RASSEGNA STAMPA ANFIA

Settimana dal 13 al 19 ottobre 2026

Torino, 26 ottobre 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
11	Il Giorno - Ed. Milano	15/10/2026	Dalla mobilita' allo spazio e alla difesa "Qui l'innovazione fa la differenza"	2
11	Il Giorno - Ed. Milano	15/10/2026	L'industria con una marcia in piu' "Facciamo correre le imprese con l'IA" (M.Galvani)	3
3	Italypost	15/10/2026	L'automotive chiede piu' argini La moda: dumping su nylon e lino Si' ai dazi per reindustrializzare	5
	Basilicatadigitalchannel.com	15/10/2026	AEROSPAZIO E DIFESA: DALLA CRISI DELL'AUTOMOTIVE ALLE NUOVE OPPORTUNITA' PER LE IMPRESE	7
	Ilmattino.it	15/10/2026	Filiera italiana motorsport prima in Europa. Anfia, Ecosistema economico e tecnologico ad altissimo	10
	Ilmessaggero.it	15/10/2026	Filiera italiana motorsport prima in Europa. Anfia, Ecosistema economico e tecnologico ad altissimo	12
	Italiaoggi.it	15/10/2026	Pressi (Motus-E): Al Governo chiediamo elettrico, colonnine e incentivi contro il caro carburante	14
	Lautomobile.aci.it	15/10/2026	Motorsport, quanto vale l'Italia? ANFIA mappa la filiera	16
	Motori.it	15/10/2026	Automotive europeo in crisi: la Cina corre, l'UE deve decidere	21
	Motorsport.com	15/10/2026	Motorsport e innovazione: al Forum ANFIA si guarda al futuro delle eccellenze italiane, la filiera p	25
	Onroadmag.com	15/10/2026	ANFIA, il nuovo Codice della Strada apre agli autoarticolati da 18 metri	29
	Uominietrasporti.it	15/10/2026	Gli autoarticolati da 18 metri entrano nel nuovo codice: la novita' che viaggia dal 2009	31
	Askanews.it	16/10/2026	Anfia: Ue dia flessibilita', filiera auto europea non e' in declino	34
12	Cronache Lucane	16/10/2026	Cluster Automotive, tra crisi e nuove rotte. 19 ottobre confronto su aerospazio e difesa	36
1+13	La Repubblica - Ed. Torino	16/10/2026	In Piemonte il motore elettrico sorpassa il diesel (M.Sciullo)	37
13/15	La Repubblica - Ed. Torino	16/10/2026	Piccola ripresa di settembre (M.Sciullo)	39
	Accadeora.it	16/10/2026	Anfia: Ue dia flessibilita', filiera auto europea non e' in declino	41
	Borsaitaliana.it	16/10/2026	Economia e finanza: gli avvenimenti della settimana -2-	43
	Energiaoltre.it	16/10/2026	Co auto e veicoli commerciali, Anfia: industria automotive Ue e' filiera viva che puo' continuare a	45
	Gazzetta.it	16/10/2026	Anfia: il motorsport e' un laboratorio essenziale per lo sviluppo delle auto stradali	46
	Missionline.it	16/10/2026	Il Motorsport vuole essere riconosciuto come asset industriale: in arrivo uno studio sulla filiera,	52
	Motorsport.com	16/10/2026	ANFIA e la F1 uniscono le forze: lanciato uno studio per promuovere e dar voce alla filiera del moto	55

Quotidiano
15-10-2026
Pagina 11
Foglio 1

IL GIORNO Milano

Diffusione: 7.169

www.ecostampa.it

Dalla mobilità allo spazio e alla difesa «Qui l'innovazione fa la differenza»

Ma «serve promuovere politiche di sostegno per la competitività nel settore»



In Italia abbiamo un ecosistema economico e ingegneristico di altissimo livello

Rafforzare le condizioni per sostenere gli investimenti nel comparto

MILANO

L'industria italiana del motorsport è la prima nell'Unione europea per importanza e rappresenta un patrimonio strategico per l'innovazione, l'occupazione e l'export. È quanto emerso dalla seconda edizione dell'Anfia Motorsport Forum, ospitata a Milano nell'Auditorium di Assolombarda, con la partecipazione dei principali protagonisti della filiera delle competizioni motoristiche. Al centro dell'incontro le nuove tecnologie, la sicurezza, l'intelligenza artificiale e il trasferimento delle innovazioni dalle piste alla produzione industriale. Tra gli ospiti Stefano Domenicali, presidente e amministratore delegato della Formula 1, e Thomas Laudenbach, vicepresidente di Porsche Motorsport, che ha affrontato le sfide dei nuovi regolamenti, della sostenibilità e dei carburanti sintetici. Annunciato inoltre uno studio affidato a Teha Group per mappare la filiera italiana del motorsport a due e quattro ruote, con il contributo del team Data and Insights della Formula 1. «Il motorsport italiano rappresenta un ecosistema economico, ingegneristico e tecnologico ad altissimo valore aggiunto, con ricadute sulla mobilità stradale, l'aerospazio e la difesa – le parole di Massimiliano Marsiaj ***(foto)***, coordinatore della sezione Motorsport di Anfia –. L'obiettivo dello studio è identificare il motorsport come un vero asset industriale nazionale, evidenziandone il forte impatto su occupazione ed export, anche per favorire politiche di sostegno alla competitività del settore». Secondo gli ultimi dati, ad agosto l'indice della produzione automotive italiana registra una crescita contenuta (+1,2%).

Nel dettaglio, l'indice della fabbricazione di autoveicoli si mantiene in forte aumento (+62,5%) – anche se, secondo i dati preliminari di Anfia, la produzione di autovetture nel mese riporta un minimo rialzo (+0,1%). Risulta invece in peggioramento l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude il mese a -20,9%, riflettendo ancora le difficoltà della filiera produttiva europea e tedesca in particolare, essendo la Germania il primo mercato di destinazione della nostra componentistica. «In questo quadro, è fondamentale rafforzare le condizioni per sostenere gli investimenti, l'innovazione e la competitività».

M.Galv.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.


PROSPETTIVE DI RILANCIO
La scia del progresso
L'industria con una marcia in più «Facciamo correre le imprese con l'IA»
Dalla mobilità allo spazio e alla difesa «Qui l'innovazione fa la differenza»

089849-IT073K

Quotidiano
15-10-2026
Pagina 11
Foglio 1 / 2

IL GIORNO Milano

Diffusione: 7.169

www.ecostampa.it

PROSPETTIVE DI RILANCIO

La scia del progresso

L'industria con una marcia in più «Facciamo correre le imprese con l'IA»

Il presidente di Assolombarda: «La tecnologia nel motorsport può diventare una leva per la manifattura»

di **Marco Galvani**
MILANO

Dalla guida autonoma alla telemetria: l'intelligenza artificiale nel motorsport come leva della crescita industriale. Innovazioni da trasferire alla manifattura. Un tesoro di «competenze concrete del nostro territorio da valorizzare». Alvise Biffi, presidente di Assolombarda, guarda oltre le frontiere dell'innovazione, in occasione dell'Anfia Motorsport Forum a Milano. «L'intelligenza artificiale consente di prendere decisioni istantanee per i piloti e di intervenire rapidamente sulla progettazione delle vetture da corsa – ha spiegato –: 'dettagli' che possono e devono essere trasferite all'industria su larga scala. La nostra sfida è accelerare al massimo il trasferimento di queste competenze di frontiera a tutta la filiera industriale, trasformando il progresso tecnologico in un incremento di produttività». L'obiettivo? «Adeguare i salari, far crescere le nostre imprese e conquistare i mercati internazionali, superando i divari di costo attraverso l'eccellenza». Nel territorio di Assolombarda (Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia) hanno sede oltre 3.300 unità locali della filiera automotive, che danno lavoro a oltre 21mila addetti. Un patrimonio di imprese, fornitori, tecnici, ingegneri, centri di ricerca e competenze altamente specializzate che continuano a essere riconosciute a livello internazionale».

Senza dimenticare che «il motorsport è anche un importante fattore di competitività e attrattività per i territori – continua Biffi –. Lo dimostra l'autodromo di Monza che con il Gran premio d'Italia di Formula 1, soltanto nell'ultima edizione ha raggiunto il nuovo record di oltre 403mila presenze a cui si aggiungono i 122mila 'turisti' agli eventi del FuoriGp in città. Numeri che raccontano la capacità di un grande evento sportivo di attrarre visitatori da tutto il mondo, sostenere le attività economiche locali e rafforzare la visibilità internazionale del territorio». Tradotto: «Il motorsport è una risorsa importante per Monza e la Brianza, per Milano e per l'intera Lombardia».

E poi il tema industriale. La ricerca di prestazioni sempre più elevate ha favorito lo sviluppo di soluzioni applicabili anche al di fuori dei circuiti, ed «èproprio su questo terreno che oggi si apre una nuova fase, legata all'evoluzione dell'intelligenza artificiale». In particolare, «stiamo assistendo allo sviluppo della cosiddetta Physical AI, l'intelligenza artificiale che interagisce con il mondo fisico, attraverso macchine, sistemi e processi produttivi. Il motorsport è un ambito particolarmente interessante per osservare questa evoluzione. Pensiamo alla simulazione delle prestazioni, all'analisi in tempo reale di enormi quantità di dati, alla progettazione e all'ottimizzazione dei componenti, fino ai sistemi di supporto alle decisioni. Sono applicazioni che possono contribuire a migliorare le prestazioni, la sicurezza e l'efficienza. E che possono trovare ulteriori sviluppi anche nell'industria manifatturiera».

È questa la sfida di oggi, partendo dalle piccole e medie imprese: «Trasformare il progresso tecnologico in maggiore produttività, nuovi investimenti e opportunità di crescita. Il motorsport ci mostra quanto sia importante la collaborazione tra grandi imprese, fornitori specializzati, ricerca e competenze tecniche. È un modello dal quale possiamo trarre indicazioni preziose anche per affrontare le trasformazioni che attendono la nostra manifattura».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

11

IL VALORE AGGIUNTO

La velocità nelle decisioni e la simulazione della progettazione e delle prestazioni

LA FILIERA

Nella regione attive 3.300 aziende di automotive che danno lavoro a oltre 21mila addetti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

IL GIORNO Milano

www.ecostampa.it





Sopra, **Alvise Biffi, presidente Assolombarda** *A sinistra* **la monoposto a guida autonoma durante un test all'autodromo di Monza: l'auto viene guidata da un robot grazie all'intelligenza artificiale**



PROSPETTIVE DI RILANCIO

L'industria con una marcia in più «Facciamo correre le imprese con l'IA»

Dalla mobilità allo spazio e alla difesa «Qui l'innovazione fa la differenza»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

italypost

Tiratura: 12.000

www.ecostampa.it

le reazioni delle imprese

L'automotive chiede più argini La moda: dumping su nylon e lino Sì ai dazi per reindustrializzare

di **I.V.**

«Le misure dell'Ue per arginare l'avanzata cinese non hanno portato ad alcun miglioramento: la spinta commerciale di Pechino sta accelerando, sia sull'auto come prodotto finito sia sulla componentistica a livello europeo». Marco Stella osserva la filiera da più punti: amministratore delegato di Dts, gruppo di Maranello che fornisce componenti e sistemi per auto e moto, è vicepresidente di Anfia e presidente del suo Gruppo Componenti, guida la filiera automotive di Confindustria Emilia ed è vicepresidente di Clepa, l'associazione europea dei fornitori. I segnali che mette in fila sono netti: ad agosto nel Regno Unito le auto cinesi hanno raggiunto il 28% delle immatricolazioni, mentre dal Salone di Parigi l'amministratore delegato di Renault ha ricordato che la quota dei concorrenti cinesi è salita in un anno dal 4% al 13-14%. In Italia, secondo Anfia, le vetture prodotte in Cina, di qualunque marchio, valgono il 15,1% delle immatricolazioni dei primi nove mesi.

Non rassicura l'intesa Bruxelles-Pechino che fissa a 350mila unità l'anno l'export di ibride cinesi. «I cinesi si stanno accordando per fissare limiti all'esportazione, ma nel frattempo spingono al massimo per esportare prodotti prima che tali accordi entrino in vigore e anche questo spiega il boom di settembre. Se si confrontano i dati delle auto immatricolate con quelle importate, le seconde sono quasi il doppio: ci sono stock di auto non immatricolate nei magazzini per dare sbocco immediato all'offerta e mostrare numeri al Governo cinese», spiega Stella. La nuova frontiera non sono solo le supercar ma i veicoli commerciali leggeri, cruciali per un Paese come l'Italia che ha nel Ducato una leadership storica. Si rischia dunque la stessa sorte toccata agli autobus elettrici, dove le filiere europee «sono quasi inesistenti» e i bandi per la mobilità sostenibile «vengono vinti principalmente da costruttori cinesi».

La ricetta di Stella è pragmatica, non autarchica: «Non possiamo fare a meno dei cinesi perché sono inseriti nelle nostre catene di fornitura e dominano le materie prime rare e i processi di raffinazione di base. Tuttavia, non possiamo permetterci l'approccio concertativo europeo che richiede troppo tempo per attivare strumenti deboli». Servono scelte nette, «sapendo che scontenteranno chi ha clienti o fornitori cinesi, altrimenti rischiamo di perdere pezzi fondamentali dell'industria e della nostra autonomia strategica». La richiesta è dunque che chi investe in Europa rispetti le stesse regole, non soltanto sulla produzione ma anche sulle tutele dei lavoratori.

Sulla stessa linea si colloca Marco Bonometti, presidente e amministratore delegato del gruppo bresciano Omr Automotive ed ex presidente di Confindustria Lombardia, intervenuto ieri a Milano al Tavolo straordinario di Forum Automotive. In Cina, ha osservato, «l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno». Da qui la richiesta «di legare l'accesso al mercato europeo a una quota di produzione localizzata del 70% e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas». Sul contenuto locale interviene anche il ministro Adolfo Urso, che per il Made in Europe ipotizza una soglia dell'80% di componentistica per accedere a incentivi e appalti.

Dalla moda, che ha scontato prima dell'auto l'assalto del Made in China, arriva una lettura più articolata. Francesco Marini, terza generazione di Marini Industrie, storica azienda tessile pratese, presidente della sezione Sistema moda di Confindustria Toscana Nord e membro della delegazione di Confindustria a Bruxelles, diffida dei dazi generalizzati, che «dovrebbero essere reciproci tra tutti i Paesi, il che è un'utopia». Ma riconosce il dumping, come sui filati di nylon cinesi arrivati «a prezzi inferiori al costo della materia prima», e ricorda la storia del lino, dove l'arrivo di filati a basso costo dalla Cina «ha gradualmente prosciugato le aziende europee portandole quasi alla chiusura, e poi i cinesi hanno rialzato i prezzi una volta ottenuto il controllo del mercato». Il punto, secondo Marini, è che «fatta la legge si trova l'inganno», come per la misura Ue sui piccoli pacchi: secondo l'imprenditore, i produttori cinesi stanno già pensando a magazzini nell'Unione riforniti

Stella (Anfia): l'Europa è lenta Bonometti: in Ue solo chi produce qui almeno il 70% Marini (Prato): puntare su qualità e filiere chiuse

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

www.ecostampa.it

via container. La vera sfida per il Made in Italy è reindustrializzare: i cinesi «hanno bisogno di volumi importanti per alimentare le loro fabbriche», noi «dobbiamo lavorare sul particolare, sul servizio, sulla personalizzazione», con il passaporto digitale di prodotto a certificare l'origine. Secondo Confindustria Moda, nel 2025 la Cina si è confermata primo fornitore del tessile-abbigliamento italiano con 4,6 miliardi di euro (+8%), mentre il nostro export verso il Paese è sceso dell'11,9%, «ma la sensazione è che si sia toccato il punto più basso», conclude Marini.

Concetti che trovano eco nelle parole di Tiziano Sgarbi, cofondatore di Twinset e oggi alla guida di Abraham Industries, che pochi giorni fa su queste pagine ha raccontato di aver detto «basta Cina» una decina di anni fa, riportando in casa tessitura, lavanderia e stireria, sottolineando la necessità di tagliare i legami con un mercato che si muove con «logiche diverse e un popolo che ragiona per diktat: quando non si compra più prodotto importato, non si comprano più auto, vestiti, profumi o mobili». L'arma è il controllo verticale: «Puoi copiare un disegno o un colore, ma non puoi copiare l'organizzazione aziendale e il marchio». Ma la dipendenza dalle materie prime cinesi nel fashion non è strategica come lo è per l'automotive.





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



AEROSPAZIO E DIFESA: DALLA CRISI DELL'AUTOMOTIVE ALLE NUOVE OPPORTUNITÀ PER LE IMPRESE

Redazione. / COMUNICATI STAMPA / 15 Ottobre 2026 / 3 minutes read

Come trasformare le sfide della transizione automotive in nuove opportunità di crescita per le imprese? Quali competenze, tecnologie e collaborazioni possono aprire nuove prospettive industriali oltre i confini tradizionali del settore?

Da queste domande prende le mosse "Automotive: frontiere tecnologiche e transizioni verso aerospazio e difesa", l'evento promosso dal Cluster Lucano Automotive - Fabbrica Intelligente ETS, in collaborazione con Confindustria Basilicata e Cluster Lucano dell'Aerospazio, in programma lunedì 19 ottobre 2026, alle ore 16.00, presso l'Unahotel Mh Matera.

L'iniziativa nasce in una fase di profonda trasformazione per l'industria automotive, chiamata a confrontarsi con l'evoluzione tecnologica, i cambiamenti dei mercati e la crescente competizione internazionale. Uno scenario che richiede alle imprese di ripensare strategie, processi e modelli di sviluppo, individuando nuove traiettorie di crescita anche attraverso il dialogo con settori industriali ad alto contenuto tecnologico.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

In questo contesto, l'incontro intende approfondire le possibili sinergie tra automotive, aerospazio e difesa, comparti che condividono competenze ingegneristiche, tecnologie avanzate, capacita manifatturiere e fabbisogni crescenti di innovazione. La contaminazione tra queste filiere puo rappresentare una leva per favorire la diversificazione produttiva, rafforzare la competitivita delle imprese e favorire l'accesso a nuovi mercati.

L'obiettivo e andare oltre la lettura delle criticita che interessano il settore automotive per aprire un confronto concreto sulle prospettive del sistema produttivo, sulle opportunita offerte dall'evoluzione tecnologica e sulle condizioni necessarie per accompagnare le imprese nei percorsi di trasformazione. L'appuntamento riunira rappresentanti del mondo industriale, istituzionale e accademico, mettendo a confronto esperienze e prospettive dalla dimensione regionale a quella nazionale.

Ad aprire i lavori saranno i saluti istituzionali di Antonio Nicoletti, sindaco di Matera, Francesco D'Alema, presidente di Confindustria Basilicata, e Francesco Cupparo, assessore alle Attivita produttive della Regione Basilicata. Seguira l'introduzione di Antonio Braia, presidente del Cluster Lucano Automotive - Fabbrica Intelligente ETS.

Il programma prevede gli interventi di Giuseppe Cossiga, presidente AIAD, Roberto Vavassori, presidente ANFIA, e Alberto Carboni, adviser Aerospazio del Centro Studi Confindustria, chiamati a offrire contributi e chiavi di lettura sulle dinamiche industriali e sulle prospettive dei comparti coinvolti.

A seguire, una tavola rotonda approfondira le opportunita di collaborazione tra filiere, il ruolo dell'innovazione e della ricerca, lo sviluppo delle competenze e le condizioni per sostenere nuovi percorsi di crescita industriale. Al confronto prenderanno parte Gianluigi Viscardi, presidente del Cluster Tecnologico Nazionale Fabbrica Intelligente; Antonio Colangelo, presidente del Cluster Lucano dell'Aerospazio; Tiziana Valerio, direttrice generale e innovation manager della Fondazione DHItech; Mariano Negri, amministratore delegato di CMD SpA e vicepresidente di Confindustria Basilicata; e Fabrizio Caccavalle, rettore dell'Universita degli Studi della Basilicata.

A moderare l'incontro sara Emilio Cozzi, giornalista, autore e divulgatore.

«La trasformazione dell'automotive impone alle imprese di ampliare lo sguardo e interrogarsi sulle nuove traiettorie di sviluppo - e il messaggio del presidente del Cluster Automotive, Antonio Braia - Il dialogo con settori come l'aerospazio e la difesa puo aprire prospettive interessanti in termini di tecnologie, competenze e mercati. Con questo appuntamento vogliamo favorire un confronto concreto tra industria, istituzioni e ricerca, per comprendere come valorizzare le capacita del nostro sistema produttivo e accompagnare le imprese verso nuove opportunita».

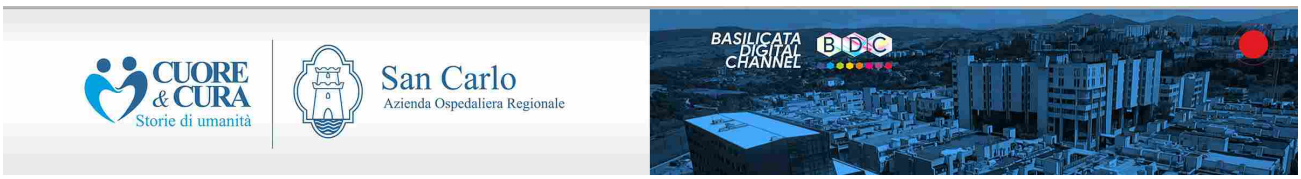
Per il sistema produttivo lucano, il confronto tra automotive, aerospazio e difesa rappresenta un'occasione per valorizzare competenze gia presenti sul territorio, rafforzare le relazioni tra imprese e centri di ricerca e individuare nuove possibilita di collaborazione lungo le filiere tecnologiche.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

Il dialogo tra questi settori puo contribuire a costruire nuove prospettive per le aziende, favorendo lo scambio di conoscenze, la diffusione dell'innovazione e lo sviluppo di partnership industriali. Per raggiungere questi obiettivi, sara fondamentale mettere in relazione le esigenze del mercato con le capacita produttive, le competenze specialistiche e il contributo del mondo della ricerca e della formazione.



ADV







Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

ilmattino.it
IL MATTINO

www.ecostampa.it



Filiera italiana motorsport prima in Europa. Anfia, "Ecosistema economico e tecnologico ad altissimo valore"

condividi l'articolo

L'industria italiana del motorsport è la prima nell'Unione europea per importanza e rappresenta un patrimonio strategico per l'innovazione, l'occupazione e l'export. È quanto emerso dalla seconda edizione dell'Anfia Motorsport Forum, ospitata oggi a Milano nell'Auditorium di Assolombarda, con la partecipazione dei principali protagonisti della filiera delle competizioni motoristiche. Al centro dell'incontro le nuove tecnologie, la sicurezza, l'intelligenza artificiale e il trasferimento delle innovazioni dalle piste alla produzione industriale. Tra gli ospiti Stefano Domenicali, presidente e amministratore delegato della Formula 1, e Thomas Laudenbach, vicepresidente di Porsche Motorsport, che ha affrontato le sfide dei nuovi regolamenti, della sostenibilità e dei carburanti sintetici.

ECONOMIA



NUMERI IN CHIAROSCURO
Bmw: vendite in calo del 6,3% nel terzo trimestre a 551.072 auto. Performance negativa in Cina fattore determinante

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ilmattino.it
IL MATTINO

www.ecostampa.it



Annunciato inoltre uno studio affidato a Teha Group per mappare la filiera italiana del motorsport a due e quattro ruote, con il contributo del team Data and Insights della Formula 1. «Il motorsport italiano rappresenta un ecosistema economico, ingegneristico e tecnologico ad altissimo valore aggiunto, con ricadute sulla mobilità stradale, l'aerospazio e la difesa», ha dichiarato Massimiliano Marsiaj, coordinatore della sezione Motorsport di Anfia. «L'obiettivo dello studio è identificare il motorsport come un vero asset industriale nazionale, evidenziandone il forte impatto su occupazione ed export, anche per favorire politiche di sostegno alla competitività del settore».

condividi l'articolo

giovedì 15 ottobre 2026 - Ultimo aggiornamento: 10:47 | © RIPRODUZIONE RISERVATA



LE NOVITA'

Codice della strada, ecco come cambia: sanzioni più leggere ma tolleranza zero contro i comportamenti pericolosi



ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Bmw: vendite in calo del 6,3% nel terzo trimestre a 551.072 auto. Performance negativa in Cina fattore determinante



Filiera italiana motorsport prima in Europa. Anfia, "Ecosistema economico e tecnologico ad altissimo valore"



Codice della strada, ecco come cambia: sanzioni più leggere ma tolleranza zero contro i comportamenti pericolosi

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Filiera italiana motorsport prima in



F1: Domenicali: «900 milioni di tifosi,



FE, Mitch Evans: «Voglio costruire

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

ilmessaggero.it
Il Messaggero
#CONDIVISODAL1878

www.ecostampa.it



Filiera italiana motorsport prima in Europa. Anfia, "Ecosistema economico e tecnologico ad altissimo valore"

condividi l'articolo

L'industria italiana del motorsport è la prima nell'Unione europea per importanza e rappresenta un patrimonio strategico per l'innovazione, l'occupazione e l'export. È quanto emerso dalla seconda edizione dell'Anfia Motorsport Forum, ospitata oggi a Milano nell'Auditorium di Assolombarda, con la partecipazione dei principali protagonisti della filiera delle competizioni motoristiche. Al centro dell'incontro le nuove tecnologie, la sicurezza, l'intelligenza artificiale e il trasferimento delle innovazioni dalle piste alla produzione industriale. Tra gli ospiti Stefano Domenicali, presidente e amministratore delegato della Formula 1, e Thomas Laudenbach, vicepresidente di Porsche Motorsport, che ha affrontato le sfide dei nuovi regolamenti, della sostenibilità e dei carburanti sintetici.

ECONOMIA



NUMERI IN CHIAROSCURO
Bmw: vendite in calo del 6,3% nel terzo trimestre a 551.072 auto. Performance negativa in Cina fattore determinante

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ilmessaggero.it
Il Messaggero
#CONDIVISODAL1878

www.ecostampa.it



Annunciato inoltre uno studio affidato a Teha Group per mappare la filiera italiana del motorsport a due e quattro ruote, con il contributo del team Data and Insights della Formula 1. «Il motorsport italiano rappresenta un ecosistema economico, ingegneristico e tecnologico ad altissimo valore aggiunto, con ricadute sulla mobilità stradale, l'aerospazio e la difesa», ha dichiarato Massimiliano Marsiaj, coordinatore della sezione Motorsport di Anfia. «L'obiettivo dello studio è identificare il motorsport come un vero asset industriale nazionale, evidenziandone il forte impatto su occupazione ed export, anche per favorire politiche di sostegno alla competitività del settore».

condividi l'articolo

giovedì 15 ottobre 2026 - Ultimo aggiornamento: 10:47 | © RIPRODUZIONE RISERVATA



LE NOVITA'

Codice della strada, ecco come cambia: sanzioni più leggere ma tolleranza zero contro i comportamenti pericolosi



ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Bmw: vendite in calo del 6,3% nel terzo trimestre a 551.072 auto. Performance negativa in Cina fattore determinante



Filiera italiana motorsport prima in Europa. Anfia, "Ecosistema economico e tecnologico ad altissimo valore"



Codice della strada, ecco come cambia: sanzioni più leggere ma tolleranza zero contro i comportamenti pericolosi

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Filiera italiana motorsport prima in



F1: Domenicali: «900 milioni di tifosi,



FE, Mitch Evans: «Voglio costruire

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

italiaoggi.it
ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

www.ecostampa.it

Pressi (Motus-E): Al Governo chiediamo elettrico, colonnine e incentivi contro il caro carburante



L´associazione presenta quattro proposte per flotte aziendali, mezzi pesanti e ricarica rapida. Obiettivo: ridurre la dipendenza dai fossili e rafforzare la competitività europea Aggiungi ItaliaOggi alle tue fonti preferite su Google per non perderti i nostri contenuti Puntare sull´elettrico potenziando le colonnine, aiutando le aziende nell´acquisto di auto e furgoni, elettrificando il trasporto merci su strada e soprattutto ringiovanendo un parco circolante come quello italiano nel quale l´età media delle vetture endotermiche è di 13 anni può essere un modo per accelerare la transizione agevolando di riflesso i cittadini in una situazione di caro carburante come questa. Fabio Pressi , presidente di Motus-E (la prima associazione in Italia costituita da operatori industriali, filiera automotive, mondo accademico e movimenti di opinione per fare sistema e accelerare il cambiamento verso la mobilità elettrica) spiega le proposte presentate al governo in questi giorni e sottolinea come solo stabilità di scelte a livello europeo e flessibilità di bilancio per l´Italia potranno consentire di rafforzare la competitività dell´industria europea di fronte alla crescente concorrenza dei produttori cinesi e americani. Domanda. Presidente, avete trasmesso quattro misure al Governo sul caro carburante. Che cosa prevedono? Risposta. Il caro carburanti si inserisce già in un dibattito molto più ampio, quello della competitività europea e della sicurezza energetica. Caro carburanti e sicurezza energetica sono strettamente connessi, perché se siamo in grado di ridurre la dipendenza dai combustibili fossili attraverso l´elettrificazione rendiamo il Paese meno esposto alla volatilità dei prezzi dell´energia. Oggi i due temi sono strettamente connessi e Motus-E ha una visione complessiva della trasformazione, rappresentando sia la filiera automotive sia quella energetica. D. Perché avete puntato su questi temi? R. Cercavamo proposte strutturali che riducessero la dipendenza. Non sono misure una tantum sul prezzo alla pompa, ma sono investimenti capaci di produrre risultati duraturi nel tempo. Sono proposte su due direttrici principali: la prima riguarda le imprese e la logistica, perché la mobilità elettrica porta benefici dal punto di vista ambientale ed economico, soprattutto se si ricarica a casa o in azienda, con costi sensibilmente inferiori rispetto ai carburanti fossili. E i benefici aumentano intervenendo con un sostegno all´installazione di wallbox per la ricarica all´interno dell´impresa. Da un lato si aiuta l´azienda a installare le colonnine di ricarica e a consumare un´energia che costa meno rispetto alla ricarica pubblica. D. E poi? R. Dall´altra parte le richieste sono di andare verso una fiscalità delle flotte che incentivi le imprese a scegliere veicoli elettrici e di aiutare anche i dipendenti che hanno già un beneficio a livello di fringe benefit nel richiedere un´auto aziendale elettrica. Un altro aspetto importante è facilitare la ricarica a casa dei dipendenti che utilizzano l´auto aziendale, evitando che i rimborsi dei costi dell´energia diventino una complicazione amministrativa. La terza proposta riguarda la ricarica rapida, perché il mercato delle auto e soprattutto dei furgoni e dei camion avrà bisogno di un´infrastruttura ad alta potenza, in particolare sui collegamenti extraurbani. D. Quindi come siamo messi a colonnine di ricarica fuori dalle città? R. Le autostrade cominciano a essere coperte, perché il 50% delle stazioni di ricarica autostradali è già dotato di infrastrutture ad alta potenza, quindi le più veloci. Chiediamo di destinare alcune risorse rese disponibili dalla flessibilità europea per potenziare l´infrastruttura lungo la cosiddetta rete TEN-T di collegamento europeo, che si collega anche alla quarta proposta: aiutare le aziende a dotarsi di furgoni e camion elettrici. D. L´Europa è competitiva nel mercato dell´auto elettrica? R. Il mercato sta cambiando anche a seguito di strategie globali di investimento e sviluppo tecnologico di colossi cinesi e statunitensi iniziate già nei primi anni 2000. Dai dati dell´Automotive sulle esportazioni fuori Europa, si evince che il Vecchio Continente sta perdendo competitività sui nuovi prodotti elettrificati. Viceversa la Cina ha dimostrato di essere sempre più pronta a esportare da noi. Il tema, quindi, non è soltanto difendere il mercato europeo, ma recuperare competitività industriale nelle tecnologie della mobilità elettrica. D. Su MF il CEO della Renault François Provost dice c´è bisogno di stabilità normativa a livello europeo per i prossimi anni e flessibilità sugli obiettivi CO2 per il 2030 R. Sì, è proprio così, perché il mercato dell´auto per investire in ricerca e sviluppo ha bisogno di stabilità. Lo diciamo da tempo e le Case automobilistiche sono d´accordo. L´Europa decida una volta per tutte quali saranno le multe. Ma serve flessibilità per investire, non per ritardare una trasformazione già in atto a livello globale, perché non si aiuterebbero le aziende a decidere come muoversi con consapevolezza. Se guardiamo i dati di Anfia sull´indotto e sulla componentistica automotive, in Italia ci sono più di 2.100 aziende per 55 miliardi di fatturato. Questa filiera ha bisogno di chiarezza e prevedibilità, perché per investire in ricerca e sviluppo servono scenari a lungo termine con numeri chiari. D. Siamo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

italiaoggi.it
ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO
www.ecostampa.it

ancora in grado di fermare l´onda cinese o lo tsunami ormai ci ha travolto? R. Possiamo ancora recuperare terreno, anche attraverso collaborazioni e joint venture. Dobbiamo accelerare lo sviluppo delle competenze e delle tecnologie in Europa, anche attraverso partnership industriali che favoriscano il trasferimento tecnologico a favore di un vero Made in Europe, senza diventare un mercato di conquista per i prodotti esteri.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K



ATTUALITÀ, SPORT

Condividi con:

Motorsport, quanto vale l'Italia? ANFIA mappa la filiera

di Emiliano Ragoni - 15/10/2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

PENSATO OGGI PER GUIDARVI AL DOMANI L'AUTOMOBILE IN EDICOLA SCOPRI DI PIÙ



Motorsport, l'Italia si conta – Indice dei contenuti –

- 1. Uno studio per misurare la filiera
- 2. Porsche tra Formula E Gen4 e Hypercar
- 3. Sicurezza e dati: le due tavole rotonde
- 4. Domenicali e il modello F1
- 5. Marsiaj: "Il motorsport è un asset industriale"

1. Uno studio per misurare la filiera

Quanto vale davvero il Motorsport italiano? Una risposta aggiornata arriverà presto. All'Auditorium di Assolombarda, a Milano, dove si è tenuta la seconda edizione dell'**ANFIA** **Motorsport Forum**, **Riccardo De Filippi**, SVP e CEO Motorsport di **Marelli** e membro del Comitato di coordinamento della Sezione Motorsport di ANFIA, ha annunciato uno **studio dedicato alla filiera industriale del motorsport a 2 e 4 ruote**, affidato a **TEHA Group**. L'obiettivo è una **mappatura organica e quantitativa del comparto nazionale**. Nel

L'AUTOMOBILE
IN EDICOLA
SCOPRI DI PIÙ



L'Automobile – pensato oggi per guidarvi al domani

L'Automobile, lo storico magazine ACI è in edicola, in digitale e online con una nuova...

Scopri di più →

Podcast

in collaborazione con Radio Aci

Radio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

comitato scientifico, accanto ai tecnici ANFIA e alle aziende partner, siederà anche il **Team Data and Insights della F1**.

L'ultima fotografia del settore risale al 2022. Lo studio realizzato dalla Sezione Motorsport di ANFIA con il **Politecnico di Torino** stimava un fatturato annuo di circa **2 miliardi di euro** e **7.000-8.000 addetti**. Con l'uscita del Regno Unito dalla UE, quella italiana è diventata di fatto la **filiera più importante d'Europa** sul piano industriale, fatta in prevalenza di piccole e medie imprese di origine familiare.

L'intervento di La Russa

A chiudere la prima parte dei lavori è stato il **presidente dell'ACI Geronimo La Russa**, che è partito dai 120 anni di storia dell'Automobile Club d'Italia: dal primo **Gran Premio d'Italia**, corso nel 1921 a Montichiari, alla nascita dell'**Autodromo di Monza** nel 1922. Oggi l'Italia è leader in molti settori, a cominciare dai kart, dove pesa per il **50% del mondo**, e l'ACI vuole sostenere i talenti fin dall'inizio: dal dodicenne **Niccolò Perico**, appena diventato campione del mondo di kart, a **Kimi Antonelli**, cresciuto in ACI Team Italia e oggi in testa al Mondiale di F1, con la possibilità di riportare il titolo in Italia per la prima volta dal 1953.

Come modello di filiera La Russa ha indicato la **Formula 4 italiana**: 54 piloti, telaio Tatuus, gomme Pirelli e motore Abarth, con un format esportato in altri 15 Paesi. Su Monza, dopo il **record di 404.000 spettatori** di settembre e la vittoria di Antonelli, primo italiano a vincere lì dopo 60 anni, proseguono gli investimenti insieme a Regione Lombardia e Governo: una nuova sala stampa, nuovi spazi per il pubblico e una **nuova direzione gara basata sull'intelligenza artificiale**, per alzare ancora il livello di sicurezza. "Senza spettacolo non c'è pubblico, senza pubblico non ci sono sponsor, senza sponsor non ci sono i soldi per far girare la ruota", ha concluso.



Il Direttore di ACI Radio Pierluigi Bonora fa il punto sul fatto più rilevante della giornata offrendo spunti di riflessione per una corretta informazione.

Vai al podcast →



2. Porsche tra Formula E Gen4 e Hypercar

Il primo special guest è stato **Thomas Laudenbach**, vicepresidente di **Porsche Motorsport**, intervistato dal pilota **Luca Filippi**, moderatore della giornata insieme a Roberta Serafini, influencer specializzata nel Motorsport. Il dirigente tedesco ha spiegato come la Casa di Stoccarda si stia preparando ai nuovi regolamenti **Formula E Gen4** e **Hypercar**, anche sul fronte delle sfide tecniche e ingegneristiche.

Tra i temi affrontati, il legame tra i **modelli di simulazione** usati in pista e la ricerca e sviluppo per le **vetture di serie**, la gestione delle competizioni riservate ai clienti, l'impiego dei **carburanti sintetici (e-fuels)** e il peso crescente di **data science e ingegneria del software** nel lavoro dei progettisti.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it



3. Sicurezza e dati: le due tavole rotonde

La seconda sessione si è aperta con due tavole rotonde moderate da Roberta Serafini. La prima, *"Oltre la performance: come sicurezza e spettacolo stanno ridisegnando il Motorsport"*, ha riunito Riccardo Ceccarelli, founder e CEO di **Formula Medicine**, Paolo Delprato, presidente e CEO di **Racing Force**, Luigi Peroni, founder e CEO di **CBS Compositi**, Valentina Francavilla, head of **ZF Race Engineering Italy**, e Andrea Bernoni, head of Racing Business di **OZ Racing**. Al centro del confronto, i **sistemi integrati** che garantiscono la sicurezza nelle corse di oggi e il ruolo del **fattore umano**.

La seconda, *"La gara invisibile: quando l'intelligenza digitale fa la differenza"*, si è concentrata sull'evoluzione della **telemetria** e dello **scambio di dati in tempo reale** durante la guida. Al tavolo Stefano Rapisarda di **Podium Advanced Technologies**, Paolo Compagnoni di **Marelli**, Diego Delvecchio di **e-Shock**, Emiliano Rosso di **SKF Racing** e Dario Marrafuschi, direttore Motorsport di **Pirelli**.

4. Domenicali e il modello F1

Stefano Domenicali, presidente e CEO di **Formula 1 Group,** ha chiuso i lavori. Il numero uno del Circus ha ripercorso l'evoluzione dei **regolamenti tecnici** e le strategie che hanno portato la F1 ai risultati attuali in termini di **pubblico, sponsor e nuovi investimenti**. Spazio anche al rapporto tra la Formula 1 e le dinamiche dell'**industria Automotive** e alle prospettive future della categoria. Si è parlato anche del recente accordo siglato tra il circus e l'Africa, che porterà la Formula 1 a riapprodare in Africa, continente dalla enormi potenzialità.

5. Marsiaj: "Il Motorsport è un asset industriale"

"Questo secondo appuntamento con l'ANFIA Motorsport Forum, a un anno

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

www.ecostampa.it

esatto dal primo, testimonia la continuità di un percorso di confronto e condivisione di idee tra imprese che si collocano a vari livelli della filiera", ha commentato **Massimiliano Marsiaj**, coordinatore della Sezione Motorsport di ANFIA. Per Marsiaj l'industria italiana delle corse, **prima in UE per importanza**, è un ecosistema ad altissimo valore aggiunto, che porta l'innovazione nata in pista nella **mobilità stradale di serie**, nell'**aerospazio** e nella **difesa**.

Quanto allo studio, tra i suoi intenti c'è "proprio quello di identificare il motorsport come un vero asset industriale nazionale, attrattivo e strutturato, evidenziandone il forte impatto su occupazione ed export". Lo scopo è rafforzare la voce del settore con le **istituzioni italiane ed europee** e sostenere l'introduzione di **politiche e incentivi mirati**, per favorirne lo sviluppo e tutelarne la competitività globale.

Potrebbe interessarti



ATTUALITÀ, SICUREZZA

Nuovo Codice della strada, primo sì del Governo: cosa cambia

Dal divieto di marcia per le auto non assicurate al CUDE obbligatorio nei Comuni: cosa prevede la riforma e quando potrebbe entrare in vigore

di Emiliano Ragoni - 14/10/2026



ATTUALITÀ

Multe, La Russa (ACI): "Bene il ritorno dell'avviso sul parabrezza"

Il presidente dell'Automobile Club d'Italia promuove l'ordine del giorno approvato dal Consiglio comunale di Milano

di Redazione - 13/10/2026

I più popolari

l'Automobile su Instagram



ATTUALITÀ

Autovelox, stretta in arrivo: solo 3.800 omologati su 11mila

di Redazione - 02/02/2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

Automotive europeo in crisi: la Cina corre, l'UE deve decidere

Di Riccardo Mantica • Pubblicato il 15 ott 2026



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

L'automotive europeo affronta la concorrenza cinese, i costi industriali e le incertezze sulle norme UE. A Milano imprese e sindacati chiedono interventi concreti per difendere produzione e occupazione.

Aggiungi Motori.it come
Fonte preferita su Google

L'**automotive europeo** è arrivato a un passaggio delicatissimo. La **concorrenza cinese** cresce, i **costi industriali** restano elevati e le **regole sulla transizione energetica** continuano a dividere costruttori, fornitori e politica. Nel frattempo, il rischio è perdere fabbriche, posti di lavoro e una parte importante della **capacità produttiva** del continente.
Il quadro emerso il 13 ottobre 2026 a Milano, durante il **Tavolo straordinario di #FORUMAutoMotive**, è quello di un settore che chiede meno incertezze e decisioni più rapide. Perché il problema non riguarda soltanto il futuro dell'**auto elettrica**, ma la possibilità stessa di continuare a **costruire automobili in Europa** a costi competitivi.
E a preoccupare non sono soltanto le prospettive industriali. Le conseguenze possono arrivare direttamente agli automobilisti, tra prezzi d'acquisto, disponibilità dei modelli e costi di utilizzo.

La Cina corre il doppio dell'Europa: i numeri della crisi



Per capire quanto sia cambiato il **mercato automobilistico** basta guardare i tempi di sviluppo di un nuovo modello. In Cina servono mediamente 20 mesi, mentre in Europa si arriva a circa 40 mesi. In pratica, quando un costruttore europeo completa un progetto, un concorrente cinese può averne sviluppati due.
Non è soltanto una questione di velocità. Il **vantaggio cinese sui costi** viene stimato intorno al 35%, un divario che rende sempre più difficile competere, soprattutto nei segmenti dove il prezzo conta più del prestigio del marchio.
I numeri illustrati da Emanuele Cordone di AlixPartners confermano le difficoltà. Nel 2026 l'industria automotive europea registra un **indice di disruption** pari a 74, tra i più elevati dei settori analizzati. Si tratta di un indicatore che misura l'intensità dei cambiamenti e delle pressioni competitive.
Ancora più significativo è un altro dato: il 60% degli operatori del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi.
E il futuro potrebbe accentuare questa tendenza. Secondo le stime presentate, entro il 2030 **un'automobile su tre venduta nel mondo sarà cinese**. Una previsione, naturalmente, non un

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

www.ecostampa.it

risultato già acquisito.
A fare la differenza è anche la capacità di rinnovare rapidamente i prodotti. I costruttori cinesi puntano ad **aggiornare dal 50 al 100% dei propri volumi** nell'arco di tre anni, contro percentuali comprese tra il 22 e il 34% dei marchi tradizionali.
Per i clienti significa potersi trovare davanti a modelli cinesi sempre più recenti, tecnologicamente aggiornati e proposti a prezzi competitivi. Per i produttori europei, invece, significa dover accelerare senza compromettere qualità e redditività.

Green Deal, elettrico e motori termici: cosa chiede il settore

Il secondo grande tema riguarda le **regole europee sulle emissioni** e il futuro delle motorizzazioni.
Il confronto non si limita più alla contrapposizione tra auto elettriche e **motori termici**. Sul tavolo ci sono anche **ibride, GPL, biocarburanti** e altre soluzioni che potrebbero contribuire alla riduzione delle emissioni.
La richiesta di una maggiore **neutralità tecnologica** è stata uno dei temi ricorrenti dell'incontro. In sostanza, significa fissare obiettivi ambientali lasciando ai costruttori più libertà sulle tecnologie con cui raggiungerli.
Alberto Gusmeroli, presidente della Commissione Attività Produttive della Camera, ha richiamato un pacchetto di 15 interventi e la necessità di tornare a produrre automobili più semplici e accessibili. Tra gli esempi citati, la **strategia ibrida di Toyota**.
Una posizione che si inserisce nel confronto sulle scadenze europee e sulle **sanzioni legate alle emissioni di CO2**.
Ma attenzione: non tutti chiedono di rallentare l'elettrificazione.
Fabio Pressi, presidente di Motus-E, ha sottolineato il ruolo dell'auto elettrica nella riduzione della dipendenza dai combustibili fossili. Ha inoltre ricordato che in Italia la **quota dell'elettrico resta intorno all'8%**, contro oltre il 20% in Europa, chiedendo **incentivi più efficaci** soprattutto per i veicoli commerciali e industriali.
Altri operatori insistono invece sull'importanza di GPL, biocarburanti e conversioni dei veicoli già circolanti.
Il punto comune è la necessità di evitare continui cambiamenti delle regole. Per chi deve acquistare un'automobile, l'**incertezza normativa** può tradursi in una domanda molto concreta: conviene comprare oggi un'ibrida, un'elettrica oppure mantenere ancora qualche anno la propria vettura?
Una domanda alla quale il mercato fatica a dare una risposta semplice.

Fabbriche, lavoro e prezzi delle auto: le scelte da fare



Dietro la crisi dell'automotive europeo c'è poi un problema industriale che va ben oltre le

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

www.ecostampa.it

immatricolazioni.
Produrre in Europa costa. E il confronto con la Cina riguarda **energia**, organizzazione del lavoro, investimenti e capacità di utilizzare gli stabilimenti.
Marco Bonometti, presidente e amministratore delegato di OMR Automotive, ha evidenziato come in Cina il **costo dell'energia** sia, secondo i dati richiamati nel suo intervento, circa la metà rispetto a quello europeo. Ha inoltre proposto di collegare l'accesso al mercato UE a una quota del **70% di produzione localizzata in Europa**.
Una proposta che punta a difendere la **manifattura europea**, ma che richiederebbe precise scelte politiche e commerciali.
La **questione occupazionale** è altrettanto delicata. I rappresentanti sindacali hanno richiamato il rischio di chiusure e ridimensionamenti, con particolare attenzione alla **filiera italiana** strettamente collegata all'industria tedesca.
Le difficoltà di grandi gruppi come Volkswagen e Bosch possono infatti avere ripercussioni anche sulle aziende che producono componenti, materiali e tecnologie nel nostro Paese.
Non si tratta soltanto degli operai impiegati nelle fabbriche automobilistiche. L'**indotto** comprende migliaia di attività, dai produttori di **componentistica** alle imprese specializzate in pneumatici, elettronica e servizi.
Anche il peso crescente di **batterie e software** cambia gli equilibri. Secondo Andrea Taschini, questi due elementi rappresentano ormai circa la metà del valore di un'automobile e vengono forniti in larga parte da operatori esterni all'Europa.
Il rischio è che i marchi europei mantengano il proprio nome sulle vetture, ma perdano progressivamente il controllo sulle tecnologie e sulle attività industriali a maggiore valore aggiunto.

E per gli automobilisti cosa cambia?

Un'industria europea meno competitiva potrebbe avere maggiori difficoltà a proporre **modelli economici**, mentre l'aumento della concorrenza asiatica potrebbe ampliare le alternative disponibili. Molto dipenderà dalle decisioni su **dazi**, investimenti, produzione locale e regole ambientali.
Nel frattempo, anche il **noleggio a lungo termine** risente dell'incertezza. Regole meno prevedibili possono complicare la valutazione del valore futuro dei veicoli, con possibili effetti sui canoni.

Il futuro dell'auto europea si decide adesso

Tra le richieste emerse c'è anche quella di Roberto Vavassori, presidente di ANFIA, che propone una **pausa regolamentare di tre anni** per ridefinire le priorità industriali europee.
Roberto Pietrantonio, presidente di UNRAE, ha invece indicato cinque direttrici d'intervento, dalla **revisione della traiettoria sulle emissioni di CO2** agli incentivi, fino alla fiscalità delle flotte aziendali e alla competitività produttiva.
Tra le ipotesi discusse figura anche una **riduzione del 90% delle emissioni di CO2 al 2035**, accompagnata da meccanismi di compensazione per la quota residua. Si tratta di una proposta nel dibattito regolamentare, non di una modifica già approvata.
Il prossimo appuntamento indicato durante il confronto è il 10 novembre 2026 a Bruxelles, dove è prevista la presentazione di un **manifesto sulla neutralità tecnologica** promosso da diverse associazioni del settore.
La sfida, dunque, non è semplicemente scegliere tra benzina ed elettrico. È capire come conciliare **riduzione delle emissioni, prezzi accessibili** e capacità di produrre automobili in Europa.
Perché mentre istituzioni e industria discutono, i concorrenti continuano a investire, sviluppare nuovi modelli e conquistare **quote di mercato**. E il tempo a disposizione per recuperare terreno non è illimitato.

Seguici anche sui canali social

@motori_it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

motorsport

FORMULA 1MOTOGPWECWRC

PUBBLICITÀ

ULTIME NOTIZIE **Speciale**

MOTORSPORT E INNOVAZIONE: AL FORUM ANFIA SI GUARDA AL FUTURO DELLE ECCELLENZE ITALIANE, LA FILIERA PIÙ GRANDE D'EUROPA

Il Forum organizzato da ANFIA ha riunito a Milano le grandi aziende settore motorsport per discutere le sfide future dell'industria e il ruolo strategico di una filiera che rappresenta non solo un'eccellenza dell'industria italiana, ma che si posiziona anche come la più grande in Europa: un valore da promuovere.

Gianluca D'Alessandro
Pubblicato: 15 ott 2026, 14:30

AGGIUNGI COME FONTE PREFERITA

PUBBLICITÀ



Tavola Rotonda al Forum ANFIA
Foto di: Ufficio stampa ANFIA

ANFIA 2026
Notizie e comunicati di imprese che fanno parte di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) →

Il motorsport non è solamente competizione, ma anche un ecosistema industriale e tecnologico che continua a generare innovazione ben oltre ciò che avviene in pista. È stato questo il filo conduttore della seconda edizione dell'ANFIA Motorsport Forum, un grande incontro a Milano dedicato al confronto tra aziende, costruttori e protagonisti di una filiera che rappresenta le eccellenze italiane nel motorsport.

ANFIA, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, non è solo la principale associazione della categoria nel nostro Paese, ma agisce anche come un ponte di collegamento tra le aziende, tra cui quelle attive nel motorsport con una sezione specifica dedicata. L'obiettivo è quello di rappresentanza a un comparto che in Italia raccoglie centinaia di aziende altamente specializzate, attive in Formula 1, Endurance, Formula E, Rally e in numerose altre categorie internazionali.

Dopo gli interventi istituzionali dei vertici di ANFIA e Assolombarda, che ha accolto l'evento presso la propria sede, il primo ospite d'eccezione è stato Thomas Laudenbach, Vice Presidente di Porsche Motorsport, che ha affrontato diversi temi legati alle sfide tecnologiche che attendono il costruttore tedesco e l'industria nei prossimi anni.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it



Porsche è impegnata infatti in numerose categorie, tra cui la Formula E, dove a breve prenderà il via la nuova stagione con il debutto della Gen4, così come sugli sviluppi del mondo Hypercar e del customer racing, con tutte le serie organizzate in giro per il mondo con le vetture del marchio tedesco. Ma oltre la pista sono stati toccati anche altri due temi: dati e sostenibilità.

PUBBLICITÀ

Toccando il ruolo crescente della simulazione e dell'analisi dei dati, Laudenbach ha evidenziato come il trasferimento tecnologico tra pista e prodotto di serie sia ormai sempre più stretto, in particolare per quanto riguarda la FE. Particolare attenzione è stata dedicata anche alla sostenibilità del motorsport, tema che coinvolge direttamente costruttori e fornitori attraverso lo sviluppo degli e-fuels e delle nuove soluzioni energetiche destinate a mantenere competitiva l'industria europea nel lungo termine.
Uno dei momenti più significativi legati al progetto della giornata è stato l'annuncio da parte di Riccardo De Filippi, SVP e CEO Motorsport di Marelli, dell'avvio di uno studio dedicato alla filiera italiana del motorsport. Il progetto, che sarà realizzato da TEHA Group, punta a costruire una mappatura organica e quantitativa del settore nazionale delle due e quattro ruote, con l'obiettivo di definirne in maniera più precisa dimensioni, impatto economico e rilevanza occupazionale. Si tratta di un'iniziativa che vedrà il supporto del Team Data Insights della Formula.
Dopo l'intervento del Presidente ACI, Geronimo La Russa, la seconda parte dell'evento si è concentrata invece sugli aspetti più strettamente tecnologici. La prima tavola rotonda ha visto la partecipazione di Riccardo Ceccarelli, Founder & CEO di Formula Medicine; Paolo Delprato, Presidente e CEO di Racing Force; Luigi Peroni, Founder & CEO di CBS Compositi; Valentina Francavilla, Head of ZF Race Engineering Italy; Andrea Bernoni Head of Racing Business di OZ Racing.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K



Nella tavola rotonda dedicata alla sicurezza è emerso come il concetto di performance sia connesso al concetto di sicurezza e la protezione del pilota, con l'integrazione tra fattore umano, materiali avanzati e sistemi elettronici che assume un peso sempre maggiore nelle competizioni moderne. Più il pilota si sente protetto, ha fiducia nella vettura e lo si mette nelle condizioni di esprimersi al meglio, anche ad esempio per quanto riguarda la gestione del calore in vettura, più può permettersi spingere e arrivare al limite.

Altrettanto centrale il dibattito sull'evoluzione della telemetria e dell'intelligenza digitale, argomento affrontato nel panel dedicato alla gestione dei dati. La seconda tavola rotonda, intitolata "La gara invisibile: quando l'intelligenza digitale fa la differenza" ha infatti visto la partecipazione di Stefano Rapisarda, Performance Simulation & Development Team Leader di Podium Advanced Technologies; Paolo Compagnoni, Head of Business Development & CFO di Marelli; Diego Delvecchio, Chief Technology Officer di e-Shock; Emiliano Rosso, Motorsport Engineering Manager di SKF Racing; Dario Marrafuschi, Direttore Motorsport di Pirelli, fornitrice di pneumatici in tante categorie nel motorsport.

Lo sviluppo di strumenti sempre più sofisticati per l'acquisizione e l'elaborazione delle informazioni in tempo reale sta infatti modificando profondamente il modo in cui vengono prese decisioni tecniche e strategiche durante un weekend di gara. Ad esempio, Dario Marrafuschi ha raccontato come in questi 15 anni trascorsi in F1, Pirelli abbia accumulato tanti dati storici e una delle risorse su cui Pirelli ha deciso di investire sin dal principio è proprio quella di creare una piattaforma per studiare e analizzare i numeri a disposizione.



A chiudere il Forum è stato Stefano Domenicali, Presidente e CEO della Formula 1, che ha offerto una panoramica sull'evoluzione della categoria, incluso l'annuncio avvenuto in settimana dell'ingresso nel calendario del GP d'Africa in Ruanda, dai regolamenti tecnici che in futuro vedranno tornare il motore termico come elemento centrale, sempre sostenuto da una parte ibrida e da carburanti sostenibili.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Un tema che si collega direttamente a quanto emerso nel corso dell'intera giornata: il motorsport continua a essere una piattaforma tecnologica di riferimento non solo per l'automotive, ma anche per settori strategici come l'aerospazio e la difesa. Proprio per questo, come sottolineato dal coordinatore della sezione Motorsport di ANFIA Massimiliano Marsiaj, uno degli obiettivi futuri sarà quello di rafforzarne il riconoscimento come asset industriale nazionale per valorizzarne ulteriormente il valore.

“Questo secondo appuntamento con l’ANFIA Motorsport Forum, a un anno esatto dal primo, testimonia la continuità di un percorso di confronto e condivisione di idee tra imprese che si collocano a vari livelli della filiera”, ha commentato il Coordinatore della Sezione Motorsport di ANFIA Massimiliano Marsiaj.

Dopo l’uscita del Regno Unito dall’Unione Europea, la filiera italiana del Motorsport diventa di fatto la più importante in Europa da un punto di vista industriale. La filiera del Motorsport, secondo le stime, ha un fatturato annuale di circa 2 miliardi di euro e conta circa 7.000-8.000 addetti

“Oltre ad essere la prima in UE per importanza, l’industria italiana del motorsport rappresenta un ecosistema economico, ingegneristico e tecnologico ad altissimo valore aggiunto, con un’ampia ricaduta dell’innovazione nata in pista su settori adiacenti e strategici quali la mobilità stradale di serie, l'aerospazio e la difesa”.

Condividi o salva questo articolo

ARTICOLO PRECEDENTE
Racing Spirit lancia la collezione ufficiale James Hunt 1976

TOP COMMENTS

VEDI DI PIÙ E COMMENTA



More from
Gianluca D'Alessandro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ONROADMAG
YOUR JOURNEY, OUR STORIES



Gli autoarticolati da 18 metri entrano nel nuovo quadro normativo, con benefici attesi per efficienza logistica, traffico ed emissioni.

NOTIZIE · ASSOCIAZIONI

ANFIA, il nuovo Codice della Strada apre agli autoarticolati da 18 metri

15 OTTOBRE 2026 · 2 MINS READ · BY REDAZIONE

Gli autoarticolati da 18 metri entrano nel nuovo quadro normativo: per ANFIA si completa il percorso avviato con il Progetto 18 e oltre quindici anni di sperimentazione

Il nuovo Codice della Strada compie un passo verso il pieno riconoscimento operativo degli autoarticolati da 18 metri, una soluzione sperimentata in Italia per oltre quindici anni attraverso il Progetto 18 promosso da ANFIA con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il testo approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri il 13 ottobre 2026 interviene sul quadro regolamentare relativo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ai complessi formati da trattore e semirimorchio con lunghezza complessiva fino a 18 metri. Il percorso sperimentale ha coinvolto 330 complessi veicolari, sottoposti a monitoraggio per verificarne prestazioni operative, guidabilità, manovrabilità e sicurezza stradale. Secondo i risultati raccolti, tali parametri sono risultati sostanzialmente equivalenti a quelli dei mezzi tradizionali, mentre la maggiore capacità di carico ha evidenziato benefici sul fronte dell'efficienza del trasporto merci. In particolare, gli autoarticolati da 18 metri consentono, a parità di quantità trasportata, di evitare almeno un viaggio ogni dieci; una riduzione che si traduce in meno mezzi sulle strade, minore congestione, consumi di carburante inferiori e una contrazione delle emissioni di CO2.

Progetto 18, dalla sperimentazione all'inquadramento normativo

Il passaggio previsto dal nuovo Codice della Strada completa un iter già avanzato nel 2021, quando il Decreto Infrastrutture aveva consentito la circolazione su scala nazionale degli autoarticolati da 18 metri. Il nuovo intervento punta ora a superare le limitazioni regolamentari residue e a creare le condizioni per la piena produzione e omologazione di questa tipologia di veicolo. Per ANFIA, il risultato valorizza un'esperienza maturata sul campo coinvolgendo industria, operatori del trasporto e istituzioni, con l'obiettivo di verificare se una maggiore lunghezza del complesso veicolare potesse incrementare la capacità di trasporto senza incidere negativamente sulla sicurezza. «Accogliamo con grande soddisfazione questo importante risultato, che premia la visione e la determinazione di ANFIA a perorare la causa», afferma Massimo Menci, presidente della sezione Rimorchi di ANFIA. Il Progetto 18 si è sviluppato anche attraverso la collaborazione con ANITA, che ha contribuito alla verifica operativa della soluzione. «Eliminare un viaggio su dieci significa avere meno mezzi sulle strade, meno congestione, meno emissioni e maggiore competitività per le imprese. È questa la direzione in cui deve muoversi l'innovazione nel trasporto merci», aggiunge Menci.

Efficienza logistica e riduzione dei viaggi

Il nodo centrale riguarda quindi l'organizzazione dei flussi logistici. L'impiego degli autoarticolati da 18 metri permette di aumentare la quantità di merce movimentata per singolo viaggio, riducendo il numero complessivo delle percorrenze necessarie. Il vantaggio individuato durante la sperimentazione non deriva da un aumento dei carichi oltre i parametri previsti, ma dalla maggiore capacità del complesso veicolare e dalla conseguente ottimizzazione delle operazioni di trasporto. Secondo ANFIA, l'inquadramento normativo della soluzione può quindi incidere contemporaneamente su produttività, traffico stradale, consumo di carburante ed emissioni. L'associazione ha inoltre espresso apprezzamento per il ruolo svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel percorso del Progetto 18 e auspica il rapido completamento dell'iter legislativo con l'approvazione definitiva del testo. La misura si inserisce in una filiera automotive italiana che, secondo i dati riportati da ANFIA, comprende 5.451 imprese, 272 mila addetti diretti e indiretti e genera 113,3 miliardi di euro di fatturato, pari al 9% del fatturato manifatturiero nazionale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K



Software per la logistica e i trasporti dal 1987
GEP informatica

LEGGI E POLITICA

Gli autoarticolati da 18 metri entrano nel nuovo codice: la novità che viaggia dal 2009

Il nuovo Codice della strada punta a completare il riconoscimento dei complessi allungati. Alle spalle ci sono diciassette anni di prove e un disallineamento normativo che ha frenato la diffusione. Il vantaggio: trasportare più merce con meno viaggi.

Di **Redazione** – 15 Ottobre 2026

Facebook X WhatsApp Linkedin Telegram

Nome utente
Nome utente
Password
Password
Accedi
Ricordami



LEGGI L'ULTIMO NUMERO - LUG / AGO 2026



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Un metro e mezzo in più sulla strada. Diciassette anni per trovargli posto nelle regole. La storia degli autoarticolati da 18 metri racconta quanto possa essere lungo il percorso di un'innovazione anche quando i veicoli hanno già dimostrato di funzionare. Ora il nuovo Codice della strada, approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri il 13 ottobre, punta a completarne il riconoscimento, superando gli ostacoli che ne hanno frenato produzione e omologazione. L'iter deve ancora concludersi: siamo davanti a un passaggio atteso, non a una disposizione già operativa.

Una sperimentazione diventata maggiorenne

Il nome era già un programma: Progetto Diciotto. Avviato nel 2009 dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da ANFIA, nasceva per verificare sul campo i vantaggi di una combinazione trattore-semirimorchio lunga complessivamente 18 metri, rispetto ai tradizionali 16,50.

L'obiettivo era aumentare lo spazio disponibile per la merce, verificando insieme convenienza economica, guidabilità, stabilità e manovrabilità. Il primo lotto comprendeva 30 complessi; dal 2015 ne sono arrivati altri 300. Una flotta di 330 veicoli impiegati dalle imprese nelle normali missioni di trasporto, con un monitoraggio delle prestazioni e dell'efficienza operativa.

Il via libera rimasto a metà

Nel 2021 sembrava arrivata la svolta. Il decreto Infrastrutture, poi convertito nella legge 156, aveva modificato l'articolo 61 del Codice della strada, portando a 18,75 metri la lunghezza massima degli autoarticolati, alle condizioni previste dalla norma.

Ma il regolamento di esecuzione continuava a richiamare, all'articolo 216, la lunghezza di 16,50 metri e le relative quote geometriche del semirimorchio. Il risultato era un quadro disallineato: il limite scritto nel Codice era cambiato, le prescrizioni regolamentari collegate no.

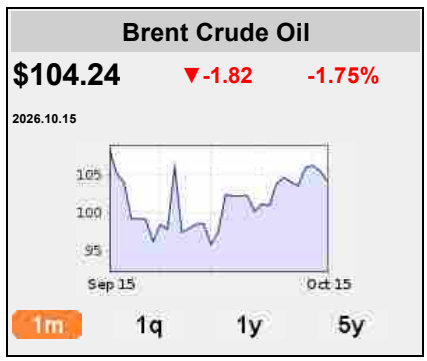
A certificare il problema era stato lo stesso ministero nella nota del 5 giugno 2024. In attesa dell'armonizzazione, la Motorizzazione aveva autorizzato i 330 complessi del Progetto Diciotto a proseguire la circolazione sperimentale sul territorio nazionale senza vincoli temporali, eliminando la scadenza dai documenti. La sperimentazione poteva continuare; restava da costruire un quadro ordinario coerente.

Il vantaggio si misura nei viaggi evitati

È su questo nodo che interviene il nuovo testo, accolto con favore da ANFIA. Secondo l'associazione, le disposizioni creano le condizioni per superare le residue limitazioni regolamentari e consentire la piena produzione e omologazione dei veicoli.

Il beneficio indicato è concreto: **almeno un viaggio evitato ogni dieci, a parità di merci trasportate**. ANFIA riferisce inoltre che le prove hanno evidenziato sicurezza, guidabilità e manovrabilità sostanzialmente equivalenti a quelle dei complessi tradizionali. Meno percorrenze per movimentare gli stessi carichi possono tradursi in minori consumi, emissioni e congestione.





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

Il campo di applicazione più interessante è quello delle merci ad alta intensità di volume: i trasporti nei quali lo spazio disponibile si esaurisce prima della capacità di carico in peso. È questa la logica originaria del progetto. (anfia.it) Per un'impresa, quindi, la convenienza dipenderà dalla possibilità di riempire quello spazio aggiuntivo e trasformarlo davvero in viaggi risparmiati.

La vicenda mette a fuoco una leva di efficienza molto concreta: aumentare la merce trasportata per ciascuna missione. Ma mostra anche il costo dei tempi normativi. Dopo diciassette anni, la prova ancora da superare è quella delle regole.

Riproduzione riservata ©

Autore

Redazione

La redazione di Uomini e Trasporti

VISUALIZZA TUTTI GLI ARTICOLI

TI È PIACIUTO QUESTO ARTICOLO? CONDIVIDILO CON I TUOI AMICI

PER RESTARE AGGIORNATO, ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Email

Inserisci la tua Email

Accetto la Privacy Policy

ISCRIVITI

UOMINI e TRASPORTI
EDITORE FEDERSERVICE

Rivista
Accedi
Abbonamento

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

askanews.it
www.ecostampa.it

16 ottobre 2026

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI

Roma 24°C

askanews

POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA
SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO
VIDEONEWS +ALTRE SEZIONI +REGIONI

Speciali:
ASIA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | CYBER AFFAIRS | ASKAENERGY | ITALIANI NEL MONDO | EUROPA BUILDING | MONDO TECH | USA-ITALIA

Speciali:
Dentro l'Europa | Festa Cinema Roma 2026



ECONOMIA MOTORI

Anfia: Ue dia flessibilità, filiera auto europea non è in declino

Appello agli europarlamentari: visitate le imprese prima di decidere

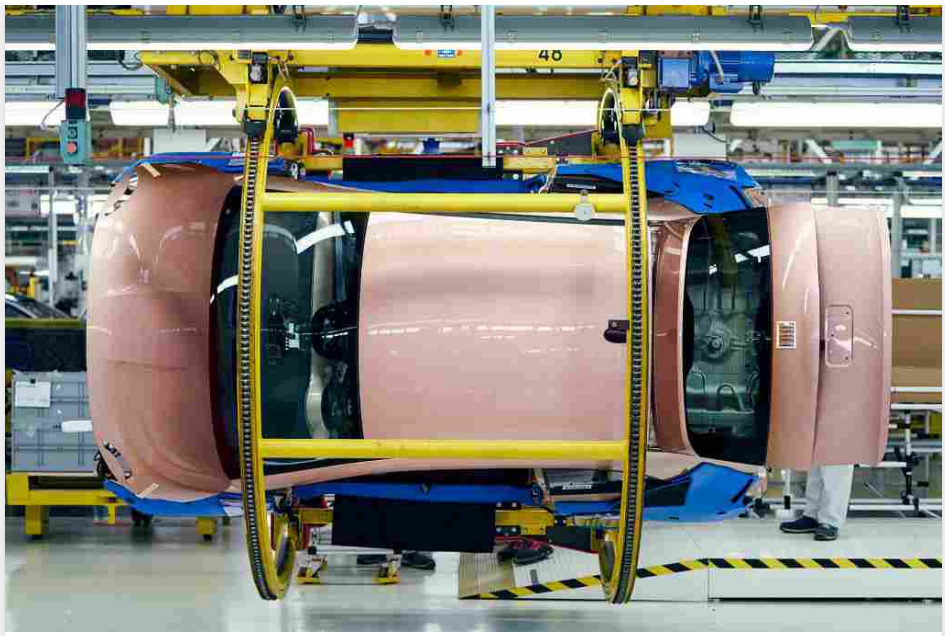
OTT 16, 2026 Auto

info & imprese
askanews
Segui la Pagina 185.454 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

askanews.it
askanews

www.ecostampa.it



Milano, 16 ott. (askanews) – L'industria automobilistica europea non è destinata al declino, ma è una filiera viva che continua a investire, innovare e competere. È il messaggio lanciato da Anfia nel pieno del confronto europeo sulla revisione delle norme sulle emissioni di CO2 per auto e veicoli commerciali leggeri, con un appello diretto agli europarlamentari affinché ascoltino le imprese prima di assumere decisioni sul futuro del settore.

Secondo l'associazione della filiera automobilistica italiana, la transizione in corso rappresenta una trasformazione senza precedenti, resa ancora più difficile dalla concorrenza internazionale sostenuta da politiche industriali aggressive e da norme europee che rischiano di penalizzare tecnologie e produzioni sviluppate nel continente.

"La decarbonizzazione deve restare un obiettivo prioritario, ma non può tradursi nella rinuncia industriale europea a soluzioni tecnologiche che possono contribuire concretamente alla riduzione delle emissioni alimentate con carburanti rinnovabili e non fossili", sottolinea Anfia.

Da qui l'appello ai membri del Parlamento europeo: "Visitate le realtà produttive dei territori che rappresentate prima di assumere decisioni che incideranno profondamente sulla struttura industriale e sociale". L'associazione invita gli europarlamentari ad ascoltare direttamente imprenditori, manager e lavoratori e a verificare quante imprese, competenze e posti di lavoro dipendano dalla filiera.

Per Anfia, la politica deve comprendere che "riconoscere delle flessibilità regolamentari non significa difendere il passato, ma consentire a un'industria che sta già cambiando di continuare a farlo", mantenendo in Europa investimenti, produzione e occupazione.

In Italia la filiera automotive conta 5.451 imprese, 272mila addetti diretti e indiretti e un fatturato di 113,3 miliardi di euro, pari al 9% di quello manifatturiero e al 5,8% del Pil.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

Quotidiano
16-10-2026
Pagina 12
Foglio 1

Le Cronache LUCANE

www.ecostampa.it

MATERA Al centro dell'incontro sinergie tecnologiche, competenze e mercati per trasformare la transizione in opportunità

Cluster Automotive, tra crisi e nuove rotte: 19 ottobre confronto su aerospazio e difesa

Come trasformare le sfide della transizione automotive in nuove opportunità di crescita per le imprese? Quali competenze, tecnologie e collaborazioni possono aprire nuove prospettive industriali oltre i confini tradizionali del settore? Da queste domande prende le mosse "Automotive: frontiere tecnologiche e transizioni verso aerospazio e difesa", l'evento promosso dal Cluster Lucano Automotive – Fabbrica Intelligente ETS, in collaborazione con Confindustria Basilicata e Cluster Lucano dell'Aerospazio, in programma lunedì 19 ottobre 2026, alle ore 16.00, presso l'Unahotel Mh Matera. L'iniziativa nasce in una fase di profonda trasformazione per l'industria automotive, chiamata a confrontarsi con l'evoluzione tecnologica, i cambiamenti dei mercati e la crescente competizione internazionale. Uno scenario che richiede alle imprese di ripensare strategie, processi e modelli di sviluppo, individuando nuove traiettorie di crescita anche attraverso il dialogo con settori industriali ad alto contenuto tecnologico. In questo contesto, l'incontro intende approfondire le possibili sinergie tra automotive, aerospazio e difesa, comparti che condividono competenze ingegneristiche, tecnologie avanzate, capacità manifatturiere e fabbisogni crescenti di innovazione. La contaminazione tra queste filiere può rappresentare una leva per favorire la diversificazione produttiva, rafforzare la competitività delle imprese e favorire l'accesso a nuovi mercati. L'obiettivo è andare oltre la lettura delle criticità che interessano il settore automotive per aprire un confronto concreto sulle prospettive del sistema produttivo, sulle opportunità offerte dall'evoluzione tecnologica e sulle condizioni necessarie per accompagnare le imprese nei percorsi di trasformazione. L'appuntamento riunirà rappresentanti del mondo industriale, istituzionale e accademico, mettendo a confronto esperienze e prospettive dalla dimensione regionale a quella nazionale. Ad aprire i lavori saranno i saluti istituzionali di Antonio Nicoletti, sindaco di Matera, Francesco D'Alema, presidente di Confindustria Basilicata, e Francesco Cupparo, assessore alle Attività produttive della Regione Basilicata. Seguirà l'introduzione di Antonio Braia, presidente del Cluster Lucano Automotive – Fabbrica Intelligente ETS. Il programma prevede gli interventi di Giuseppe Cossiga, presidente AIAD, Roberto Vavassori, presidente ANFIA, e Alberto Carboni, adviser Aerospazio del Centro Studi Confindustria, chiamati a offrire contributi e chiavi di lettura sulle dinamiche industriali e sulle prospettive dei comparti coinvolti. A seguire, una tavola rotonda approfondirà le opportunità di collaborazione tra filiere, il ruolo dell'innovazione e della ricerca, lo sviluppo delle competenze e le condizioni per sostenere nuovi percorsi di crescita industriale. Al confronto prenderanno parte Gianluigi Viscardi, presidente del Cluster Tecnologico Nazionale Fabbrica Intelligente; Antonio Colangelo, presidente del Cluster Lucano dell'Aerospazio; Tiziana Valerio, direttrice generale e innovation manager della Fondazione DHItech; Mariano Negri, amministratore delegato di CMD SpA e vicepresidente di Confindustria Basilicata; e Fabrizio Caccavalle, rettore dell'Università degli Studi della Basilicata. A moderare l'incontro sarà Emilio Cozzi, giornalista, autore e divulgatore. «La trasformazione dell'automotive impone alle imprese di ampliare lo sguardo e interrogarsi sulle nuove traiettorie di sviluppo – è il messaggio del presidente del Cluster Automotive, Antonio Braia - Il dialogo con settori come l'aerospazio e la difesa può aprire prospettive interessanti in termini di tecnologie, competenze e mercati. Con questo appuntamento vogliamo favorire un confronto concreto tra industria, istituzioni e ricerca, per comprendere come valorizzare le capacità del nostro sistema produttivo e accompagnare le imprese verso nuove opportunità». Per il sistema produttivo lucano, il confronto tra automotive, acrospazio e difesa rappresenta un'occasione per valorizzare competenze già presenti sul territorio, rafforzare le relazioni tra imprese e centri di ricerca e individuare nuove possibilità di collaborazione lungo le filiere tecnologiche. Il dialogo tra questi settori può contribuire a costruire nuove prospettive per le aziende, favorendo lo scambio di conoscenze, la diffusione dell'innovazione e lo sviluppo di partnership industriali. Per raggiungere questi obiettivi, sarà fondamentale mettere in relazione le esigenze del mercato con le capacità produttive, le competenze specialistiche e il contributo del mondo della ricerca e della formazione.



A. Braia, presidente del Cluster Lucano Automotive

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.


Primo piano

Cluster Automotive, tra crisi e nuove rotte: 19 ottobre confronto su aerospazio e difesa

Cupparo fa chiarezza sull'ex Cip Zoo di Potenza

089849-IT073K

Quotidiano
16-10-2026
Pagina 1+13
Foglio 1 / 2

Torino la Repubblica

Diffusione: 3.981

www.ecostampa.it

In Piemonte il motore elettrico sorpassa il diesel

da pagina **13** *a pagina* **19**

Sorpresa di settembre l'elettrico sorpassa il diesel

Le auto green immatricolate tra Piemonte e Valle d'Aosta sono più di quelle a gasolio che sono crollate a quota 541 unità. Ma il mercato è dominato dalle ibride



di **MASSIMILIANO SCIULLO**

a pagina **15**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Torino la Repubblica

www.ecostampa.it

Crollano i motori diesel sorpasso delle elettriche

Tutto merito dell'ibrido (e un po' anche dell'elettrico). Ma soprattutto sta sparendo il diesel, forse anche per i prezzi al distributore. Volendo analizzare in termini di motorizzazioni il risultato che porta con sé settembre, si scopre che sono proprio le tipologie più moderne ad attirare le attenzioni del mercato. Almeno secondo quanto elaborato dall'ufficio studi di Anfia, sui dati del ministero dei Trasporti.

Le immatricolazioni, infatti, se vedono una crescita - seppur contenuta - rispetto allo stesso mese del 2025, sembrano dover ringraziare due categorie in particolare: le auto elettriche e, soprattutto, quelle ibride. Nel primo caso si è saliti da 547 vetture messe su strada a 603, mentre per le seconde, la crescita è ancora più evidente: da 7361 a 9720 esemplari. Un balzo notevole, soprattutto nell'arco di soli 30 giorni. Contributo positivo anche dalle plug in ready: si è passati da 1010 vetture immatricolate a 1402.

Una storia completamente diversa, invece, è quella che raccontano le cifre legate alle motorizzazioni più tradizionali e più in difficoltà in questo momento. Forse anche per l'andamento dei prezzi dei carburanti che non invitano a scegliere benzina e soprattutto diesel. Le vetture del primo tipo sono scese da 2632 esemplari a 2107, ma ancora peggio hanno fatto le automobili alimentate a gasolio, letteralmente crollate. Qui i numeri descrivono una discesa da 2128 a 529 vetture.

In lieve diminuzione, ma per termini decisamente più ridotti, la categoria delle autovetture alimentata a gpl. In questo caso, infatti, si passa da 1659 esemplari a 1509.

Anche se si analizza un arco di tempo più ampio, da gennaio a settembre, si scopre che la tendenza è piuttosto simile, anche se forse settembre ne è l'espressione più evidente. Calano le immatricolazioni dei mezzi a benzina, mentre risalgono quelli a motore elettrico. Quasi dimezzati i veicoli diesel, mentre le ibride si confermano le prime della classe sia in termini di trend che di volumi (ben sopra quota 72mila).

Piccola rivoluzione, infine, nella classifica delle auto più desiderate. Il trono che quasi sempre è saldamente nelle mani della Panda, a settembre finisce nelle mani della Peugeot 3008, che con 2984 esemplari messi su strada stacca il mezzo Fiat fermo a 2295. Terza la Byd Seal, con 569 esemplari. – **M.SCI.**

©RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

541

Le vetture a gasolio
A settembre del 2025 erano state immatricolate 2.147 auto con motori diesel tra Piemonte e Valle d'Aosta. Il mese scorso il dato è crollato a 541 unità. Flessione più lieve per le vetture a benzina, scese da 2.766 a 2.234 unità

726

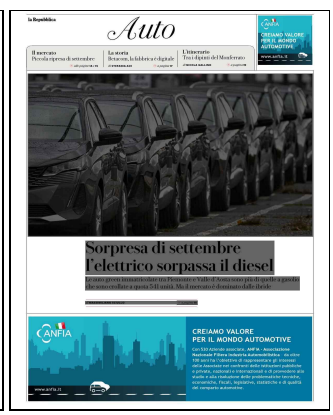
La rincorsa delle "Bev"
A settembre sono 726 le auto elettriche imamtricolate nelle due regioni, un balzo in avanti rispetto alle 597 dello stesso mese del 2025.

9.874

Le ibride dominano
Ormai due auto su quattro tra quelle immatricolate in Piemonte sono ibride. A queste si aggiungono le 1.757 ibride plug-in messe su strada, a loro volta in crescita


Torino

Incappucciati assaltano le scuole tre feriti e un arrestato di 17 anni


Auto

Sorpresa di settembre l'elettrico sorpassa il diesel


Crollano i motori diesel sorpasso delle elettriche

ICOS Ecologia Gestione Rifiuti e Trasporti
CENTRO CONFERIMENTO RIFIUTI SPECIALI
GESTIONE RIFIUTI DA SOGGETTI PRIVATI
PRODUZIONE e VENDITA AGGREGATO RECUPERATO
TRASPORTO e LOGISTICA
NOLEGGIO CASSONI
CONSULENZA AMBIENTALE
icosecologia.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

Quotidiano
16-10-2026
Pagina 13/15
Foglio 1 / 2

Torino la Repubblica

Diffusione: 3.981

www.ecostampa.it

Il mercato
Piccola ripresa di settembre

alle pagine 14 e 15

Passo avanti a settembre ma il 2026 dell'auto è ancora in negativo

Le immatricolazioni in Piemonte e Valle d'Aosta crescono rispetto a settembre di un anno fa però non colmano il calo dei primi 9 mesi

di **MASSIMILIANO SCIULLO**

Di lieve entità (qualche centinaio di esemplari), ma finalmente un segnale di ripartenza. Settembre regala ossigeno al mercato dell'auto in Piemonte: lo dicono le ultime elaborazioni dell'ufficio studi dell'Anfia sulla base di quanto diffuso dal ministero dei Trasporti.

Dopo un lungo periodo in cui il confronto con l'anno precedente non regalava soddisfazioni, finalmente a settembre le immatricolazioni sono state di più rispetto a quelle dello stesso periodo del 2025. Si tratta infatti di 15.870 vetture immesse su strada rispetto alle 15.337 di 12 mesi fa. Una controtendenza minima, ma a suo modo significativa. E come spesso accade – in un senso o nell'altro – è proprio il Torinese a indicare la strada, visto che nel capoluogo le immatricolazioni sono salite da 11.460 a 11.857, grazie anche a una maxi immissione di Peugeot 3008 (2.984 immatricolazioni, che in buona parte finiranno probabilmente in una flotta aziendale). In valore assoluto, poco meno dell'aumento complessivo a livello regionale. Contributi più ridotti arrivano dalla provincia di Cuneo, che da 1042 sale a 1143, da quella di Biella (per poche unità, da 295 a 306) e dal territorio di Novara, che da 758 immatricolazioni nel settembre del 2025 è salita a 780. Bene anche Vercelli, che si issa da 325 a 368, mentre zoppicano ancora il Verbano Cusio Ossola (da 296 a 273), la provincia di Asti (da 318 a 310) e quella di Alessandria, che scende da 843 a 833.

Movimenti minimi, in ogni caso, che richiedono ancora tempo e pazienza prima di poter essere considerati vere e proprie tendenze. Tanto che, se si considerano invece i mesi dall'inizio dell'anno nel loro insieme, la situazione rimane ancora in deficit rispetto ai primi nove mesi del 2025. Si è scesi, per ora, da 141.807 esemplari immessi su strada in tutto il Piemonte a 132.898. Come accennato nell'analisi del singolo mese, anche in questo caso è Torino a sostenere buona parte del peso di questo risultato: infatti all'ombra della Mole il calo è di oltre diecimila vetture. Da 108.338 si è infatti scesi a 98.094. Sono invece stabili (o addirittura in lieve miglioramento) tutte le altre province: migliora Alessandria (da 7261 a 7554), così come Asti (da 2970 a 3138). Lieve calo per Biella (da 2711 a 2629), mentre Cuneo cresce e mette nel mirino la soglia dei diecimila (da 9094 a 9573). In aumento anche Novara, da 6444 vetture immatricolate nei primi sei mesi del 2025 alle attuali 6812, mentre il Verbano Cusio Ossola cede solo qualche esemplare, passando da 2441 a 2407. In lieve crescita, infine, anche la provincia di Vercelli, che da 2548 sale a 2691 immatricolazioni.

Analizzando la tipologia di clienti, emerge come la crescita di settembre sia piuttosto omogenea: aumentano infatti le cifre sia delle società (da 2699 a 3094), che dei privati (da 5982 a 6320), fino a quelle per il noleggio, che aumentano da 7050 a 7238. Situazione diversa, invece, se si considera il periodo dei nove mesi: le società calano da 25548 a 23841, mentre il noleggio scende da 68297 a 58973. Aumentano invece gli acquirenti privati, che salgono da 51274 a 54869, ma non bastano a colmare il gap rispetto a un anno fa.

Per quanto riguarda, infine, la tipologia di vetture, a settembre sono stati suv e utilitarie a dare un colpo di reni, salendo rispettivamente da 9138 a 10247 e da 4790 a 5298. Una situazione che invece non si conferma nei nove mesi, visto che se da un lato i suv aumentano (da 74.630 a 77.125), dall'altro le piccole accusano un calo, da 57.088 a 49.614.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Torino la Repubblica

www.ecostampa.it

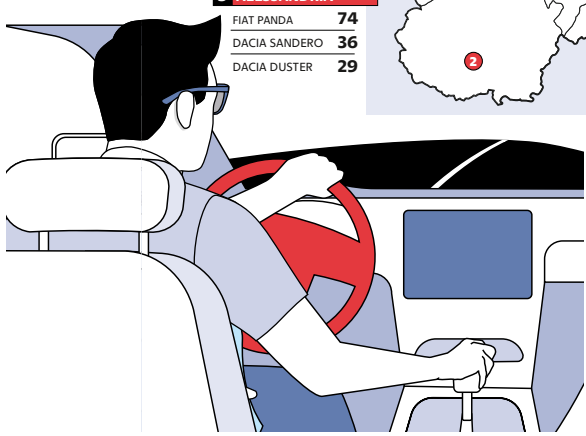
IL MERCATO DELL'AUTO A SETTEMBRE

Vetture immatricolate

	Settembre 2025	Agosto 2026
1 PIEMONTE	15.337	15.870
2 ALESSANDRIA	843	833
3 ASTI	318	310
4 BIELLA	295	306
5 CUNEO	1.042	1.143
6 NOVARA	758	780
7 TORINO	11.460	11.857
8 VERBANIA	296	273
9 VERCELLI	325	368
10 VALLE D'AOSTA	394	782

LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

PEUGEOT 3008	2.984
FIAT PANDA	2.295
BYD SEAL U DM-I	569
DR DR5	538
JEEP AVENGER	514
FIAT GRANDE PANDA	376
DACIA SANDERO	357
CITROEN C3	325
PEUGEOT 208	291
NISSAN QASHQAI	258



LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA

1 TORINO

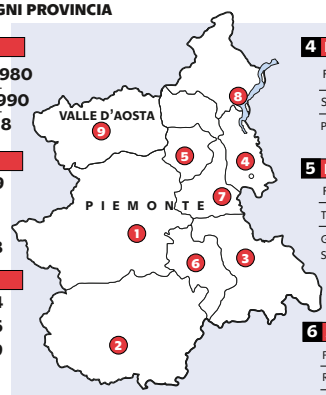
PEUGEOT 3008	2.980
FIAT PANDA	1.990
DR DR5	518

2 CUNEO

FIAT PANDA	89
FIAT GRANDE PANDA	61
DACIA DUSTER	38

3 ALESSANDRIA

FIAT PANDA	74
DACIA SANDERO	36
DACIA DUSTER	29



4 NOVARA

FIAT PANDA	41
SUZUKI SWIFT	29
PEUGEOT 208	19

5 BIELLA

FIAT PANDA	18
TOYOTA YARIS X	14
GEELY STARRAY EM-I	13

6 ASTI

FIAT PANDA	19
RENAULT CLIO	16
DACIA SANDERO	12

7 VERCELLI

FIAT PANDA	28
SUZUKI SWIFT	19
TOYOTA YARIS	14

8 VERBANIA

HYUNDAI I20	18
FIAT PANDA	17
SUZUKI SWIFT	14

9 AOSTA

BYD SEAL U DM-I	302
PEUGEOT 208	91
ZEEKR ZEEKR 7X	38

Bene l'andamento di Torino, sostenuto da un maxi acquisto di Peugeot 3008 Segnali contrastanti dalle altre province


Auto

Sorpresa di settembre l'elettrico sorpassa il diesel


Passo avanti a settembre ma il 2026 dell'auto è ancora in negativo


Crollano i motori diesel sorpasso delle elettriche

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

accadeora.it
www.ecostampa.it



Attualità

Anfia: Ue dia flessibilità, filiera auto europea non è in declino

- 16/10/2026 1 0

Facebook | Twitter | Pinterest | WhatsApp

Milano, 16 ott. (askanews) – L'industria automobilistica europea non è destinata al declino, ma è una filiera viva che continua a investire, innovare e competere. È il messaggio lanciato da Anfia nel pieno del confronto europeo sulla revisione delle norme sulle emissioni di CO2 per auto e veicoli commerciali leggeri, con un appello diretto agli europarlamentari affinché ascoltino le imprese prima di assumere decisioni sul futuro del settore.

Secondo l'associazione della filiera automobilistica italiana, la transizione in corso rappresenta una trasformazione senza precedenti, resa ancora più difficile dalla



POST POPOLARI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

accadeora.it
www.ecostampa.it

concorrenza internazionale sostenuta da politiche industriali aggressive e da norme europee che rischiano di penalizzare tecnologie e produzioni sviluppate nel continente.

"La decarbonizzazione deve restare un obiettivo prioritario, ma non può tradursi nella rinuncia industriale europea a soluzioni tecnologiche che possono contribuire concretamente alla riduzione delle emissioni alimentate con carburanti rinnovabili e non fossili", sottolinea Anfia.

Da qui l'appello ai membri del Parlamento europeo: "Visitate le realtà produttive dei territori che rappresentate prima di assumere decisioni che incideranno profondamente sulla struttura industriale e sociale". L'associazione invita gli europarlamentari ad ascoltare direttamente imprenditori, manager e lavoratori e a verificare quante imprese, competenze e posti di lavoro dipendano dalla filiera.

Per Anfia, la politica deve comprendere che "riconoscere delle flessibilità regolamentari non significa difendere il passato, ma consentire a un'industria che sta già cambiando di continuare a farlo", mantenendo in Europa investimenti, produzione e occupazione.

In Italia la filiera automotive conta 5.451 imprese, 272mila addetti diretti e indiretti e un fatturato di 113,3 miliardi di euro, pari al 9% di quello manifatturiero e al 5,8% del Pil.

Previous article
Italy's Best Employers 2026/27, svelata la classifica

Next article
Ucraina, esperto di difesa Gb: "Fornitura Storm Shadow a Kiev è segnale chiaro a Trump"

POST RECENTI

ATTUALITÀ



Fratoianni: "Tempi maturi per costruire il profilo della coalizione, al tavolo del programma posto per chiunque è anti Meloni"

(Adnkronos) - Avs è pronta a [illegible] da oggi, parola di Nicola Fratoianni. Il segretario di Sinistra italiana che domenica, insieme ad Angelo Bonelli, presenterà a Roma le ulteriori proposte rossoverdi anche in vista del tavolo di coalizione ancora non in agenda, in una lunga intervista con l'Adnkronos, mette in fila le priorità: la prima,...

16/10/2026

ATTUALITÀ



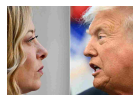
Trump a Meloni: "Accordo con Putin è per tutto il mondo non per noi"

(Adnkronos) - "Nel complesso non è una gran cosa, ma è un accordo che riguarda il mondo. Non è un accordo per noi". Donald Trump ha risposto così a una domanda del collaboratore dell'Adnkronos da Washington, Iacopo Luzi, che gli chiedeva un commento sulle parole di Giorgia Meloni, secondo cui l'accordo tra il presidente americano...

16/10/2026



Fratoianni: "Tempi maturi per costruire il profilo della coalizione, al tavolo del programma posto per chiunque è anti Meloni"



Trump a Meloni: "Accordo con Putin è per tutto il mondo non per noi"



Lavoro, Lampitella: "Ai non sia guidata solo dal profitto, persone restino al centro"



WhatsApp down, problemi oggi 16 ottobre



Basilicata 'destinazione più amata dai visitatori', a Rimini il premio Data Appeal

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

borsaitaliana.it
BORSA ITALIANA
www.ecostampa.it

ECONOMIA E FINANZA: GLI AVVENIMENTI DELLA SETTIMANA -2-

MERCOLEDI' 21 ottobre ---------- FINANZA - Milano: comitato esecutivo Abi. Ore 10,00. Partecipa, tra gli altri, Piero Cipollone, componente del Comitato Esecutivo della Banca Centrale Europea (videocollegamento).

RIUNIONI DEI CONSIGLI DI AMMINISTRAZIONE - APPROVAZIONE DATI CONTABILI: BasicNet, Moncler.

INCONTRI SOCIETA' QUOTATE - Nessun appuntamento in agenda.

ASSEMBLEE DEGLI AZIONISTI - Nessun appuntamento in agenda.

DATI MACROECONOMICI - Giappone: Bilancia commerciale, settembre. Ore 1,50.

- Gran Bretagna: CPI a/a, settembre. Ore 8,00.

- Gran Bretagna: CPI m/m, settembre. Ore 8,00.

- Italia: Istat - Natalita' e fecondita' della popolazione residente, anno 2025. Ore 10,00.

ECONOMIA - Milano: prosegue la seconda edizione di "NetZero Milan - Expo Summit", evento B2B che riunisce imprese, professionisti, investitori e istituzioni per approfondire tecnologie, strategie e opportunita' legate alla transizione energetica e alla decarbonizzazione industriale. Presso Allianz MiCo.

L'evento si conclude domani.

- Bologna: si apre l'XI edizione dell'Italian Business & SDGs Annual Forum di UN Global Compact Network Italia 4 "L'Economia circolare come motore di innovazione, efficienza e crescita sostenibile per il business". L'evento si conclude domani.

- Roma: evento "Investire in Roma 2026", a cura de Il Sole 24 Ore e Dils con Colliers Global Investors Italy SGR, che riunisce istituzioni, operatori del real estate, investitori ed esperti per analizzare l'evoluzione del mercato immobiliare romano. Ore 9,30. Partecipano, tra gli altri, Roberto Gualtieri, sindaco di Roma; Fabio Tamburini, direttore de Il Sole 24 Ore; Maria Carmela Colaiacovo, presidente del Gruppo Il Sole 24 Ore. Presso il Museo dell'Ara Pacis, lungotevere in Augusta.

- Roma: XI Forum Internazionale Conftrasporto. Alle ore 10,00 la conferenza stampa di apertura. Partecipano, tra gli altri, Carlo Sangalli, presidente Confcommercio; Pasquale Russo, presidente Conftrasporto-Confcommercio;

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

borsaitaliana.it
BORSA ITALIANA
www.ecostampa.it

Alessandro Benetton, presidente Mundys; Achille Onorato, a.d. Moby; Gianpiero Strisciuglio, a.d. FS Italiane; Carlo Cottarelli, economista; Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica; Fabrizio Palenzona, presidente Fondazione Cseli. Presso il Chiostro del Bramante, via Arco della Pace 5.

- Roma: Stati generali delle librerie. Nella giornata la presentazione del primo Rapporto ALI-Confcom sulle librerie italiane, e un confronto con istituzioni ed esperti sul futuro delle librerie. Ore 10,00. Presso Palazzo Altemps.

- Roma: convegno "Articolo 21: il diritto di sapere. Stampa, libri, radio e Tv uniti nel garantire informazione e cultura ai cittadini", promosso da Confindustria Radio Televisioni, Aie - Associazione Italiana Editori e Fieg - Federazione Italiana Editori Giornali. Ore 10,00. Partecipano, tra gli altri, Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy; Alberto Barachini, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega all'informazione e all'editoria; Giacomo Lasorella, presidente dell'Autorita' per le garanzie nelle comunicazioni; Andrea Riffeser Monti, presidente Fieg. Presso l'Auditorium Loyola, piazza della Pilotta 4.

- Torino: presentazione Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilita', a cura di Anfia e Camera di commercio di Torino. Ore 10,30. Presso Palazzo Birago, via Carlo Alberto 16.

- Roma: assemblea Federterme Confindustria "Dove nasce la longevita': il futuro delle terme italiane". Ore 10,30.

Partecipa, tra gli altri, Leopoldo Destro, vicepresidente di Confindustria per i Trasporti, la Logistica e l'Industria del Turismo (in video collegamento). Presso Palazzo Massimo.

- Roma: si apre il XX Convegno Nazionale Asstra "Trasporto pubblico, la sfida del futuro passa da risorse, lavoro e innovazione". Ore 14,00. Presso il Parco dei Principi Grand Hotel. I lavori terminano domani.

- Tavola rotonda Ubs "Election Watch: Midterms & Markets".

Ore 17,00. In streaming.

- Catania: evento "PMI - La Forza dell'impresa italiana", organizzato da Confindustria Catania. Ore 17,00. Partecipa, tra gli altri, Fausto Bianchi, presidente Piccola Industria Confindustria e vicepresidente Confindustria. Presso Zolfindustry Space Design, via Simeto 8.

Red-

(RADIOCOR) 16-10-26 19:37:08 (0674) 5 NNNN

TAG

ITA

Gruppo Euronext
Euronext
Live Markets
Comunicati stampa

Altri link
Comitato Corporate Governance
Lavora con noi
Pubblicità

EN

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

ENERGIAOLTRE.IT

www.ecostampa.it

Co auto e veicoli commerciali, Anfia: industria automotive Ue e' filiera viva che puo' continuare a

Abbonati per leggere il contenuto di questo articolo. Altrimenti effettua il login:

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

gazzetta.it
La Gazzetta dello Sport

www.ecostampa.it

FORUM

Anfia: il motorsport è un laboratorio essenziale per lo sviluppo delle auto stradali

Gazzetta MOTORI
Gazzetta Motori: tutte le notizie

Nel secondo incontro della sezione dedicata alle aziende impegnate nelle competizioni, l'associazione italiana della filiera automotive ha presentato testimonianze di molte aziende che contribuiscono alla ricerca di soluzioni valide anche per i veicoli di utilizzo quotidiano

Emilio Deleidi
16 ottobre - 18:43 - MILANO

Scegli Gazzetta come fonte preferita su Google



Un momento della prima tavola rotonda del Forum Anfia Motorsport

Dove sta andando lo sport automobilistico, come lo stanno rimodellando la sicurezza e lo spettacolo, due aspetti non

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

ricadute sul mondo della mobilità? Sono stato questi i temi analizzati e dibattuti nella seconda edizione dell'Anfia Motorsport Forum, che si è tenuto a Milano presso la sede di Assolombarda, l'associazione delle imprese che operano nella Città metropolitana di Milano e nelle province di Lodi, Monza e Brianza e Pavia. A discuterne, i rappresentanti di aziende tra le più prestigiose del mondo del motorsport italiano, cui si sono aggiunte le preziose testimonianze di **Thomas Laundenbach**, vicepresidente Porsche Motorsport e di **Stefano Domenicali**, presidente e ceo F1, e il contributo del presidente dell'Aci Geronimo La Russa. Uniti tutti, come ribadito in ogni intervento, dalla convinzione che ciò che si sperimenta negli sport motoristici abbia oggi più che mai importanza per le sue possibili ricadute sulle auto e sui veicoli che utilizziamo ogni giorno sulle nostre strade. «Per oltre 100 anni», ha sottolineato infatti Laundenbach, «abbiamo utilizzato solo i motori a combustione, a benzina o diesel: oggi, invece, ci confrontiamo con un incredibile varietà di sistemi propulsivi, nelle competizioni e su strada. Ma il motorsport offre un vantaggio importante, quello di poter sperimentare in piccoli numeri soluzioni diverse, messe alla prova in condizioni estreme e realizzate in tempi brevissimi: è proprio questo che spiega perché presso gran parte dei maggiori costruttori continuino a esistere i reparti corse. Gli ingegneri della divisione competizione lavorano fianco a fianco con quelli che si dedicano ai progetti di vetture stradali e il trasferimento di conoscenze è organico: solo questo giustifica gli investimenti nello sport, che devono essere sostenibili non solo ambientalmente, ma anche finanziariamente». Un messaggio chiaro, che spiega perché un costruttore come Porsche, che sta attuando un piano di rilancio dopo un 2025 difficile, ha pienamente intenzione di continuare la sua lunga tradizione di presenza nelle corse, sia partecipando alla Formula E, sia proseguendo l'attività con l'hypercar LMDh nell'Imsa, sia ancora con le vetture impegnate in innumerevoli campionati dai clienti (oggi, al mondo, corrono circa 5 mila Porsche 911 della serie 992 Cup di seconda generazione). E lo sforzo della casa di Stoccarda, che ha escluso ancora una volta il possibile rientro in Formula 1, si prolungherà nel tempo anche con i motori termici grazie all'utilizzo, già in atto in alcuni campionati, dell'e-fuel, che Porsche produce

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

LEGGI ANCHE



L'F1 in Ruanda nel 2030, il Governo sudafricano punge: "In Italia due GP all'anno, tocca anche a noi"



Il secondo panel del Forum ha dibattuto i temi dell'intelligenza artificiale

UNO SCAMBIO CONTINUO — Moderate da **Roberta Serafini**, ingegnere aeronautico, influencer e grande appassionata di motorsport, si sono succedute poi due tavole rotonde i cui protagonisti hanno ribadito questi concetti, portando concreti esempi di come il motorsport sia prezioso non solo nella definizione di prodotti alla portata di un ampio bacino di consumatori, ma anche nella vita quotidiana. La prima sessione, dedicata a sicurezza e spettacolo nelle corse – concetti che non sono necessariamente in contrasto, essendo il primo oggi più che mai irrinunciabile – ha visto portare le proprie testimonianza **Riccardo Ceccarelli**, medico e fondatore di Formula Medicine, la struttura che segue ormai dalla seconda metà degli anni Ottanta la salute dei piloti ai massimi livelli e di altri atleti (tra i quali **Jannik Sinner**), Valentina Francavilla, head of ZF Race Engineering Italy, Paolo Delprato, presidente e ceo di Racing Force Group (che oggi accomuna l'abbigliamento **Omp** e i caschi Bell), Luigi Peroni, fondatore e ceo della CBS, società specializzata nei materiali compositi, e Andrea Bernoni, Head of Racing Business di OZ Racing, i cui cerchi sono utilizzati da sei team di F1. Facile immaginare come per ZF il trasferimento di tecnologie di componenti sperimentati

Commenta per primo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

gazzetta.it
La Gazzetta dello Sport

www.ecostampa.it

ma sempre all'insegna, come sottolineato da Francavilla, di due aspetti essenziali, «l'affidabilità e la sostenibilità economica». Più complesso, ma non meno importante, cogliere come questo processo possa avvenire per componenti dall'utilizzo esasperato nelle competizioni, come il carbonio, le tute (il cui peso è sceso dai circa 2 kg di quella di **Ayrton Senna** a meno di un kg per quella attuale di Kimi Antonelli) o, ancora, per le ricerche sulle condizioni psicofisiche dei piloti di Ceccarelli. Ma tutto si collega, perché, per esempio, la comprensione delle condizioni ai massimi livelli di stress di un driver aiuta a comprendere i meccanismi mentali e gli errori di un guidatore di tutti i giorni, mentre il carbonio è ormai ampiamente utilizzato sulle sportive stradali e la sperimentazione di materiali traspiranti e all'avanguardia per l'abbigliamento sportivo non è del tutto estranea ai bisogni, presenti e futuri, del conducente della domenica.

LEGGI ANCHE



La Fia svela il futuro dei motori in F1: saranno 8 cilindri, realizzati da costruttore indipendente

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

gazzetta.it
La Gazzetta dello Sport

www.ecostampa.it

Stefano Domenicali intervistato da remoto dal pilota Luca Filippi

L'AI A TUTTO CAMPO — Di intelligenza artificiale e delle sue ricadute sul mondo automotive si è invece dibattuto nel secondo panel del **Forum Anfia Motorsport** che ha avuto per protagonisti Paolo Compagni, head of business development e cfo Marelli, Stefano Rapisarda, performance simulation & development team leader di Podium Advanced Technologies, Dario Marrafuschi, direttore motorsport Pirelli, Emiliano Rosso, motorsport engineering manager di Skf Racing, nome storico dei cuscinetti, e Diego Delvecchio, chief technology officer di e-shock, azienda specializzata in meccatronica e nel controllo della dinamica dei veicoli. Comune a tutti gli interventi il peso che l'AI sta assumendo nella lettura e nell'interpretazione dell'enorme mole di dati che i veicoli, da competizione ma anche stradali, raccolgono attraverso un grande numero di sensori. La quantità di dati, come sottolineato da Marelli, non genera infatti da sé una conoscenza, ma si limita a costituire un insieme disomogeneo di informazioni che devono essere consolidata in un'architettura gerarchica intellegibile: compito, quest'ultimo, che le nuove frontiere della AI possono rendere più facile e veloce. La rapidità, del resto, è una delle lezioni che il motorsport continua a impartire: Marrafuschi ha testimoniato come Pirelli stia lavorando con l'intelligenza artificiale per ottenere in pochi secondi i risultati che oggi richiedono a computer con altissime capacità di calcolo da due a sette giorni di elaborazione. L'azienda di pneumatici, del resto, è in Formula 1 da quindici anni e questo le ha permesso di sviluppare una modellistica computerizzata estremamente sofisticata di ogni pneumatico, dai materiali grezzi ai processi di fabbricazione fino alla specificità di utilizzo, che oggi si rivela estremamente utile nella progettazione e nello sviluppo di coperture stradali ad alte prestazioni. Ma

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

testimoniato da diversi partecipanti alla tavola rotonda: spazia del settore dei macchinari agricoli più sofisticati a quello della guida autonoma, per arrivare al campo aerospaziale. L'incontro si è concluso con l'intervento da remoto di **Stefano Domenicali** di ritorno dal **Ruanda**, dove ha appena annunciato l'organizzazione di un Gran Premio a partire dal 2030. Anche il presidente e ceo della Formula 1 ha ribadito l'importanza del motosport e, in particolare, della massima categoria per lo sviluppo di sistemi propulsivi ibridi, già adottati sulle monoposto a partire dal 2014, in un mondo che vede due miliardi di automobili in circolazione, con quelle puramente elettriche adatte solo ad alcune aree del pianeta: «La sostenibilità», ha concluso, «è un valore che condividiamo al 100%, ma nel mondo può essere declinata con modalità differenti».

Leggi anche

Finale di stagione F1 ancora in bilico: Qatar e Abu Dhabi confermate, ma Imola resta pronta

© RIPRODUZIONE RISERVATA

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE

NEXI
Accendi il tuo business con i POS Nexi
Scopri di più

UNICREDITSPA
America's Cup, un'occasione oltre lo sport

REALE MUTUA
L'evoluzione del caring: verso un welfare integrato

ENGIE
Attiva ENGIE Energia VedoChiaro
Scopri di più

IKEA
I prodotti che ami, a un prezzo più basso.
Scopri di più

ALLIANZ DIRECT
Con Allianz Direct hai il 20% di sconto sull'assistenza stradale!
Richiedi un preventivo

ENGIE
Scopri di più

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

MISSIONLINE
Notizie di mobilità e viaggi aziendali

Sfoglia online le riviste Mission di **Business Travel** e **Fleet**



SPOTLIGHT

Tabelle ACI 2026 per rimborso chilometrico e fringe benefit





Il Motorsport vuole essere riconosciuto come asset industriale: in arrivo uno studio sulla filiera

Al secondo ANFIA Motorsport Forum, a Milano, l'annuncio della mappatura quantitativa del comparto a 2 e 4 ruote. Ospiti Porsche e Formula 1.

16 Ottobre 2026 A cura della redazione

L'industria italiana del motorsport è la prima dell'Unione Europea per importanza, ma finora mancava una fotografia completa del suo peso economico. A colmare il vuoto sarà uno studio annunciato oggi a Milano, durante la seconda edizione dell'ANFIA Motorsport Forum, ospitata all'Auditorium di Assolombarda a un anno esatto dalla prima.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER





SFOGLIA L'ULTIMO NUMERO DI MISSION



SFOGLIA L'ULTIMO NUMERO DI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Uno studio per misurare occupazione ed export

A presentare l'iniziativa è stato Riccardo De Filippi, SVP e CEO Motorsport di Marelli, a nome del Comitato di coordinamento della Sezione Motorsport di ANFIA. La ricerca, affidata a TEHA Group, realizzerà una mappatura organica e quantitativa della filiera nazionale, sia delle due sia delle quattro ruote. Al Comitato scientifico partecipano lo staff tecnico ANFIA, le aziende partner e il Team Data and Insights di F1.

L'obiettivo, ha spiegato il Coordinatore della Sezione Motorsport ANFIA Massimiliano Marsiaj, è dare al settore un peso riconosciuto nel dialogo istituzionale. Lo studio dovrà far emergere il motorsport come "un vero asset industriale nazionale", evidenziandone l'impatto su occupazione ed export. Servirà così a rafforzarne la rappresentanza presso le istituzioni italiane ed europee e a sostenere politiche e incentivi mirati a tutelarne la competitività globale.

Marsiaj ha ricordato anche la ricaduta dell'innovazione nata in pista su mobilità stradale, aerospazio e difesa.

Porsche: dalla pista alle auto di serie

Primo ospite d'eccezione è stato Thomas Laudenbach, Vice Presidente Porsche Motorsport, intervistato dal pilota e moderatore Luca Filippi. Si è parlato della preparazione di Porsche ai nuovi regolamenti Formula E Gen4 e Hypercar, con le relative sfide tecniche, e del legame tra i modelli di simulazione usati in gara e la ricerca per le vetture di serie. Laudenbach ha affrontato anche la gestione delle competizioni riservate ai clienti, il motorsport sostenibile con i carburanti sintetici (e-fuels) e il ruolo crescente di data science e ingegneria del software.

Sicurezza e digitale: le sfide della filiera

Nella seconda parte della giornata, moderata da Roberta Serafini, due tavole rotonde hanno messo a confronto le aziende della filiera.

- **"Oltre la performance: come sicurezza e spettacolo stanno ridisegnando il motorsport".** Con Formula Medicine, Racing Force, CBS Compositi, ZF Race Engineering Italy e OZ Racing si è discusso dei sistemi integrati che garantiscono la sicurezza oggi, fattore umano compreso.
- **"La gara invisibile: quando l'intelligenza digitale fa la differenza".** Podium Advanced Technologies, Marelli, e-Shock, SKF Racing e Pirelli si sono concentrati sull'evoluzione della telemetria e sullo scambio di dati in tempo reale durante la guida.

Domenicali: la F1 e il rapporto con l'automotive

Il secondo special guest è stato Stefano Domenicali, Presidente e CEO di Formula 1 Group. Ha parlato dell'evoluzione dei regolamenti tecnici e delle strategie che hanno portato i risultati attuali in termini di pubblico, sponsor e nuovi



FOCUS NEWS



5 OTTOBRE 2026
Cresce il noleggio a breve termine in Italia, Hertz in evidenza grazie nuove destinazioni e flotta premium



29 SETTEMBRE 2026
Roundtrip e la nuova era dei viaggi di lavoro: soluzioni digitali per le aziende

PIÙ LETTE



23 SETTEMBRE 2026
Scioperi ottobre 2026, il calendario di treni, aerei, bus e trasporti locali



28 SETTEMBRE 2026
Prezzi carburanti Italia 2026: quanto costano benzina, diesel, GPL, metano, idrogeno ed elettricità



1 OTTOBRE 2026
Toyota Professional: la gamma per utenza aziendale con nuovo Hilux protagonista [video e fotogallery]



25 SETTEMBRE 2026
Cupra Raval arriva in Italia: come è fatta, quanto costa e perchè può essere "aziendale"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

investimenti. Ha poi affrontato il rapporto tra la F1 e l'industria automotive e le prospettive future del campionato.

I saluti istituzionali sono stati affidati al Presidente ANFIA Roberto Vavassori, al Presidente di Assolombarda Alvise Biffi e al Vice Presidente ANFIA Marco Stella. La prima parte dei lavori si è chiusa con l'intervento di Geronimo La Russa, Presidente ACI.



Condividi:

Lascia un commento

Nome *

Email *

Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento.

Invia commento

Copyright © 2025 by Newsteca
P.Iva 13171520151

Newsteca S.r.l.
Via Larga, 6
Milano
02 36599030

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

motorsport

FORMULA 1MOTOGPWECWRC

PUBBLICITÀ

ULTIME NOTIZIE Speciale

ANFIA E LA F1 UNISCONO LE FORZE: LANCIATO UNO STUDIO PER PROMUOVERE E DAR VOCE ALLA FILIERA DEL MOTORSPORT ITALIANO

Durante l'ANFIA Motorsport Forum, dove è intervenuto anche Stefano Domenicali, è stato illustrato un progetto che punta a realizzare la prima mappatura del comparto nazionale motorsport italiano, analizzandone impatto economico, occupazione e trasferimento tecnologico per valorizzarlo. Ai lavori contribuirà anche il team Data & Insights della F1.

Gianluca D'Alessandro
Pubblicato: 16 ott 2026, 08:21

AGGIUNGI COME FONTE PREFERITA

PUBBLICITÀ



Stefano Domenicali, CEO Formula 1
Foto di: Dom Gibbons / Formula 1 via Getty Images

ANFIA 2026
Notizie e comunicati di imprese che fanno parte di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) →

La filiera italiana del motorsport è considerata una delle più importanti a livello internazionale, non solo per le numerose aziende impegnate, ma anche perché ci sono alcuni dei leader mondiali nel settore. Tuttavia, allargando lo sguardo con un'ottica più ampia, manca uno strumento in grado di fotografarne con precisione dimensioni, impatto economico e ricadute tecnologiche.

Per questo motivo ANFIA Motorsport ha annunciato l'avvio di uno studio dedicato all'industria nazionale delle due e quattro ruote, con l'obiettivo di realizzare una mappatura organica del settore e rafforzarne il riconoscimento come asset strategico per il Paese. Spesso non se ne parla, ma parte delle innovazioni che nascono nel motorsport poi trovano anche applicazioni in altri settori, come aerospazio e difesa.

Cosa significa tutto ciò? Che quanto sviluppano queste aziende è un tesoro nazionale che va coltivato. L'obiettivo del progetto non sarà solamente censire le realtà attive nel settore, ma costruire una rappresentazione completa di un ecosistema che comprende costruttori, team, fornitori, centri di ricerca, università e aziende tecnologiche distribuite lungo tutta la penisola.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Il progetto è stato presentato nel corso della seconda edizione dell'ANFIA Motorsport Forum andata in scena a Milano e sarà sviluppato con il supporto di The European House Ambrosetti. A contribuire ai lavori sarà anche il team Data & Insights della Formula 1, che metterà a disposizione la propria esperienza nell'analisi e nell'elaborazione dei dati.

PUBBLICITÀ

“Quello di cui oggi avvertiamo la mancanza è uno strumento che permetta di avere una descrizione organica della nostra industria. Da nord a sud, due o quattro ruote. Ma soprattutto uno strumento che faccia emergere la strategicità dell'industria motorsport per l'Italia”, ha spiegato Riccardo De Filippi, SVP e CEO Motorsport di Marelli e membro del Comitato di coordinamento della Sezione Motorsport di ANFIA, presentando l'iniziativa all’evento in un intervento dedicato.
Dietro lo studio promosso da ANFIA Motorsport, che in futuro probabilmente diventerà una realtà a sé, proprio a conferma del valore che vuole assumere, non c'è solamente la volontà di quantificare il peso del settore. L'intenzione è quella di creare una base da portare all'attenzione delle istituzioni nazionali ed europee, evidenziando il contributo che il motorsport genera in termini di occupazione, esportazioni, innovazione e attrazione degli investimenti.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

www.ecostampa.it



“Vogliamo realizzare qualcosa col quale approcciarci alle istituzioni con delle idee, idee di politica industriale e di supporto alla nostra industria”, ha aggiunto De Filippi. Lo studio potrà contare su un comitato scientifico composto dalle aziende che hanno aderito all'iniziativa, chiamate a supervisionare il lavoro ma anche a condividere dati ed esempi concreti di trasferimento tecnologico.

Uno degli aspetti più interessanti del progetto riguarda la partecipazione della Formula 1, in quanto all'interno del comitato scientifico sarà infatti presente un rappresentante del team Data & Insights che si occupa di analizzare i dati per la serie regina nel motorsport.

“A supporto dello studio ci sarà anche Formula 1. Formula 1 metterà a disposizione un rappresentante del proprio team Data & Insights proprio per contribuire fattivamente con l'esperienza maturata nella categoria”, ha spiegato De Filippi. Il contributo della F1 offrirà allo studio competenze e strumenti aggiuntivi per analizzare un settore d’eccellenza dell’industria italiana.

Il legame con la Formula 1 è forte, vivo e non è un caso il progetto è stato lanciato proprio durante un forum che ha riunito numerose aziende protagoniste in quella categoria. Tra i partecipanti alle tavole rotonde figuravano realtà come Marelli, Pirelli, OZ Racing, Racing Force Group, SKF e ZF, aziende che testimoniano il ruolo centrale della filiera italiana nel motorsport internazionale.



Una parte centrale dello studio riguarderà il ruolo del motorsport come acceleratore tecnologico. Secondo ANFIA, infatti, le competizioni rappresentano uno degli ambienti più efficaci per sviluppare e validare tecnologie che successivamente trovano applicazione in numerosi altri settori industriali. “Motorsport vuol dire innovare, innovare come stile di vita. Non esiste motorsport nel momento in cui si ferma la spinta all'innovazione”, ha sottolineato De Filippi. Innovazioni che si trasformano e trovano poi altri cambi, perché per ANFIA i successi di queste aziende non si limitano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

al mondo del motorsport o dell'automotive più in generale. Entrando nel dettaglio, lo studio analizzerà l'impatto delle tecnologie sviluppate nel motorsport in settori come aerospazio, difesa, medicina e agricoltura, ambiti nei quali trovano già applicazione soluzioni nate nel mondo delle corse.
Si parla quindi di investimenti ed è un tema che si amplia al ruolo dell'Italia come piattaforma di sviluppo per le attività sportive e tecnologiche, anche di aziende provenienti dall'estero. La presenza di circuiti distribuiti lungo tutto il territorio nazionale e la possibilità di svolgere test durante gran parte dell'anno rappresentano infatti un fattore di attrattività per team e costruttori internazionali.
Tra gli esempi citati durante la presentazione è emerso quello di Nardò, diventato negli anni un hub di riferimento per le attività di sviluppo di Porsche che ha contribuito a potenziarne le strutture. Un modello che secondo ANFIA potrebbe essere ulteriormente valorizzato per attrarre investimenti e rafforzare la competitività dell'intero comparto.
L'ambizione è trasformare lo studio in una base di lavoro utile per individuare esigenze e opportunità del settore, orientando eventuali interventi di sostegno a una delle eccellenze tecnologiche del Made in Italy.

Condividi o salva questo articolo

ARTICOLO PRECEDENTE
Motorsport e innovazione: al Forum ANFIA si guarda al futuro delle eccellenze italiane, la filiera più grande d'Europa

TOP COMMENTS

VEDI DI PIÙ E COMMENTA



More from
Gianluca D'Alessandro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K