

# Sintesi dei risultati della survey 2024

**Mobilità elettrica e industria italiana:  
I risultati della survey 2024**

Mercoledì 22 Gennaio 2025

**Ministero delle Imprese e del Made in Italy**

Salone degli Arazzi  
via Veneto, 33 - Roma

## Abstract

### INVESTIMENTI E INNOVAZIONE NELLA FILIERA AUTOMOTIVE NAZIONALE

- Per il periodo 2024-2027, il 51,9% delle imprese della filiera automotive estesa svilupperà nuovi prodotti, il 31% delle quali per l'elettrificazione del veicolo.
- Il 17,9% degli investimenti in sviluppo prodotto concerne l'elettrificazione del veicolo, il 10,1% per il motore a combustione interna.
- Il 5,3% delle imprese abbandonerà la filiera automotive estesa, 0,5% del fatturato totale
- Per il periodo 2024-2027 il 44,8% delle imprese della filiera automotive estesa svilupperà nuovi processi, il 19,4% per l'elettrificazione del veicolo.

L'ecosistema italiano sembra essere poco esposto ai rischi tecnologici perché focalizzato nello sviluppo di componentistica invariante rispetto alla motorizzazione (veicoli elettrici o ICE), ma potenzialmente a rischio di mercato per una specializzazione produttiva che stenta a spostarsi su segmenti a maggiore crescita e marginalità e per scarsi investimenti nell'innovazione di processo sui segmenti storicamente forti.

### LA VALUTAZIONE DEI BISOGNI RELATIVI ALLE RISORSE UMANE

- Le imprese che investiranno nell'elettrificazione del veicolo aumentano l'occupazione soprattutto nella Ricerca e Sviluppo e nell'Information Technology.

Dall'analisi della ricerca emerge come nel complesso le imprese della filiera estesa non prevedano impatti occupazionali particolarmente negativi a causa del trend di elettrificazione, e sono soprattutto le imprese maggiormente innovative e orientate all'elettrico a mostrare migliori prospettive occupazionali per il prossimo futuro, non soltanto per i ruoli professionali più qualificati e di ricerca, ma anche a livello di addetti diretti ed indiretti alla produzione.

## LA VALUTAZIONE DEI BISOGNI FINANZIARI

- Il 15,8% delle imprese dichiara di avere difficoltà ad accedere al credito, il 30,8% delle imprese specializzate nell'infrastruttura di rete.
- Il 51,7% del finanziamento per l'elettrificazione del veicolo proviene da liquidità interna, il 13,8% da contributi statali.

La percentuale di imprese che ha affermato di avere problemi nell'accedere al credito è relativamente bassa, 15,8% ma in aumento rispetto alla ricerca precedente (11,4%) con valori significativamente superiori solo per le microimprese, per le imprese meridionali e soprattutto per le imprese specializzate nell'infrastruttura di rete. I principali ostacoli al credito risultano essere l'onerosità delle condizioni poste dai finanziatori, la dimensione e la presenza di fattori di rischio quali la gestione clienti/fornitori, la carenza di prodotti o l'esposizione verso determinati Paesi.

## LE POLITICHE INDUSTRIALI

- Le imprese chiedono soprattutto che la trasformazione sia supportata dalle Istituzioni per: ridurre il costo dell'energia, migliorare l'infrastruttura della ricarica elettrica, favorire l'assunzione e la formazione del personale e l'acquisizione di tecnologia.

Confrontando le valutazioni delle politiche industriali a supporto delle trasformazioni dell'ecosistema automotive con le risposte della survey precedente, si evidenzia una crescente attenzione verso il sostegno all'elettrificazione del veicolo, entrambe le politiche sono in crescita ed in particolare gli incentivi per migliorare l'infrastruttura della ricarica elettrica (+5,1 punti percentuali).

Continuando il confronto con la survey precedente, anche alle politiche per l'occupazione è stata attribuita una importanza in crescita con una variazione in media 2 punti. Fa eccezione il potenziamento dei dottorati industriali che ha visto ridurre l'interesse di 10,4 punti, passando dal 46,3% dell'anno scorso a 35,9%. Infine, è doveroso segnalare che la politica che ha registrato il maggior incremento nella valutazione delle imprese rispondenti è stata il sostegno alla crescita dimensionale, anche tramite accorpamenti.

# I principali risultati della ricerca 2024

## Introduzione

Il 2024 è stato un anno estremamente complicato per l'industria automotive europea, nel corso del quale, ai risultati di bilancio molto positivi dell'anno precedente, si sono contrapposte crisi aziendali, crolli produttivi e contrasti sindacali raramente sperimentati in passato.

Il comparto automotive europeo, che per decenni si è mosso in un contesto di mercato relativamente stabile, si trova a dover affrontare dei repentini cambiamenti dovuti all'ingresso di nuovi concorrenti, alla perdita di quote di mercato in mercati un tempo terra di conquista e alla necessità di superare una tecnologia in uso da oltre un secolo, quella del motore endotermico, a favore di nuovi powertrain.

Quale sia l'effetto complessivo di queste spinte sulla struttura della filiera italiana e sulla sua "salute" economica è un esercizio estremamente complesso ma più che mai indispensabile e urgente. L'Osservatorio sulle Trasformazioni dell'Ecosistema Automotive Italiano (TEA) opera proprio con l'obiettivo di produrre evidenze scientifiche e dati per rispondere a questi interrogativi e per fornire alle istituzioni e all'industria strumenti conoscitivi utili a orientare le proprie scelte.

## LE ATTIVITÀ DI INNOVAZIONE PER LA FILIERA AUTOMOTIVE ESTESA

Da maggio a luglio del 2024 è stata sottoposta ad oltre 2.000 aziende automotive italiane una survey volta a comprendere come stanno reagendo e di cosa ha bisogno la cosiddetta filiera estesa per rimanere competitiva.

La ricerca rende la fotografia di un settore che complessivamente, di fronte al mutamento dello scenario di riferimento, ha una tenuta migliore rispetto al solo assemblaggio di veicoli, sia in termini occupazionali sia in termini di capacità di adattamento. Ciò è in linea con il trend osservato negli ultimi 20 anni, nei quali il numero di occupati del costruttore nazionale – oggi Stellantis - si è ridotto di circa il 20%, mentre quello della filiera dei componentisti è rimasto sostanzialmente invariato.

Quanto agli effetti del processo di elettrificazione, che invece è un fenomeno recente, i risultati della ricerca confermano quanto presentato nelle precedenti attività di ricerca 2022 e 2023 dell'Osservatorio: gli effetti positivi sul trend occupazionale superano quelli negativi, seppur di poco e il rischio tecnologico della filiera italiana si rivela contenuto, pur essendo la filiera esposta ad altri rischi, di volumi di mercato e di carenza di investimenti in innovazione.

Questo spinge ad alcune considerazioni. In primis, risulta cruciale comprendere quali aziende subiscono gli effetti, positivi o negativi, del cambiamento tecnologico. Ciò consente di contrastare la decrescita nei settori più vulnerabili alla transizione tecnologica e di sostenere lo sviluppo della filiera, considerando fattori come dimensione, vicinanza al cliente finale e localizzazione geografica. In secondo luogo, le aree di crisi e le parti della filiera tecnologicamente meno avanzate richiedono interventi concreti per favorire la conversione e il riposizionamento competitivo.

In un quadro simile, alcuni elementi sembrano essere particolarmente rilevanti soprattutto sul piano delle previsioni per il futuro:

- Le multinazionali italiane mostrano una maggiore propensione all'innovazione e una minore dipendenza da Stellantis, con un focus su nuovi mercati esteri. Invece, le aziende più dipendenti da Stellantis, perlopiù di medie e medio-grandi dimensioni, Tier 1, e situate in Piemonte o in altre regioni del Nord Italia, innovano meno, rimanendo concentrate sul mercato locale.
- Chi investe in veicoli elettrici dimostra una performance più dinamica rispetto a chi si concentra su prodotti per veicoli a combustione interna. Tuttavia, molti fornitori sviluppano componenti utilizzabili per entrambi i tipi di veicoli, riducendo il rischio legato al trend dell'elettrificazione. Le aziende che dichiarano di essere più esposte al rischio tecnologico includono microimprese del Tier 3 e dell'aftermarket, situate nel Sud del paese e con alta dipendenza da Stellantis.
- La metà circa dei rispondenti alla survey dichiara di non avere in programma alcun investimento in Ricerca e Sviluppo di nuovi prodotti o processi e i trend occupazionali nonché di previsione di fatturato di queste imprese sono per lo più negativi. Ciò dimostra che specialmente in questo momento una priorità, per altro evidenziata nel Rapporto Draghi, per la competitività dell'industria della componentistica automotive europea sono proprio gli investimenti in innovazione.

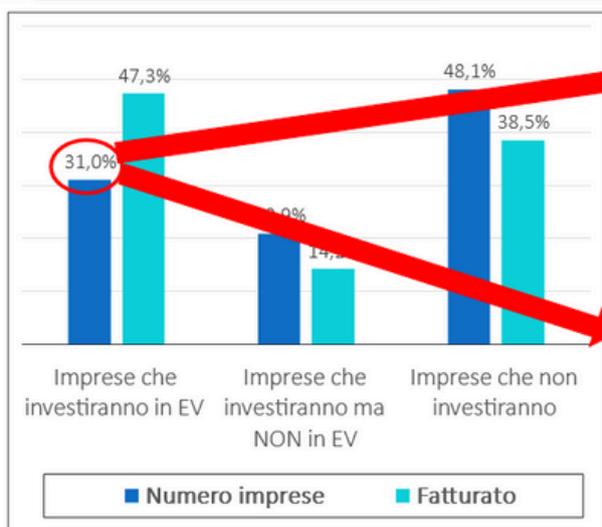
A tal proposito, se conforta il fatto che la maggioranza degli investimenti in nuovi prodotti/servizi si concentra in aree del veicolo che sono destinate a non variare significativamente con il passaggio da motore a combustione interna a motore elettrico, esistono alcuni elementi di attenzione da tenere in considerazione:

- Gli investimenti in software per veicoli sono marginali, nonostante la crescente importanza di questa componente (software defined vehicles).
- Gli investimenti in innovazione di processo sono in calo, con il rischio di una perdita di competitività internazionale, in particolare in un contesto, quello delle nuove norme europee sul monitoraggio della impronta carbonica delle imprese, di grande attenzione da parte degli OEM all'efficienza e alla sostenibilità non solo dei propri processi produttivi ma anche di quelli dei propri fornitori (che rappresentano una quota maggioritaria delle emissioni e dell'impatto ambientale di un veicolo).

- Fornitori medio-piccoli, dipendenti da Stellantis e localizzati nel Sud e nel Nord-Est, faticano a innovare e potrebbero non recuperare il divario senza interventi rapidi.

Sul fronte dell'innovazione, quindi, l'ecosistema italiano sembra non essere particolarmente esposto ai rischi tecnologici, perché focalizzato nello sviluppo di componentistica invariante rispetto alla motorizzazione (veicoli elettrici o ICE), ma potenzialmente a rischio di mercato per una specializzazione produttiva che stenta a spostarsi su segmenti a maggiore crescita e marginalità e per scarsi investimenti nell'innovazione di processo sui segmenti storicamente forti.

**IL 51,9% DELLE IMPRESE SVILUPPERÀ NUOVI PRODOTTI NEL PERIODO 2024-27 PER L'AUTOMOTIVE**



**Chi sviluppa di più prodotti per i veicoli elettrici**

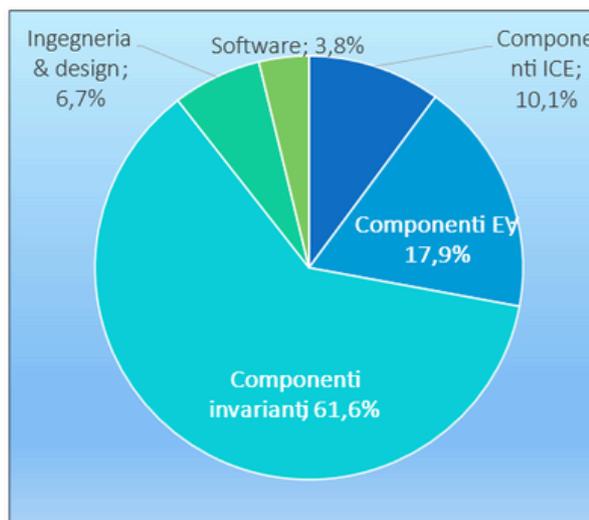
- Grandi imprese (53%)
- Centro Italia (46%) ed Emilia -Romagna (35%)
- Infrastruttura di rete (84%) e Tier I (36%)
- Imprese italiane con sede all'estero (55%)
- Mediamente dipendenti da Stellantis (41%)
- Non esportatori (35%)
- Poco dipendenti dalla Germania (33%)

**Chi sviluppa meno prodotti per i veicoli elettrici**

- Nord-Est (23%)
- Tier III (12%)
- Imprese indipendenti (24%)
- Fortemente dipendenti da Stellantis (14%)
- Fortemente esportatori (23%)
- Molto dipendenti dalla Germania (0%)

**COME SI DISTRIBUIRANNO GLI INVESTIMENTI PER LO SVILUPPO DEI NUOVI PRODOTTI NEL PERIODO 2024-2027**

Componenti ICE	Motore a combustione interna
	Sistemi ausiliari per il motore ICE
Componenti EV	Motore elettrico
	Elettronica di potenza
	Sistemi di energy management
	Batteria per veicoli elettrici
	Infrastrutture di ricarica
Componenti invariati	Componenti movimenti telaio
	Componenti per la trasmissione
	Componenti interni e della carrozzeria
	Lavorazioni meccaniche
	Componenti elettrici ed elettronici
Servizi di	Ingegneria e Design
Software dei veicoli	

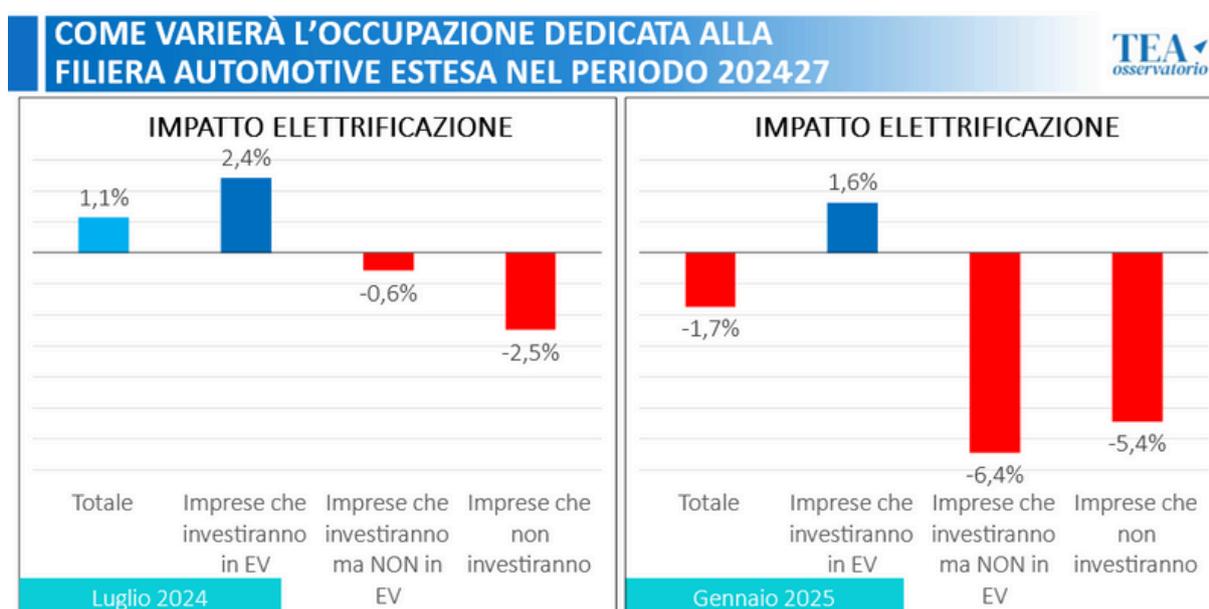


I risultati delle analisi evidenziano innanzitutto una corrispondenza fra le imprese che investono in nuovi prodotti e processi, in particolare quelle il cui focus innovativo è sulle soluzioni applicabili alla motorizzazione elettrica, ed una maggiore propensione delle stesse ad assumere competenze specializzate in questo settore, con qualifiche superiori e per funzioni professionali legate più alla ricerca ed allo sviluppo e/o con specializzazione nell'IT.

Dall'analisi delle risposte al questionario emerge come nel complesso le imprese della filiera estesa non dichiarino impatti occupazionali particolarmente negativi a seguito dell'elettrificazione del veicolo, e sono soprattutto le imprese maggiormente innovative ed orientate all'elettrico a mostrare migliori prospettive occupazionali per il prossimo futuro, non soltanto per i ruoli professionali più qualificati e di ricerca, ma anche a livello di addetti diretti ed indiretti alla produzione. Inoltre, sono le imprese più innovative quelle che mostrano un approccio più partecipato al processo di organizzazione aziendale e delle sue competenze.

Emerge come la propensione all'innovazione sia una variabile chiave per tracciare la via ad un futuro meno cupo per il settore e i suoi occupati.

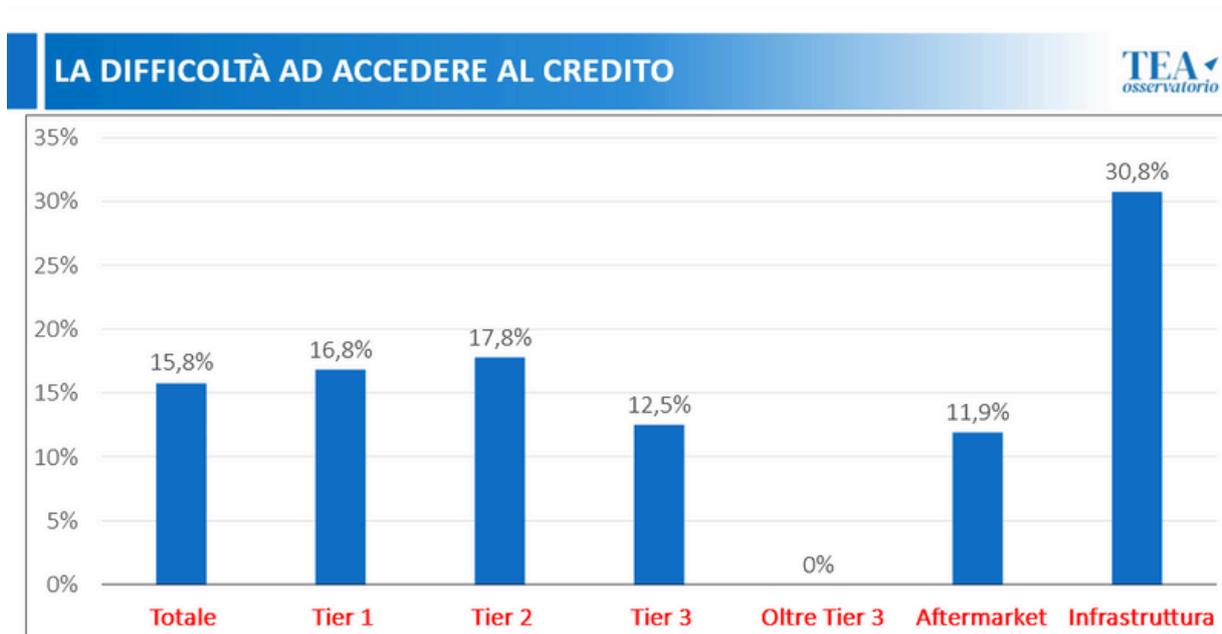
A seguito delle notizie di grandi stravolgimenti nel settore automotive europeo circolate da agosto e quindi successivamente alla chiusura della ricerca, negli ultimi due mesi del 2024 abbiamo deciso di inoltrare nuovamente il set di domande relative alle dinamiche occupazionali a un campione significativo di aziende, per verificare se ci fossero sostanziali divergenze con i risultati ottenuti dalla ricerca nella prima parte dell'anno. I risultati sono in linea, con un marginale rallentamento nelle prospettive occupazionali delle imprese che investiranno in EV, che mantengono comunque un outlook positivo, e un peggioramento più marcato tra chi non investe e, soprattutto, tra chi non investe nella nuove tecnologie di trazione elettrica.



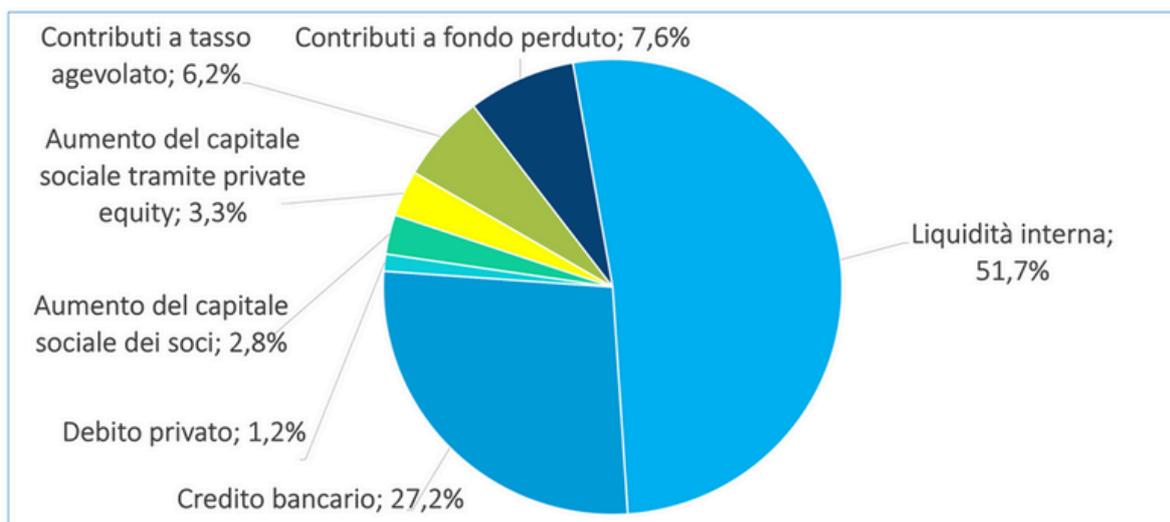
## LA VALUTAZIONE DEI BISOGNI FINANZIARI

Una sezione del questionario è dedicata alle esigenze finanziarie per sostenere l'elettrificazione del veicolo. La percentuale di imprese che ha affermato di avere problemi nell'accedere al credito è relativamente bassa (15,8%), ma in aumento rispetto alla survey precedente (11,4%), con valori significativamente superiori per le microimprese, le imprese del Mezzogiorno e soprattutto per le imprese specializzate nell'infrastruttura di rete. I principali ostacoli al credito risultano essere l'onerosità delle condizioni poste dai finanziatori, la dimensione e la presenza di fattori di rischio quali la gestione clienti/fornitori, la carenza di prodotti o l'esposizione verso determinati Paesi.

Una specifica valutazione si è focalizzata sulle fonti di finanziamento. Più del 50% delle risorse finanziarie proviene da liquidità interna alle imprese (51,7%), mentre è quasi nullo il ricorso al Credito privato tramite l'emissione, ad esempio, di obbligazioni. La seconda fonte di finanziamento è il credito bancario (27,2%), seguito dai contributi pubblici a fondo perduto (7,6%) e a tasso agevolato. Il finanziamento avviene anche tramite aumento del capitale (6,1%), prevalentemente tramite private equity (3,3%), piuttosto che coinvolgendo i soci (2,8%).



## LE FONTI DI FINANZIAMENTO PER L'ELETTRIFICAZIONE DEL VEICOLO



## QUALI POLITICHE INDUSTRIALI PER L'ELETTRIFICAZIONE DEL VEICOLI?

L'ultima parte della ricerca analizza le politiche e iniziative industriali ritenute più opportune per sostenere e supportare le trasformazioni indotte dai cambiamenti tecnologici e normativi. Tali politiche sono state classificate in sei raggruppamenti: politiche per favorire la mobilità elettrica, politiche per supportare la filiera automotive, politiche per strutturare il sistema produttivo, politiche per favorire lo sviluppo dei prodotti, politiche per l'occupazione, politiche energetiche.

La riduzione del costo dell'energia è considerata prioritaria per sostenere l'elettrificazione della filiera automotive estesa, in misura maggiore rispetto alle politiche per favorire la mobilità elettrica.

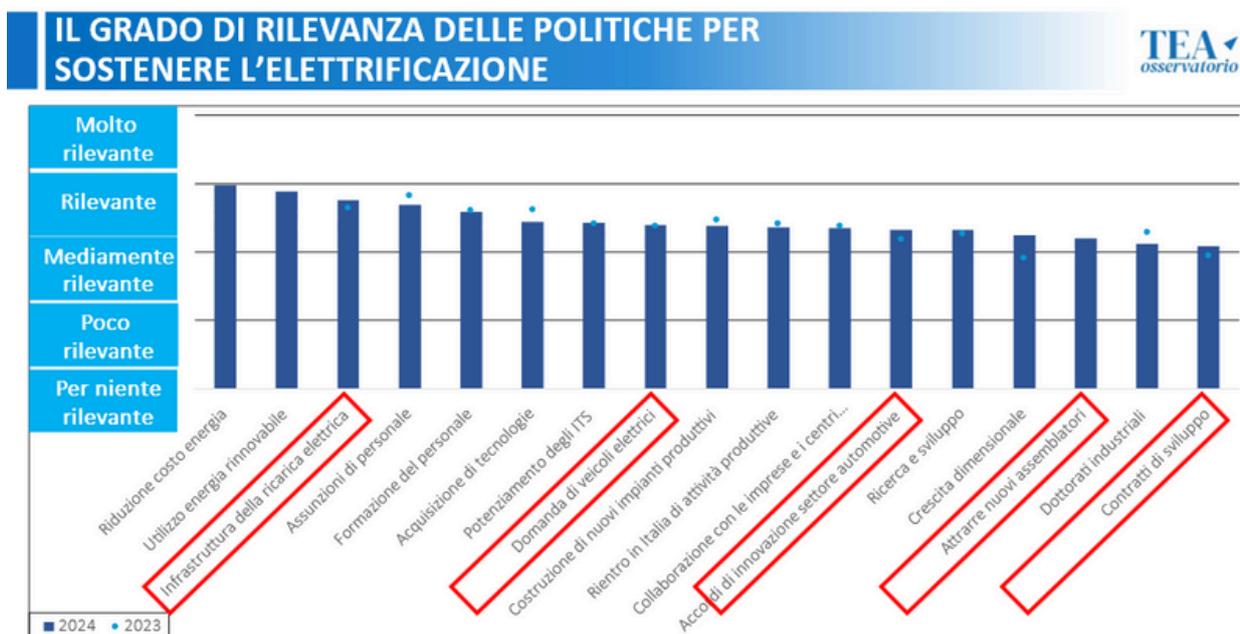
Un'attenzione particolare è attribuita agli incentivi e alle politiche che favoriscano l'occupazione e la gestione del personale, considerate prioritarie rispetto a quelle destinate a supportare la produzione e lo sviluppo dei prodotti.

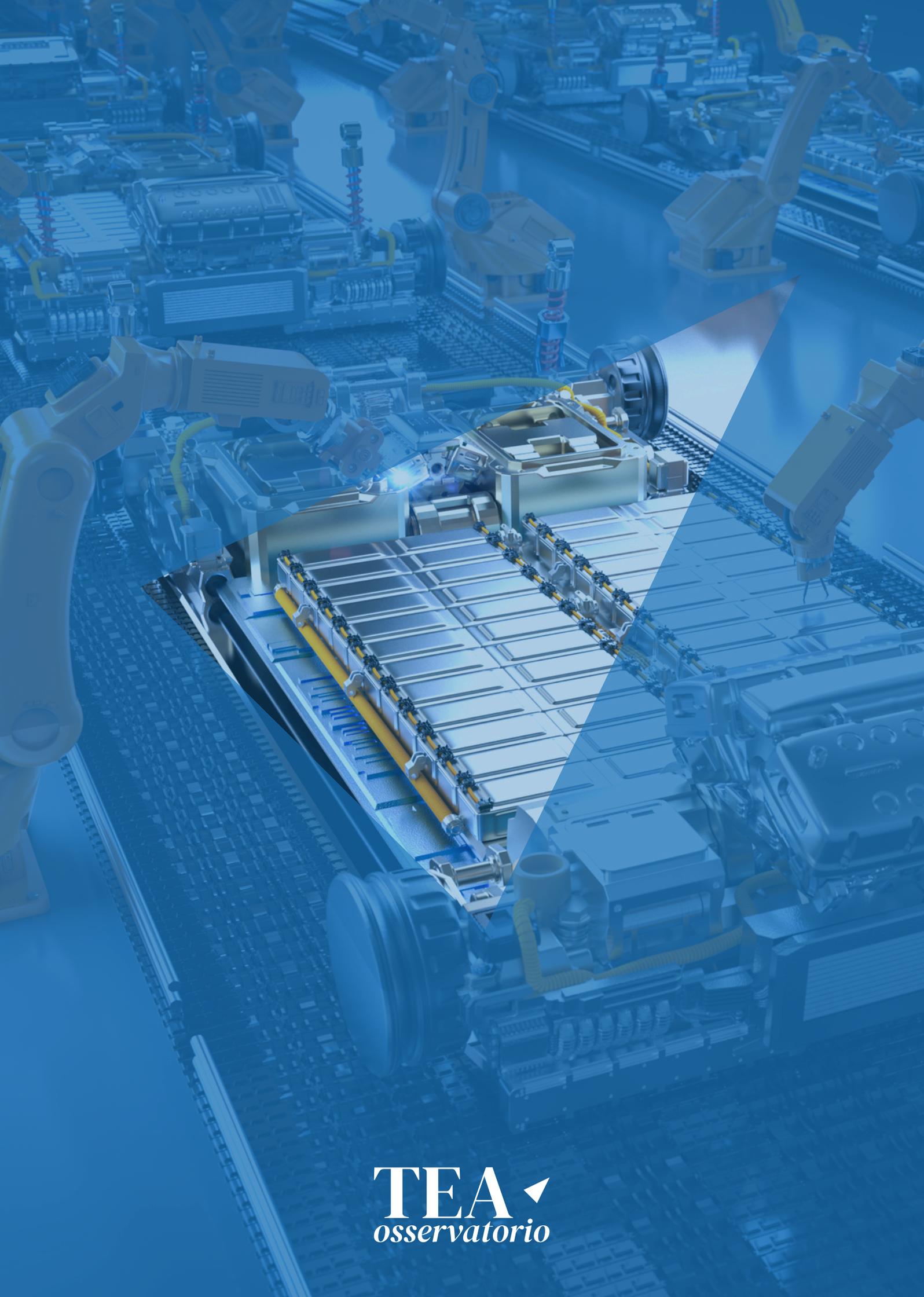
Confrontando le valutazioni delle politiche industriali a supporto delle trasformazioni dell'ecosistema automotive con le risposte della survey precedente, si evidenzia una crescente attenzione verso il sostegno all'elettrificazione del veicolo. L'attenzione delle aziende verso entrambe le politiche appare in crescita in particolare verso gli incentivi per migliorare l'infrastruttura della ricarica elettrica (+5,1 punti percentuali).

Continuando il confronto con la survey precedente, anche alle politiche per l'occupazione è stata attribuita un'importanza in crescita, con una variazione in media di 2 punti percentuali. Fa eccezione il potenziamento dei dottorati industriali, che ha visto ridurre l'interesse di 10,4 punti, passando dal 46,3% dell'anno scorso al 35,9%.

Le modifiche apportate alle politiche industriali per il rinnovo degli accordi di innovazione al settore automotive e ai contratti di sviluppo hanno fatto registrare un incremento nella rilevanza attribuita dalle imprese rispondenti, con rispettivamente +4,2 e 6,6 punti percentuali.

Infine, è doveroso segnalare che la politica che ha registrato il maggior incremento nella valutazione delle imprese rispondenti è stata il sostegno alla crescita dimensionale, anche tramite accorpamenti, con un passo avanti di 14,3 punti, che si contrappone ad un minor interesse per l'acquisizione di tecnologie (-8 punti) e la costruzione di nuovi impianti (-5,6 punti).





TEA   
osservatorio