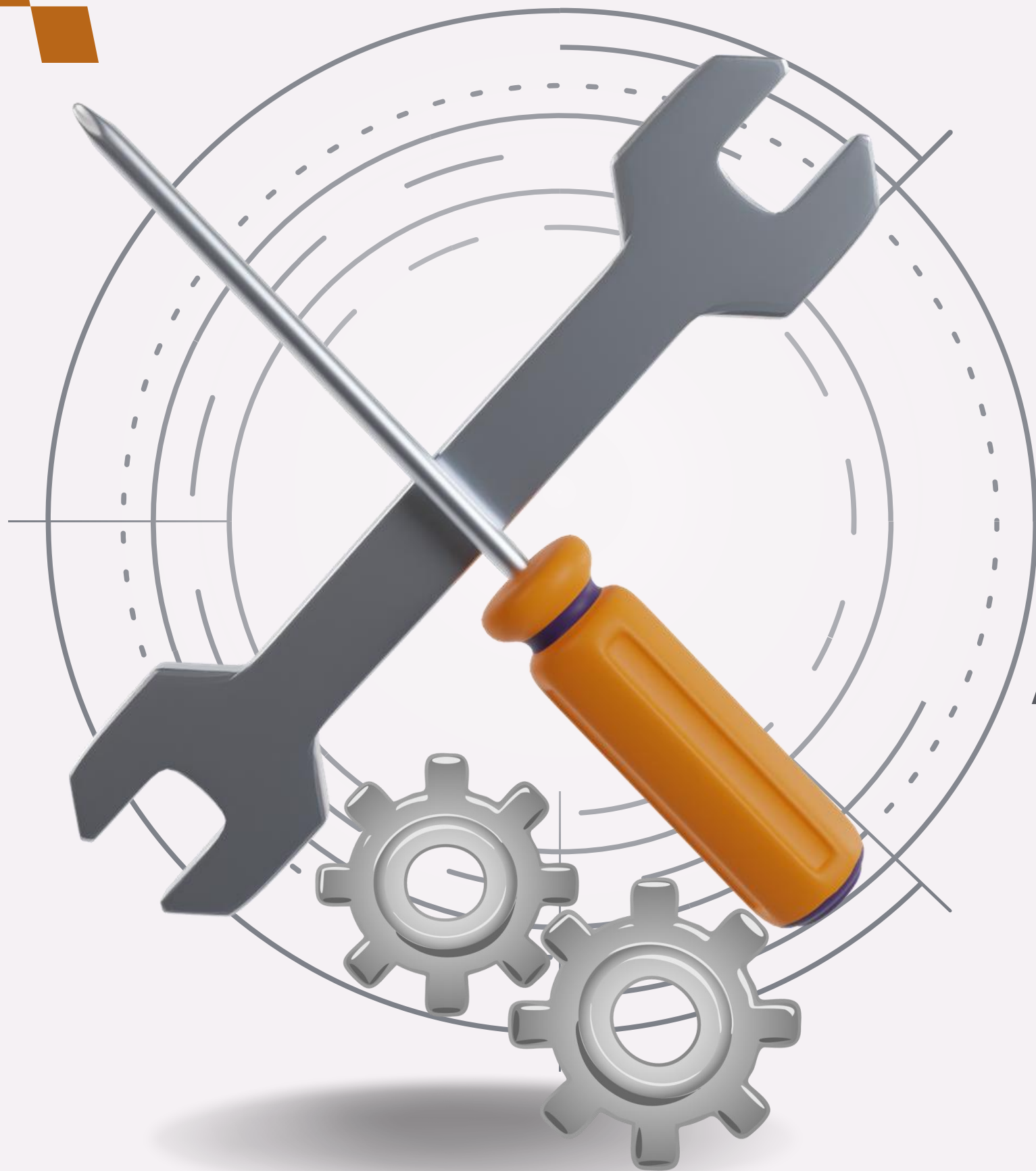


CAMERA DI COMMERCIO
MODENA



CENTRO STUDI DELLE
CAMERE DI COMMERCIO
GUGLIELMO TAGLIACARNE



AFTERMARKET AUTOMOTIVE in movimento

**PRESENTAZIONE DELLA
RICERCA 2026**

Marco Pini

Centro Studi delle Camere di Commercio Guglielmo Tagliacarne

Modena, 5 Maggio 2026

in collaborazione con



con il supporto di



PERIMETRO E METODOLOGIA DELL'ANALISI

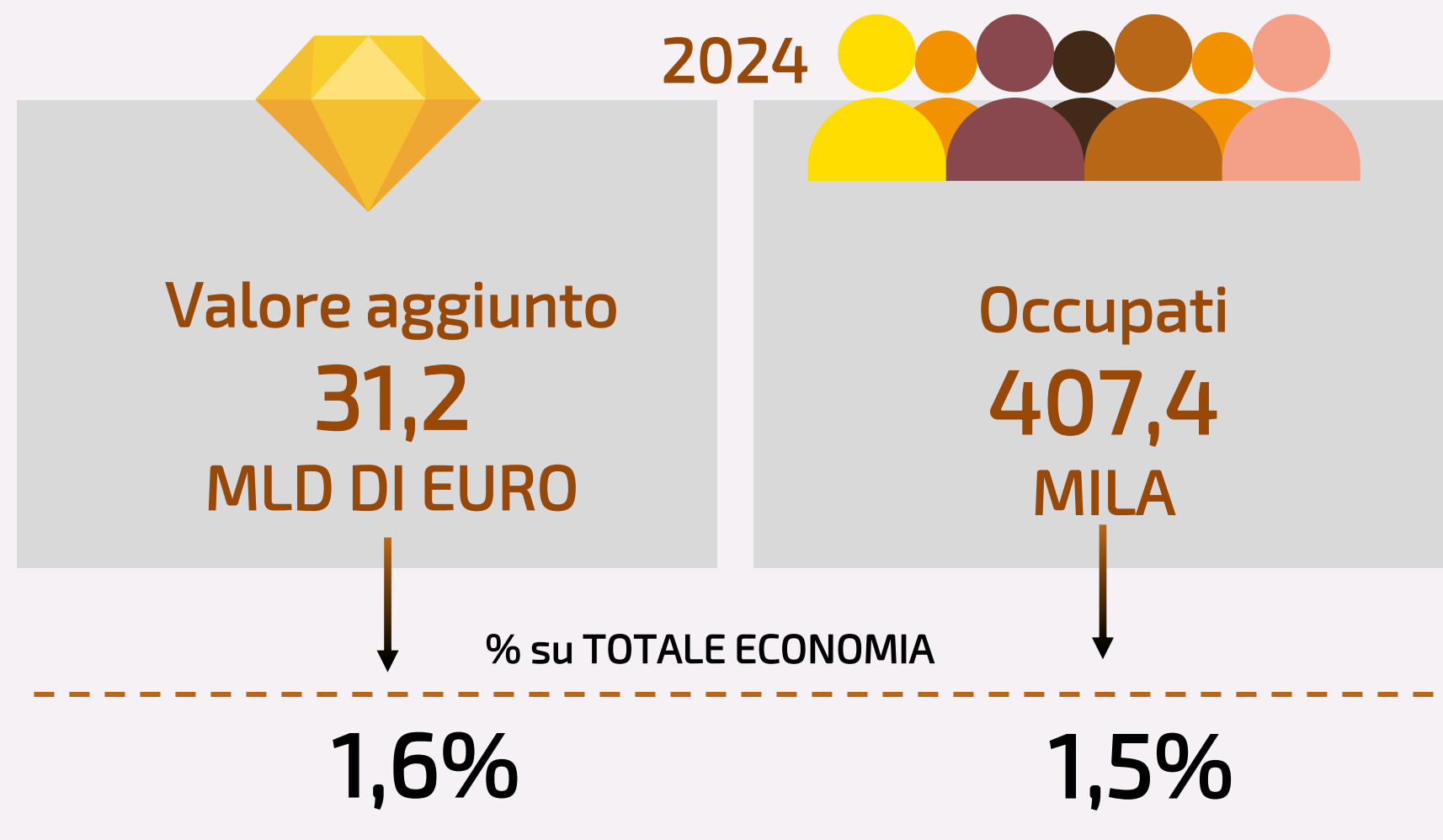
DEFINIZIONE DEL SETTORE: DENTRO LA FILIERA AUTOMOTIVE

Aftermarket automotive: Imprese che realizzano parti e componenti che vendono direttamente sul mercato tramite una rete distributiva o la vendita a consorzi di ricambisti, ma possono avere rapporti di fornitura con le Case automobilistiche (ANFIA-CCIAA di Torino *Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità*, 2025)

L'ANALISI

- Valore aggiunto
 - Occupati
- } Stime in linea con la contabilità nazionale dell'Istat → perfetta comparabilità con gli aggregati economici nazionali (PIL e occupazione)
- Strategie aziendali
 - Sfide competitive
 - Criticità
 - Innovazione
 - Performance
- } Indagine su 491 imprese del settore svolta tra gennaio e marzo 2026 (in larga maggioranza appartenenti alla produzione di ricambi/parti accessorie/attrezzature/componenti per l'aftermarket automotive)
- Scenario attuale
 - Sfide future
- } Interviste one-to-one con esperti del settore

UN SETTORE RILEVANTE PER L'ECONOMIA NAZIONALE



Vale quanto (all'incirca)

- Alimentare 36,7 mld
- Tessile 29,6 mld
- Gomma-plastica 30,5 mld



UN RALLENTAMENTO GIÀ IN ATTO NEL MEDIO PERIODO

OCCUPATI

VALORE AGGIUNTO*

Variazione media annua 2021-24

+3,5%

+3,5%

+6,2%

AFTERMARKET

TOTALE ECONOMIA

AFTERMARKET

TOTALE ECONOMIA

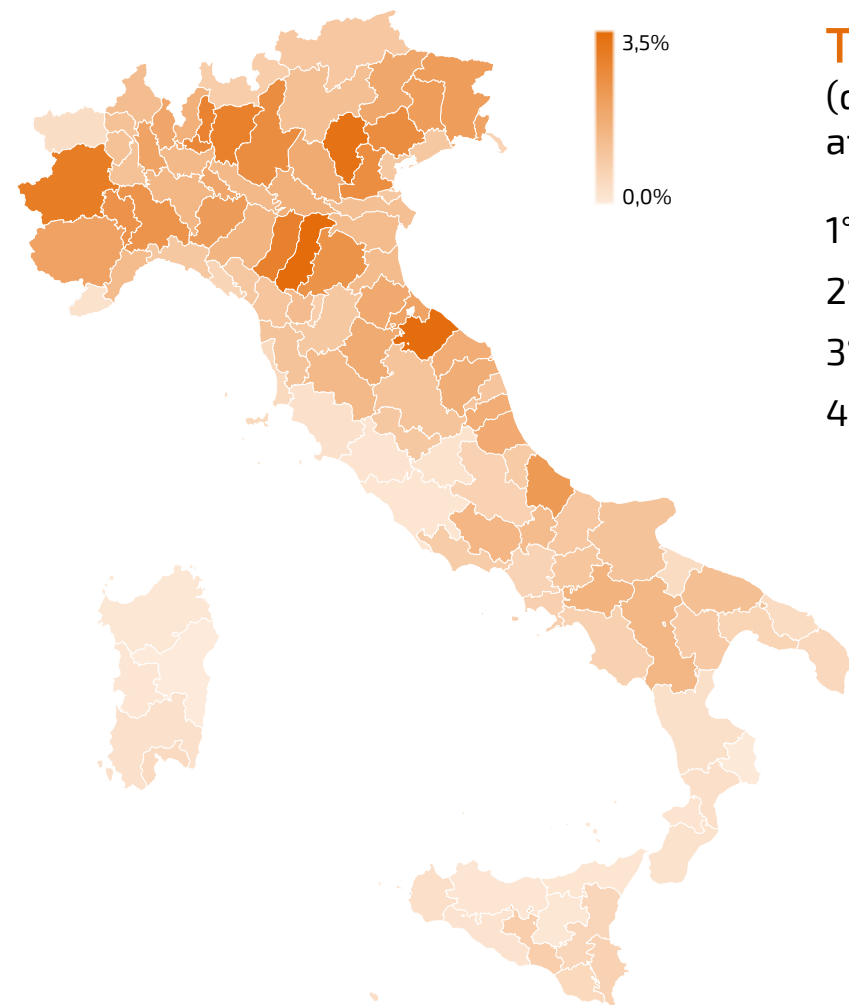
-0,8%

Ogni anno -3 mila occupati

* Valore aggiunto a prezzi correnti

Fonte: Elaborazioni Centro Studi Tagliacarne sul settore Aftermarket, 2026

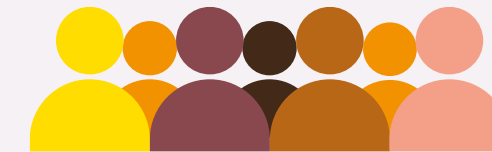
RADICAMENTO TERRITORIALE E FLESSIONE OCCUPAZIONALE



Top-five province

(quota % di valore aggiunto della filiera aftermarket sul totale economia, 2024)

- 1° Modena (3,5%),
- 2° Pesaro e Urbino (3,4%),
- 3° Vicenza (3,3%),
- 4° 5° Torino e Bergamo (3,0%)



OCCUPATI		
	Incidenza % sul totale economia (2024)	Var.media annua 2024/2021
Nord-Ovest	2,0	-0,5
Nord-Est	2,1	-1,2
Centro	1,1	0,8
Sud e Isole	1,0	0,4
ITALIA	1,5	-0,8



LE PRESSIONI CHE CARATTERIZZANO LA FASE ATTUALE

COSTO DEGLI INPUT

Imprese che dichiarano un aumento dei costi degli input produttivi

69,4%



DAZI

Imprese che dichiarano di subire i dazi

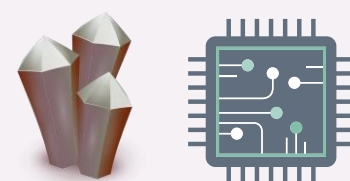
31,6%



APPROVVIGIONAMENTO DEGLI INPUT

Imprese che prevedono problemi di approvvigionamento

24,2%



SKILL MISMATCH

Assunzioni con difficoltà di reperimento

59,9%



TRANSIZIONE ELETTRICA: GRADUALE OGGI, CON RISCHI NEL LUNGO PERIODO



Impatto della transizione elettrica sulla sopravvivenza delle imprese



69,0%

non vedono alcun pericolo



22,0%

vedono un **pericolo** nel medio-lungo termine (più di 3 anni)



7,9%

vedono un **pericolo** per la sopravvivenza nel breve periodo (2-3 anni)

+ HYBRID
- FULL ELECTRIC

Più imprese (36%) ritengono che l'Hybrid sarà la tecnologia prevalente dei prossimi dieci anni rispetto ai veicoli full electric (25%)

Per un terzo delle imprese
transizione all'elettrico = rischio di sopravvivenza

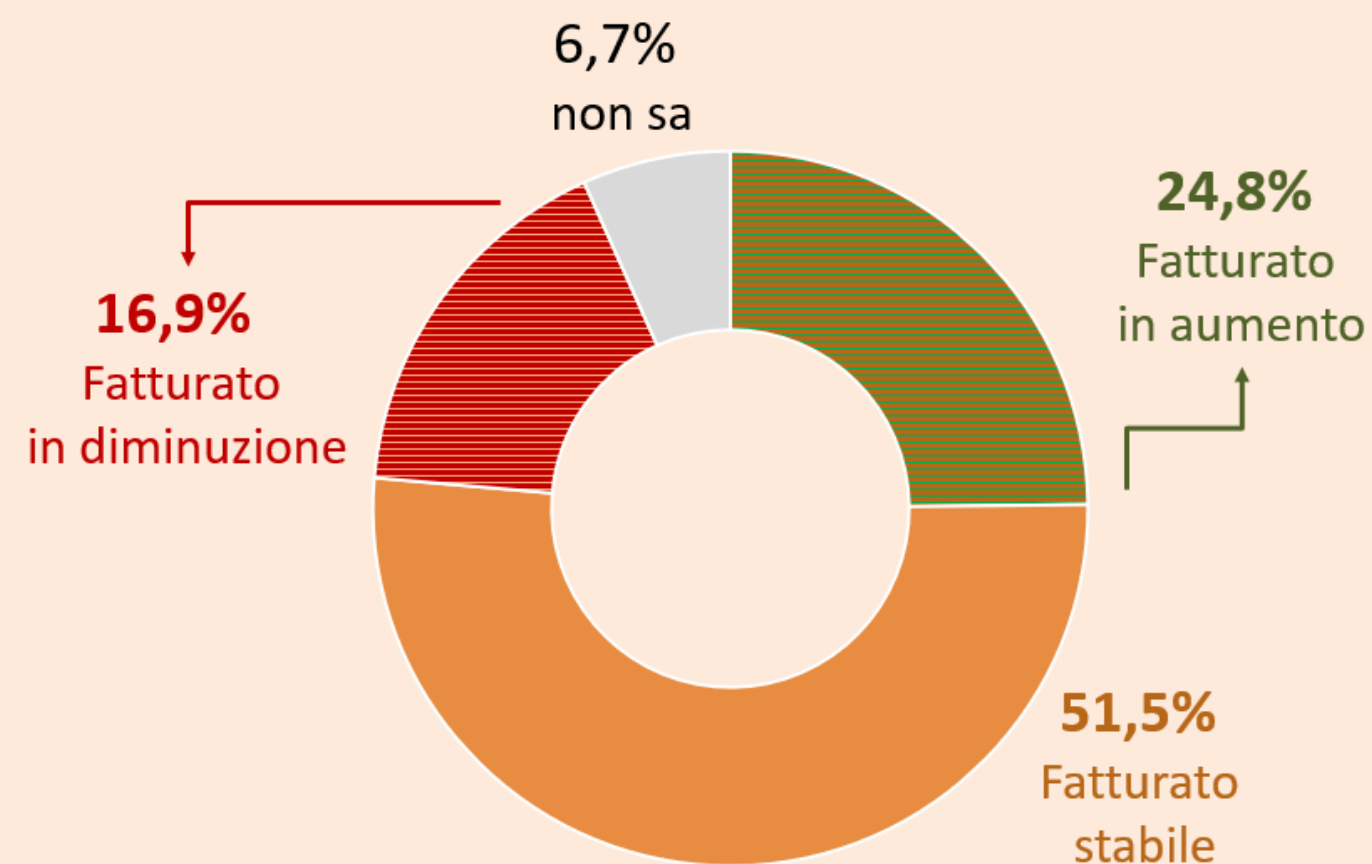
Solo il **13,8%** investirà nel **2026-28** nell'innovazione organizzativa per adeguarsi al mercato elettrico



STABILITÀ CONGIUNTURALE IN UN CONTESTO DI INCERTEZZA



Imprese in base all'andamento del FATTURATO aftermarket nel 2026 rispetto al 2025 (quote %)



Imprese in base all'andamento dell'EXPORT aftermarket nel 2026 rispetto al 2025 (quote % su totale imprese esportatrici)



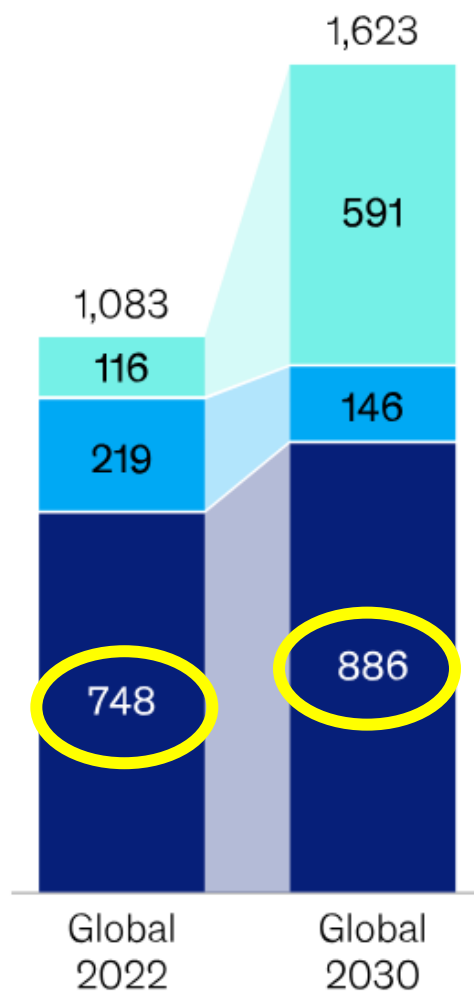
- 26,4%** Export in aumento
- 53,5%** Export stabile
- 13,4%** Export in diminuzione
- 6,7% non sa



PERCHÉ OGGI È RESILIENTE

Core vehicle components will represent 55 percent of the revenue pool in 2030, compared with 69 percent in 2022.

Light vehicle¹ component revenue pool development,² \$ billion



Category

EV and E/E trend components

are mainly driven by trends of powertrain electrification, advanced driver assistance systems (ADAS), infotainment, and connectivity

ICE related components

consist of conventional powertrain components, therefore phasing out in the long-run in line with the ICE engine production

Core vehicle components

are predominantly driven by vehicle production volume as components are inherently installed in all types of vehicles independent from powertrain shifts or other trends

Examples (non-exhaustive)

- E-motor, inverter
- Battery components (incl. housing, cells, BMS)
- Domain control unit
- Steer by wire, brake by wire
- Sensors (eg, LiDAR, Radar)

- Engine systems
- Transmission
- Fuel injection

- Axle system
- Suspension
- Body in white
- Front and rear structure
- Interior

Pur non smentendo la difficoltà della filiera, l'Aftermarket riflette una diversa posizione al suo interno, più legata alla manutenzione e al parco circolante.

Anche nel 2030 i **core vehicle components** (ossia le componenti strutturali e meccaniche presenti in tutte le tipologie di veicolo, indipendentemente dal tipo di motorizzazione) **rappresentano ancora la quota prevalente del valore della filiera** (legame anche con età del parco circolante e alla domanda di manutenzione)

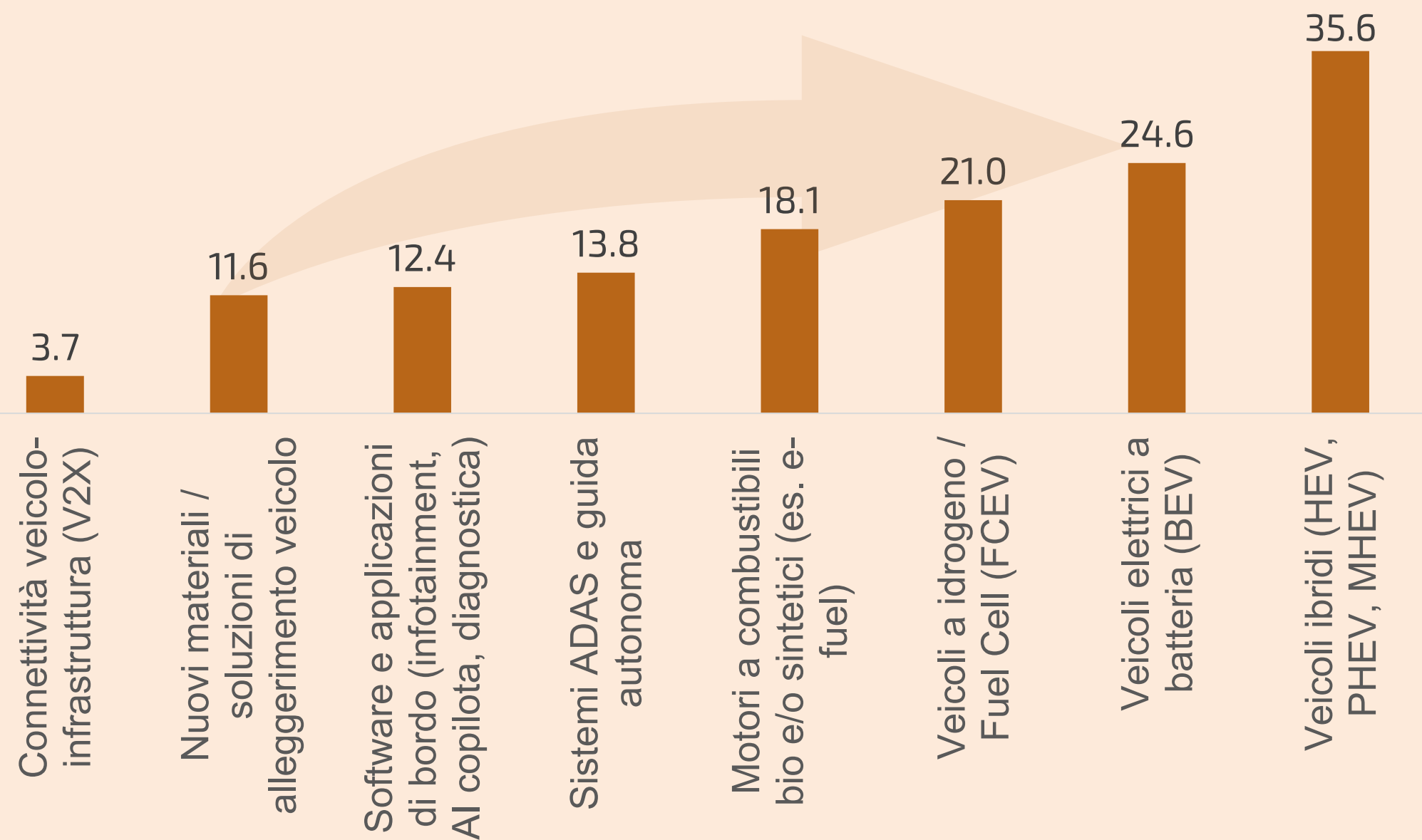
¹Passenger cars and light commercial vehicles (GVW <6t), no aftermarket included.

²Current trajectory scenario.

Source: McKinsey Center for Future Mobility

PERCHÉ DEVE CAMBIARE DOMANI

Ambiti tecnologici oggetto di maggiore innovazione nei prossimi 10 anni
(quota %, domanda a risposta multipla)

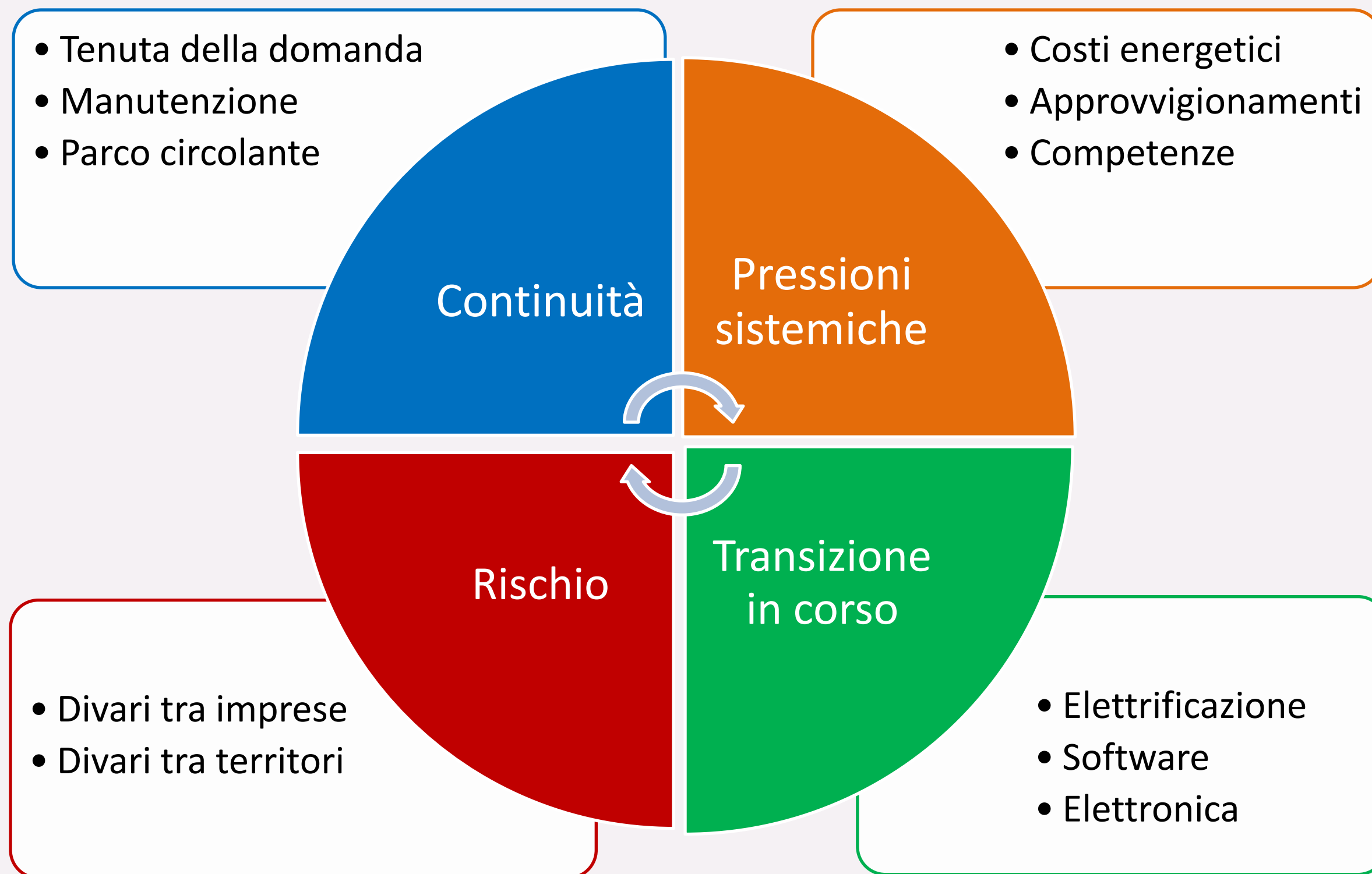


LA VERA SFIDA DELL'AFTERMARKET

NON riguarda tanto **la tenuta della domanda**

MA la capacità di intercettarne lo spostamento: le traiettorie di innovazione si concentrano su ADAS, elettronica, software e componenti elettrici, coerentemente con la trasformazione complessiva della filiera automotive

AFTERMARKET E FILIERA AUTOMOTIVE: TRA CONTINUITÀ E TRASFORMAZIONE



EVIDENZE QUALITATIVE: IL PUNTO DI VISTA DEGLI IMPRENDITORI



Instabilità, Geopolitica, Volatilità

+ incertezza – investimenti

Costi e Supply Chain

– margini + competizione di prezzo

Normativa, regolazione, transizione

+ complessità – flessibilità



IL FILO ROSSO DELLA POLITICA INDUSTRIALE E LA GUIDA DEI TERRITORI

Policy ritenute più efficaci*

66,2%

Agevolazioni fiscali e riduzione del costo del lavoro

27,7%

Sussidi per la riduzione del costo dell'energia

13,8%

Finanziamenti a progetti di R&S in collaborazione con università e centri di ricerca

13,2%

Accordi commerciali con paesi esteri per favorire la distribuzione dei ricambi

FISCO

ENERGIA

TRASFERIMENTO TECNOLOGICO,
DIGITALIZZAZIONE E COMPETENZE

INTERNAZIONALIZZAZIONE

GUIDA delle Istituzioni territoriali

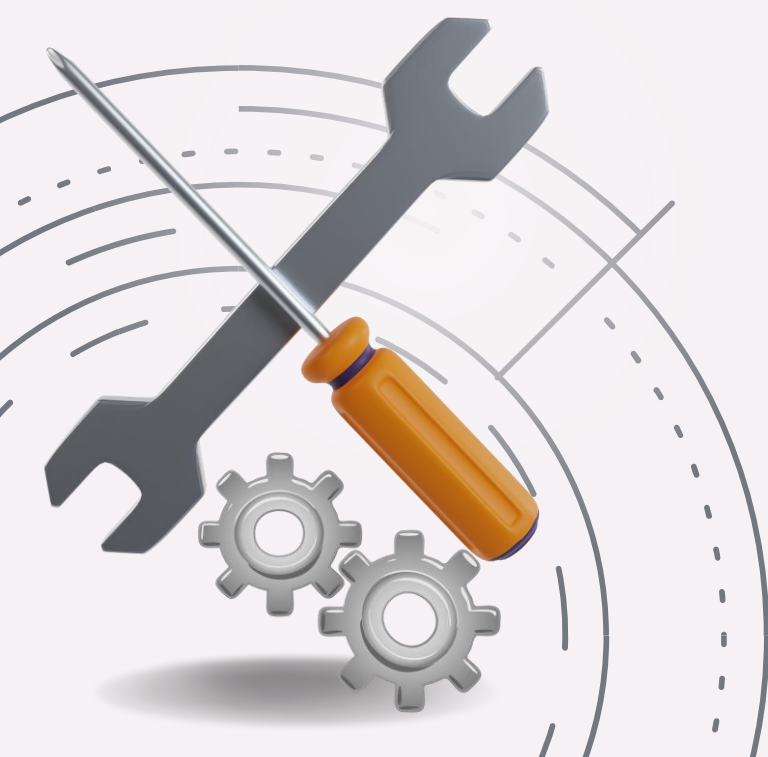
Governance

Unità territoriali

Integrazione degli attori

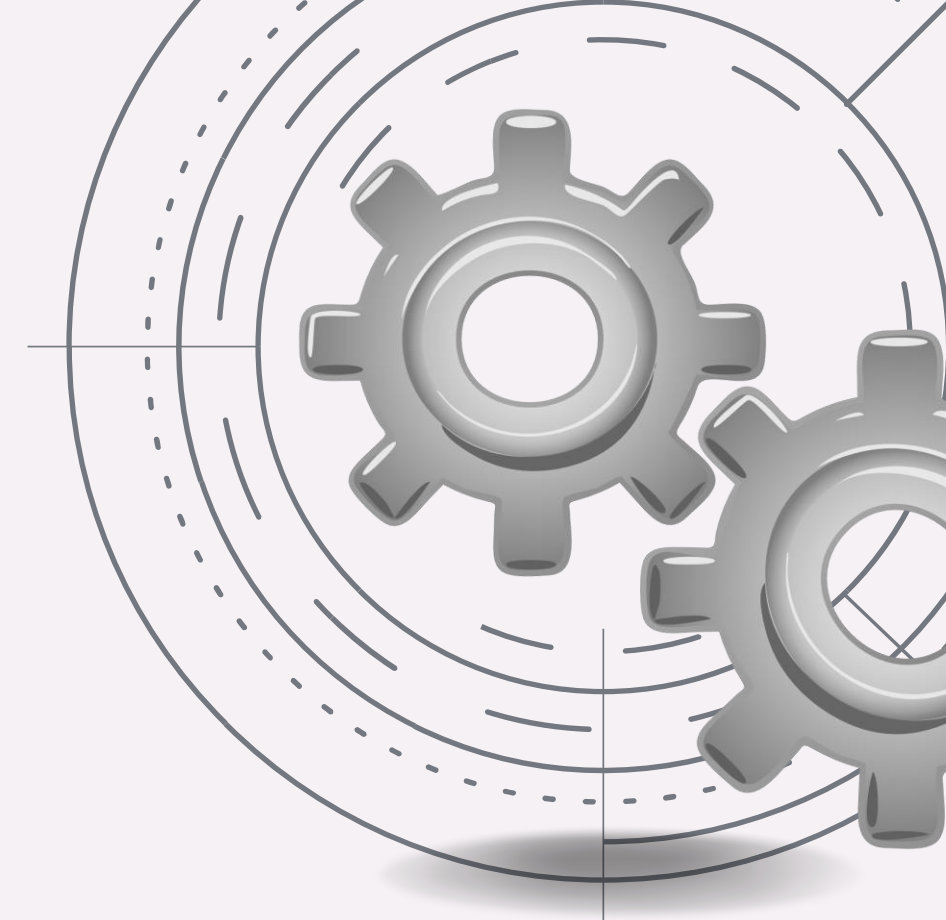
Diffusione delle informazioni

Accesso agli strumenti



* domanda a risposta multipla

Grazie per l'attenzione



CAMERA DI COMMERCIO
MODENA



CENTRO STUDI DELLE
CAMERE DI COMMERCIO
GUGLIELMO TAGLIACARNE