

Rapporto OTEA 2024: lo stato dell'ecosistema automotive italiano tra crisi e trasformazione

- *Gli investimenti in Ricerca e Sviluppo nel settore automotive sono aumentati del 5% rispetto al 2022, con un focus sull'elettrificazione e l'innovazione tecnologica.*
- *Le regioni italiane mostrano andamenti differenti: la Lombardia e il Triveneto si distinguono per resilienza e crescita, mentre Piemonte e Mezzogiorno affrontano maggiori criticità.*
- *Per migliorare la competitività del settore, è necessario un maggiore sostegno agli investimenti, incentivi per la riconversione delle competenze e politiche industriali mirate.*

Venezia, 18 marzo 2025 – L'Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema automotive italiano (OTEA) presenta il suo nuovo Rapporto edizione 2024, curato da Giuseppe Giulio Calabrese, Anna Moretti e Francesco Zirpoli, frutto di un'indagine approfondita condotta da alcune Università e Centri di Ricerca italiani coordinati dal CAMI (Center for Automotive and Mobility Innovation della Venice School of Management - Università Ca' Foscari Venezia) e dal CNR-IRCrES. Lo studio offre una panoramica dettagliata sulle sfide e opportunità del settore in un momento cruciale di transizione verso l'elettrificazione e l'innovazione tecnologica.

Un settore in trasformazione

Il Volume OTEA 2024 evidenzia come la crisi della produzione automobilistica in Italia sia legata a diversi fattori, tra cui la riduzione della domanda, le trasformazioni tecnologiche e l'impatto delle nuove normative ambientali. La produzione nazionale di veicoli ha registrato una significativa contrazione nel 2024, con un calo del 36,8% rispetto all'anno precedente, toccando il minimo storico di 475.090 unità.

Difficoltà che rendono ancor più evidente la necessità di accelerare l'adeguamento alla rivoluzione tecnologica rappresentata dall'elettrico, un processo in cui i produttori europei risultano in ritardo rispetto alla concorrenza globale.

Nonostante le difficoltà, la filiera automotive italiana dimostra una buona capacità di adattamento. Il 2024 ha visto un aumento degli investimenti in ricerca e sviluppo (+5% rispetto al 2022), con particolare attenzione all'innovazione nei settori dell'elettrificazione, della componentistica per *drivetrain* elettrici e delle infrastrutture di ricarica. Tuttavia, solo il 25% delle aziende è riuscito a brevettare i propri prodotti, segnalando una difficoltà nel portare a termine il processo di innovazione.

Differenze territoriali e criticità occupazionali

L'analisi territoriale del rapporto evidenzia differenze significative nella reazione alla crisi e nella capacità di innovazione delle imprese:

- **Piemonte:** Filiera maggiormente dipendente da Stellantis, mostra un rallentamento negli investimenti e una maggiore incertezza sulle prospettive future. Secondo il Rapporto occorre diversificare i clienti e rafforzare gli investimenti in nuove tecnologie per ridurre il rischio di dipendenza da un unico attore industriale.
- **Lombardia:** Pur priva di grandi produttori di autovetture, si distingue per la resilienza della filiera della componentistica e per la capacità di adattamento tecnologico. Per consolidare questa posizione, è necessario un maggiore supporto agli investimenti in digitalizzazione e automazione.
- **Triveneto:** Segnala una crescita del 13% del fatturato tra il 2019 e il 2024, con una maggiore diversificazione dei mercati e delle produzioni. Tuttavia, emerge che occorre sostenere le

imprese nell'accesso a finanziamenti per la ricerca e lo sviluppo, oltre a incentivare la formazione di competenze specializzate.

- Emilia-Romagna: Presentano sfide specifiche legate all'accesso al credito e alla trasformazione industriale. È fondamentale facilitare l'innovazione nei processi produttivi e promuovere politiche di supporto per l'integrazione della componentistica locale nella filiera dei veicoli elettrici.
- Mezzogiorno: Nonostante l'incidenza in termini di imprese e di addetti sia ormai stabilmente attorno al 10% sul totale nazionale, il valore dell'export generato da quest'area è passato dal 7,3% del 2008 al 12,9% nel 2023, nel contesto tuttavia di una ancora rilevante dipendenza da Stellantis che nel Mezzogiorno concentra la quasi totalità della sua produzione.

Dal punto di vista occupazionale, il settore mostra segnali contrastanti. Se da un lato la filiera sembra reggere meglio rispetto all'assemblaggio di veicoli, dall'altro emergono preoccupazioni per le difficoltà di riconversione delle competenze, soprattutto tra le imprese più piccole e meno innovative.

Nonostante le sfide, il rapporto mostra che l'occupazione nel settore automotive italiano rimane stabile nel periodo 2024-2027.

Le raccomandazioni del rapporto

Il Rapporto OTEA 2024 sottolinea la necessità di interventi mirati per supportare la transizione del settore, tra cui:

- Maggiore sostegno agli investimenti in ricerca e sviluppo.
- Incentivi per la riconversione delle competenze e la formazione del personale.
- Politiche industriali per favorire l'elettrificazione e la digitalizzazione dell'industria automobilistica.
- Sostegno finanziario alle imprese, con un focus particolare su PMI e fornitori di componentistica.

Inoltre, solo il 41,4% delle aziende ha redatto e applicato un business plan, segnalando una carenza di pianificazione strategica nel settore.

Il professor Francesco Zirpoli, Direttore dell'Osservatorio TEA, commenta: "L'ecosistema automotive italiano si trova in una fase cruciale. Da un lato è confortante vedere che molti investimenti si concentrano su aree del veicolo che non subiranno drastici cambiamenti con il passaggio ai motori elettrici, dall'altro è preoccupante la scarsa attenzione verso l'innovazione di processo e la componentistica software, che rappresentano il futuro del settore. Occorrono interventi mirati e ben pianificati per sfruttare al massimo il cambio di paradigma che il settore sta attraversando."

"Le risposte delle imprese alla survey hanno confermato i risultati dell'anno scorso, le imprese della filiera automotive estesa italiana investono maggiormente nei nuovi prodotti per l'elettrificazione del veicolo rispetto ai componenti per le motorizzazioni tradizionali e ciò si traduce per queste imprese anche i migliori performance occupazionali", sottolinea il Responsabile della survey e dell'analisi dati, Giuseppe Calabrese, "perdurano tuttavia le difficoltà a trovare personale adeguato soprattutto per le posizioni più qualificate come è evidenziato dalla richiesta di politiche industriali. Inoltre, si segnala una carente relazione con le istituzioni finanziarie per favorire l'innovazione".

I risultati del rapporto sono stati già oggetto di discussione presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, evidenziando la necessità di un'azione congiunta tra istituzioni, imprese e associazioni di settore per garantire la competitività dell'automotive italiano nel contesto globale.