



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 17 al 23 marzo 2026

Torino, 26 marzo 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
1+9	Il Sole 24 Ore	17/03/2026	<i>Obiettivi Ue, la manifattura italiana deve crescere del 5% (C.Fotina)</i>	2
	Brescia.corriere.it	17/03/2026	<i>Automotive, i ricavi sono in calo del 5% Corriere.it</i>	5
	Quattroruote.it	17/03/2026	<i>Anfia L'allarme della componentistica automotive: I costruttori non investono, mancano certezze</i>	7
	Rainews.it	17/03/2026	<i>Componentistica auto, crisi a piu' facce</i>	11
	Borsaitaliana.it	17/03/2026	<i>Pininfarina, dimissioni dirigente con responsabilita' strategiche</i>	12
	Bresciaoggi.it	17/03/2026	<i>Incentivi solo per le elettriche Made in Europe? La stretta che puo' cambiare il mercato</i>	13
	Larena.it	17/03/2026	<i>Incentivi solo per le elettriche Made in Europe? La stretta che puo' cambiare il mercato</i>	16
18	Il Sole 24 Ore	18/03/2026	<i>"Competitivita' dei componentisti a rischio" Brescia chiede alla Ue una svolta nell'auto (L.Orlando)</i>	19
1+8	Bresciaoggi	18/03/2026	<i>Automotive. Da Brescia il pressing sull'Europa</i>	20
1+3	Corriere della Sera - Ed. Brescia	18/03/2026	<i>Automotive I ricavi del settore calano del 5%</i>	22
24	Giornale di Brescia	18/03/2026	<i>Automotive, Brescia lancia la sfida: e' tempo di riconquistare la leadership</i>	23
	Fleetime.it	18/03/2026	<i>Componentistica automotive 2026: riconquistare la leadership</i>	25
	Giornaledibrescia.it	18/03/2026	<i>Automotive, Brescia lancia la sfida: riconquistare la leadership</i>	28
	Ilsole24ore.com	18/03/2026	<i>Brescia chiede una svolta nelle politiche Ue dell'auto</i>	31
	Borsaitaliana.it	18/03/2026	<i>Focus Italia Trade automotive, Anfia: nel 2025 export in calo (-11%)</i>	35
	Energiaoltre.it	18/03/2026	<i>Auto, ANFIA: nel 2025 import di nuove vetture verso l'Italia in calo dell'1,4%</i>	36
	IlsecoloXIX.it	18/03/2026	<i>Focus Italia Trade automotive, Anfia: nel 2025 export in calo (-11%)</i>	37
	Lastampa.it	18/03/2026	<i>Focus Italia Trade automotive, Anfia: nel 2025 export in calo (-11%)</i>	38
	Repubblica.it	18/03/2026	<i>Focus Italia Trade automotive, Anfia: nel 2025 export in calo (-11%)</i>	39
1+11	L'Eco di Bergamo	19/03/2026	<i>BREMBO, PER IL 2026 PREVISIONI IN LINEA</i>	41
	It.motor1.com	19/03/2026	<i>Componenti auto, nel 2024 fatturato in calo del 6%</i>	43
	Lautomobile.aci.it	19/03/2026	<i>ACI: insediati ufficialmente la Consulta della Federazione e il Consiglio Sportivo Nazionale</i>	45
	Sicuraauto.it	19/03/2026	<i>Componentistica automotive: Lombardia si conferma polo di innovazione</i>	48
	Flottefinanzaweb.it	20/03/2026	<i>Nuova entita' giuridica IATF AISB</i>	53
	PneusNews.it	20/03/2026	<i>Focus Italia Trade Automotive Dicembre 2025</i>	55
29	Il Giornale di Lecco	23/03/2026	<i>Auto&Motori - AUTOMOTIVE italiano in diminuzione nonostante la spinta finale del 2025</i>	56

20%

DEL PIL

In 10 anni l'industria deve essere un quinto del valore prodotto

INDUSTRIAL ACT

Obiettivi Ue, la manifattura italiana deve crescere del 5%

Carmine Fotina — a pag. 9

Manifattura e target Ue, l'Italia dovrà crescere di cinque punti

Industrial accelerator act. In 10 anni va raggiunto il 20% del Pil invertendo il trend (dal 2000 calo dal 17,7% al 15%). Auto, acciaio, investimenti esteri e Pmi: i dubbi delle imprese sul nuovo Regolamento

Carmine Fotina

ROMA

Per allinearsi al nuovo target europeo della manifattura l'Italia sarà chiamata a uno sforzo senza precedenti: portare la quota del settore sul Pil dal 15% al 20% entro il 2035. A valori correnti, sarebbe un salto di quasi 113 miliardi di euro.

La sfida, apparsa subito molto impegnativa alla luce dell'andamento degli ultimi vent'anni, deriva dall'*Industrial accelerator act*, la proposta di regolamento pubblicata dalla Commissione Ue il 4 marzo con l'obiettivo di introdurre misure per spingere la capacità industriale e la decarbonizzazione in settori strategici, con un'inedita impronta protezionistica per limitare la dipendenza dai fornitori extra Ue.

Non mancano i dubbi e i distinguo delle categorie e dei gruppi di impresa che saranno più interessati, dai costruttori di auto agli industriali dell'acciaio, oltre ai rappresentanti delle Pmi, ed è indubbio che il percorso in Consiglio e Parlamento per l'approvazione definitiva sarà accidentato. Ma, ancora prima dei dettagli della proposta, che

impone in alcune aree strategiche una percentuale minima di componenti europei e di requisiti ambientali negli appalti pubblici e nel ricorso ai sussidi nazionali, l'attenzione è caduta sul target. Oggi nella Ue la manifattura esprime il 18,3% degli occupati e il 14,3% del Pil. «Ma a dispetto della sua importanza – segnala Bruxelles nella proposta – questa quota è diminuita dal 17,4% del

2000. Questo calo non è solo una realtà economica, ma un segnale di allarme strategico con potenziali impatti strutturali sul benessere e la coesione della Ue». L'input è quindi invertire la tendenza e salire al 20% entro il 2035. Secondo i dati Eurostat del 2025 l'Italia, con il suo 15%, si posiziona leggermente al di sopra della media Ue-27, ma ampiamente distante dalla Germania (17,6%) e anche appena sotto Paesi con una minore tradizione industriale come la Repubblica Ceca (19,5%), la Danimarca (18,7%), la Slovenia (18,6%), la Slovacchia (16,2%), l'Ungheria e l'Austria (15,2%). Ma, confronti a parte, è soprattutto l'andamento degli ultimi 25 anni che legittima qualche perplessità sulla reale capacità – per tutti, non solo per l'Italia – di raggiungere l'obiettivo del 20% in meno di un decennio.

Nel 2000 la quota espressa dalla manifattura sul Pil dei 27 Stati oggi aderenti alla Ue era pari al 17,4%, oltre tre punti in più rispetto ad oggi.

L'Italia era al 17,7%, la Germania al 20,3%, la Francia è addirittura scivolata dal 14,4% al 9,5 per cento. A questa costante compressione della base industriale la Commissione intende rispondere con requisiti stringenti sulle basse emissioni dei prodotti, sulla loro origine made in Eu e sull'autorizzazione degli investimenti esteri. Nei settori ad alta intensità energetica, nelle tecnologie pulite (ad esempio batterie, eolico, fotovoltaico) e nell'industria automobilistica si punta a consentire la partecipazione agli appalti pubblici e l'accesso a sussidi o incentivi nazionali solo alle imprese che per la produzione di determinate parti rispettano i criteri di "origine non preferenziale" della Ue oppure se il contenuto proviene da Paesi terzi con i quali c'è un accordo di libero scambio o altri accordi internazionali. Emblematico il requisito per le auto elettriche che, negli appalti pubblici, dovranno essere assemblate in Europa e contenere materiale europeo per il 70% del totale, batteria esclusa. Diversi costruttori automobilistici

hanno mostrato cautela, in alcuni casi paventando rischi derivanti da una regolamentazione molto complessa e squilibri tra marchi.

Secondo Stellantis la proposta non è sufficiente e «per proteggere e promuovere realmente l'industria automobilistica europea e i milioni di posti di lavoro che sostiene, la politica deve essere semplice da attuare e fornire una compensazione chiara e tempestiva all'aumento dei costi del made in Europe; deve inoltre garantire condizioni di reale parità per tutte le case automobilistiche che vendono sul mercato europeo». L'Anfia, l'associazione italiana dei componentisti di auto, il settore che sulla carta trarrà i maggiori benefici, non può che accogliere con favore il testo di Bruxelles ma chiede

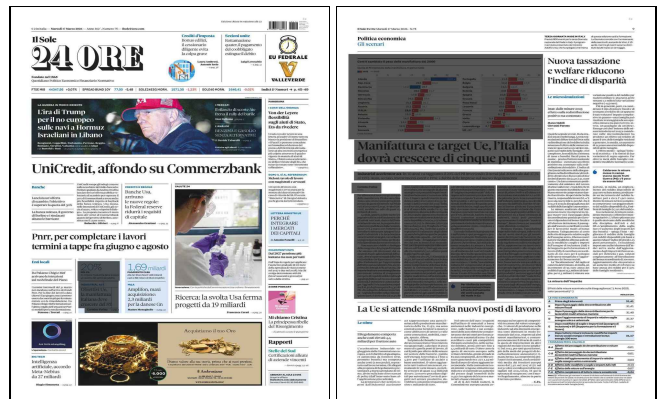
comunque una serie di modifiche, ad esempio specificando che il criterio del contenuto locale venga riferito ai fornitori di primo livello e all'ultima trasformazione sostanziale in Ue. Le critiche più nette, però, forse sono arrivate dall'industria siderurgica, sia a livello europeo sia dall'Italia. Eurofer e Federracciai hanno giudicato il pacchetto deludente perché richiede che il 25% dell'acciaio negli appalti pubblici e negli incentivi sia a basse emissioni di carbonio, senza però prevedere espressamente il requisito "made in Europe", fissato invece per materiali come alluminio e cemento.

Business Europe, l'associazione imprenditoriale europea, solleva critiche sui nuovi vincoli per gli investimenti diretti esteri da Paesi terzi, che

potrebbero creare confusione con l'attuale regolamento sullo screening degli Ide, rappresentare un nuovo ostacolo protezionistico alla stregua dei poteri del golden power e creare fenomeni di arbitraggio normativo tra singoli Stati che potranno applicare i criteri con differente intensità. Eurochambres, l'associazione europea delle camere di commercio, promuove l'idea di un portale digitale unico in ogni Paese al quale rivolgersi per avviare progetti produttivi, ma teme aggravii degli oneri dovuti ai criteri del "made in Europe" «che, se mal concepiti, aumenteranno i costi per le Pmi che già faticano a causa degli alti prezzi dell'energia, della burocrazia e di un mercato unico frammentato». Lunga e tortuosa è la strada verso il fatidico 20 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

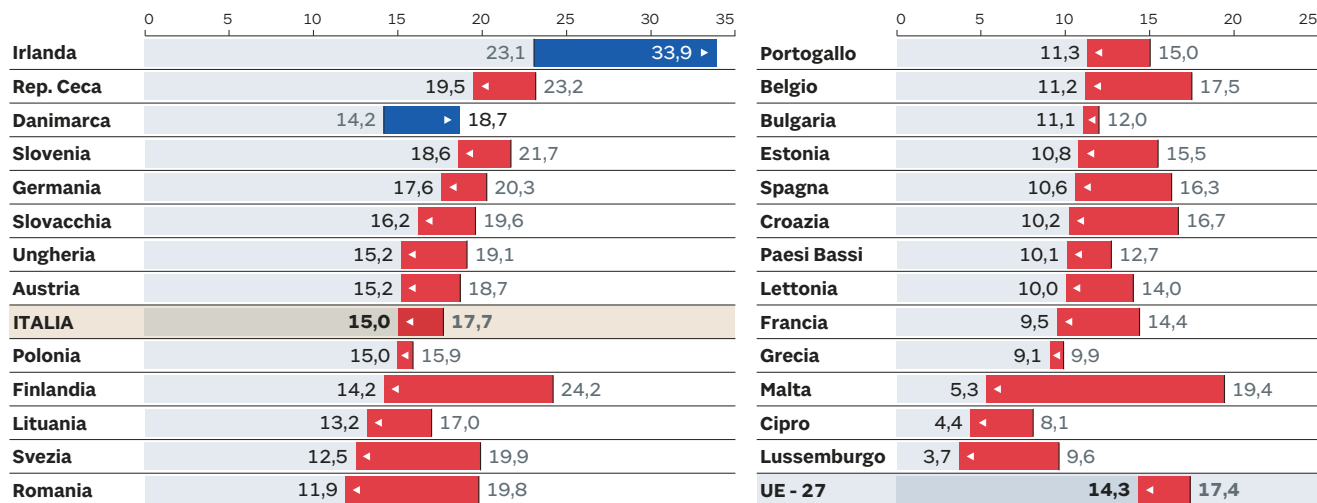


089849

Com'è cambiato il peso della manifattura dal 2000

Quota di Pil realizzato dalla manifattura. In percentuale

■ 2025 — 2000



Fonte: Eurostat

Per Stellantis servono compensazioni chiare a fronte dell'aumento dei costi causato dal made in Eu

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ECONOMIA

 Attiva le notifiche
[CRONACA](#) [POLITICA](#) [ECONOMIA](#) [SPORT](#) [CULTURA E TEMPO LIBERO](#)

IN EVIDENZA

Guerra in Iran, le ultime notizie in diretta

Automotive, i ricavi sono in calo del 5%

di Thomas Bendinelli

Lo studio [dell'Anfia](#) registra una contrazione del settore che a Brescia conta 14.400 addetti. «Oggi i costruttori europei non stanno investendo su nuovi progetti perché non c'è certezza sul futuro del comparto» spiega il presidente di Confindustria Brescia Streparava



Dopo alcuni anni favorevoli, il settore dell'automotive lombardo - 576 sedi d'impresa, oltre 18 miliardi di euro di fatturato nel 2024 e 48 mila addetti, un terzo dei quali in provincia di Brescia - sembra avere esaurito la fase di crescita: i ricavi complessivi segnano infatti una contrazione superiore al 5%. È quanto emerge dallo studio realizzato dall'Osservatorio sulla Componentistica automotive italiana e sui Servizi per la Mobilità [dell'ANFIA](#) (Associazione nazionale filiera automotive), presentato ieri nella sede di Confindustria Brescia. Un dato che fotografa un comparto in piena trasformazione, stretto tra transizione energetica, nuove regole europee e concorrenza internazionale.

«Oggi i costruttori europei non stanno investendo su nuovi progetti perché non c'è certezza sul futuro del comparto, a causa delle ormai note



Controlli in Valcamonica, i carabinieri identificano due tunisini irregolari

La perquisizione a Darfo Boario Terme su disposizione della Procura

scelte normative a livello continentale – ha osservato Paolo Streparava –. La situazione si riflette anche sui fatturati delle imprese: niente investimenti significa niente innovazione e oggi stiamo rimanendo pericolosamente indietro». Per Brescia il tema è particolarmente sensibile, visto il peso della filiera locale nella componentistica nazionale. «La filiera automotive è nel pieno di una trasformazione profonda, spinta dalla transizione energetica, dall’innovazione tecnologica e da uno scenario competitivo sempre più complesso, con nuovi attori agguerriti – ha rilevato Roberto Saccone, presidente della Camera di Commercio di Brescia –. La leadership industriale non si conserva per inerzia: si riconquista attraverso investimenti, innovazione e capacità di fare sistema».

L’appello è a rafforzare il rapporto tra imprese, rappresentanze e istituzioni, anche sul piano europeo. **Perché, come ha sottolineato Marco Stella, «in un contesto globale segnato da dinamiche competitive sempre più aggressive, in particolare da parte dei player cinesi, e da nuove tensioni negli scambi internazionali, l’Europa deve dotarsi di strumenti capaci di orientare queste dinamiche anziché subirle, sostenendo la competitività della filiera. La recente pubblicazione dell’Industrial Accelerator Act, con l’introduzione di criteri di contenuto locale per l’accesso dei veicoli ‘made in Europe’ a incentivi pubblici, appalti e flotte aziendali, rappresenta un primo passo in questa direzione e un segnale importante di attenzione verso la manifattura».**

[Vai a tutte le notizie di Brescia](#)

[Iscriviti alla newsletter di Corriere Brescia](#)

17 marzo 2026
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Leggi e commenta

LA PRIMA PAGINA DI OGGI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

CORRIERE DELLA SERA

Abbonati a Corriere della Sera | Gazzetta | El Mundo | Marca | RCS Mediagroup | Fondazione Corriere | Fondazione Cutuli | Quimamme | OFFERTE CORRIERE STORE | Buonpertutti | Servizi | Scrivi | Cookie policy e privacy | Preferenze sui Cookie

La Scelta Giusta | Corso di Inglese - Francese | trovolavoro.com

Copyright 2025 © RCS Mediagroup S.p.a. Tutti i diritti sono riservati | Data Mining Policy | Per la pubblicità: CAIRORCS MEDIA SpA - Direzione Pubblicità

RCS MediaGroup S.p.A. - Divisione Quotidiani Sede legale: via Angelo Rizzoli, 8 - 20132 Milano | Capitale sociale: Euro 270.000.000,00

Chi Siamo | Dichiarazione di accessibilità | The Trust Project





ADV



AutomobilISSIMA

Tutto quello che dovete sapere sulla nuova mobilità, sull'elettrificazione e sui temi caldi dell'industria automobilistica. Per conoscere a fondo l'auto o scegliere quella nuova sapendo ciò di cui si sta parlando: usarla al meglio, essere sostenibili e... sempre in movimento

INDUSTRIA E FINANZA

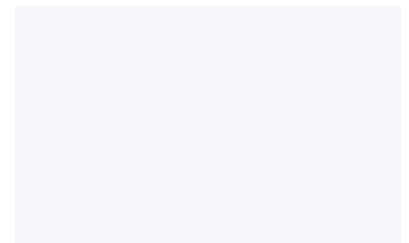
Anfia

L'allarme della componentistica automotiva: "I costruttori non investono, mancano certezze"

Redazione Online | aggiornato il 17/03/2026 | 0 commenti

Nuova Renault Clio E-Tech 158 CV full hybrid: prova completa

ADV



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Si è svolta a Brescia la seconda tappa del roadshow dedicato alla presentazione dell'edizione 2025 dell'**Osservatorio sulla componentistica automotive italiana** e sui **servizi per la mobilità**, lo studio annuale realizzato da **ANFIA** e **Camera di commercio di Torino**. Numerosi gli imprenditori, gli esperti e i rappresentanti delle istituzioni intervenuti all'evento, a partire da **Paolo Streparava**, presidente di **Confindustria Brescia** e numero uno dell'omonima azienda di famiglia attiva nella produzione di telai e componenti **powertrain** per le principali realtà automobilistiche globali. Nel suo intervento non è mancato un duro attacco alle istituzioni comunitarie.

“Oggi i costruttori di automobili europei non stanno investendo su nuovi progetti, perché non c'è certezza sul futuro del comparto a causa delle ormai note scelte normative a livello continentale”, ha avvertito Streparava, sottolineando come “la situazione si stia ripercuotendo anche sui fatturati delle imprese: niente investimenti significa niente innovazione, e stiamo rimanendo pericolosamente indietro. A questo si aggiungono ulteriori livelli di complessità, come costo del lavoro, burocrazia ed energia. Senza dimenticare che una riconversione delle realtà automotive verso altri settori non è

I PIÙ POPOLARI

01 **L'invasione cinese** BYD ha sempre più fame: nel mirino i marchi storici dell'auto

02 **Indiscrezioni** Stellantis tratta con Xpeng e Xiaomi per l'Europa? Il gruppo smentisce

03 **Anteprima** Leapmotor B03X, la nuova SUV sotto i 30 mila euro con ricarica ultra rapida: dettagli e debutto in Italia

04 **Auto elettriche** BYD, la ricarica a 1.500 kW e le Blade Battery 2.0 stanno per arrivare in Europa

05 **Mercato globale** Elettriche e ibride plug-in, qualcosa si è rotto: Cina e Usa frenano, l'Europa resta sola

[VEDI ALTRO](#)

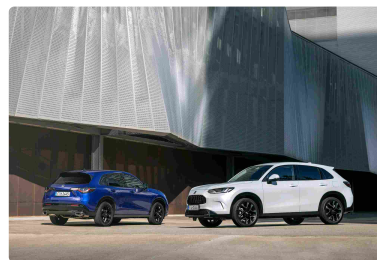
percorribile per la grande maggioranza di esse”.



Competitività a rischio: senza innovazione il Made in Europe non regge

“La **filiera dell'automotive** - ha aggiunto **Roberto Saccone**, presidente della **Camera di commercio di Brescia** - è nel pieno di una trasformazione profonda, spinta dalla transizione energetica, dall'innovazione tecnologica e da uno scenario competitivo sempre più complesso, con nuovi attori agguerriti. La leadership nella **componentistica automotive** non si conserva per inerzia: si riconquista attraverso investimenti, innovazione e capacità di fare sistema”. Da qui la necessità di un nuovo salto di qualità, basato sulla collaborazione tra imprese e istituzioni e su una forte spinta all'innovazione, con dati e cooperazione come leve fondamentali per trasformare la transizione in opportunità.

Dello stesso avviso **Marco Stella**, presidente del **Gruppo Componenti ANFIA**: “In un contesto globale segnato da dinamiche competitive sempre più aggressive, in particolare da parte dei player cinesi, è fondamentale che l'Europa si doti di strumenti per orientare queste dinamiche anziché subirle”. Stella ha ribadito la posizione dell'associazione sull'**Industrial Accelerator Act** e sull'introduzione di criteri di contenuto locale per l'accesso dei veicoli **made in Europe** a incentivi pubblici, appalti e flotte aziendali. Una proposta che, secondo **ANFIA**, “rappresenta un primo passo importante per sostenere la manifattura europea e rafforzarne la resilienza industriale e



Il 21 marzo sali a bordo: prenota il tuo test drive Honda con gli Expert Drivers Quattroruote ▶

FOCUS ON

brand stories

ADV

ADV

occupazionale”.



Transizione sì, ma non a qualsiasi costo: il nodo dei regolamenti UE

Dopo i saluti istituzionali e l'intervento dell'Assessore allo Sviluppo economico della Regione Lombardia, **Guido Guidesi**, l'evento ha visto una tavola rotonda con manager e imprenditori del settore: **Mario Gnutti** (Vice Presidente Gruppo Gnutti Carlo), **Marco Stella** (CEO DTS Group), **Roberta Niboli** (CEO & General Manager Raffmetal) e **Angelo Ghidoni** (Amministratore delegato Ghial). Al centro del confronto, la necessità di preservare la competitività dell'**industria automotive europea** in uno scenario segnato da rapide trasformazioni tecnologiche e normative.

È emersa in particolare l'importanza di rafforzare il valore del **Made in Europe** e di rivedere il quadro regolatorio comunitario, a partire da strumenti come **CBAM** e **ETS**, affinché possano sostenere la transizione senza penalizzare la competitività delle imprese. Parallelamente, è stato sottolineato come molte aziende della filiera stiano reagendo investendo nella diversificazione produttiva, in nuovi mercati e nello sviluppo di competenze legate all'elettrificazione e alle nuove tecnologie della mobilità, elementi chiave per garantire la tenuta del settore nel medio-lungo periodo.

Cerchi l'auto? Quattroruote risponde. [Scopri trovauto.](#) ▶

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >](#)

Componentistica auto, crisi a piu' facce

Produzione in calo e transizione all'elettrico, oltre alle ricadute delle tensioni in Medio Oriente: tante le cause. Il comparto in Lombardia conta circa 18 mila addetti. Una produzione di auto mai così bassa dal 1955. Una transizione all'elettrico che richiede meno componenti. E i dazi americani. La componentistica per l'auto stava vivendo una policrisi già prima del conflitto in Iran. Che ora amplifica i costi dell'energia e l'incertezza, come spiega nel video il presidente di Confindustria Brescia, Paolo Streparava. La Lombardia conta 576 imprese, di più solo il Piemonte. Sono più di un quarto del totale nazionale, così come il fatturato, pari a 18 miliardi. Gli addetti, 48mila, sono un terzo. Ma l'impatto sull'occupazione di queste crisi potrebbe essere preoccupante, rileva Marco Stella, presidente del gruppo componenti Anfia. L'anno scorso -10% per la produzione industriale nel settore automotive nel suo complesso. Tra i possibili spiragli: il cambio degli obiettivi di Bruxelles al 2035 dal 100% elettrico al 90%. La Regione Lombardia preme per l'apertura ai biocarburanti, dice l'assessore allo Sviluppo Economico Guido Guidesi. Altra strada: il piano Made in Europe, che prevede una preferenza per le auto del Vecchio Continente in caso di bonus.



Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Teleborsa](#) > [finanza](#)

PININFARINA, DIMISSIONI DIRIGENTE CON RESPONSABILITÀ STRATEGICHE



(Teleborsa) - [Pininfarina](#) informa che **Giuseppe Bonollo**, Senior Vice President Business Unit Mobility, ha rassegnato le **dimissioni** con efficacia a far data dal 30 aprile 2026 per perseguire nuove opportunità professionali.

A partire dal 1° maggio 2026, Marco Busi assumerà la guida della Business Unit Mobility, mantenendo le attuali responsabilità di SVP Global Operations.

Bonollo, ha precisato la società, continuerà a supportare la Società nelle iniziative di business development e strategia, rappresentando inoltre il Gruppo nel board di [ANFIA](#) dove attualmente ricopre il ruolo di Presidente del gruppo Car Design & Engineering, nonché nel ruolo di Presidente del board di Pininfarina Shanghai.

Per quanto a conoscenza dell'azienda, Bonollo **non detiene azioni** Pininfarina.

(TELEBORSA) 17-03-2026 18:31

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Pininfarina Spa	0,75	-1,06	16.36.27	0,75	0,77	0,758

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Gruppo Euronext
Euronext
Live Markets
Comunicati stampa

Altri link
Comitato Corporate Governance
Lavora con noi
Pubblicità

EN



/// LA NOVITÀ

Incentivi solo per le elettriche “Made in Europe”? La stretta che può cambiare il mercato

Alessandro da Rin Betta

Bruxelles prepara regole più severe: sussidi pubblici vincolati alla produzione europea per sostenere l'industria e frenare le importazioni a basso costo. Cosa significa per chi compra, per le case auto e per i conti pubblici.

17 marzo 2026



La novità in pillole

La Commissione europea sta lavorando a una proposta — nota come Industrial Accelerator Act — che rivedrà le regole sugli incentivi per i veicoli elettrici. Il punto più discusso è il vincolo che potrebbe rendere accessibili i sussidi pubblici **solo alle auto con almeno il 70% di componenti prodotti nell'Unione Europea**, con regole specifiche anche per le batterie e la loro certificazione. La bozza è stata anticipata dalla stampa internazionale e ha già acceso il dibattito tra governi, costruttori e fornitori.

Il disegno originale

Il programma di lavoro della Commissione per il 2025 prevedeva, nel quarto trimestre del 2025, la presentazione di una proposta legislativa per un "Atto per l'accelerazione della decarbonizzazione industriale". Il termine "decarbonizzazione" è stato successivamente eliminato dal titolo.

Inizialmente menzionata nel "Competitiveness Compass" nel gennaio 2025, la legge si baserebbe su alcune disposizioni relative alle energie rinnovabili e alla legge sull'industria a zero emissioni nette per accelerare le

procedure di autorizzazione e la transizione ecologica dei settori ad alta intensità energetica, nonché dei progetti infrastrutturali energetici di interesse comune.

La legge è stata riproposta nell'ambito della comunicazione della Commissione sul Clean Industrial Deal, adottata il 26 febbraio 2025. Secondo il testo, la legge sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale introdurrebbe criteri di pulizia, resilienza, economia circolare e sicurezza informatica per rafforzare la domanda di prodotti puliti fabbricati nell'UE e garantire un approvvigionamento europeo pulito per i settori ad alta intensità energetica.

Cosa cambierebbe rispetto a oggi

Facciamo una breve sintesi per capire l'attuale situazione e come può cambiare.

Prima: oggi gli incentivi nazionali e locali per l'acquisto di BEV (Battery Electric Vehicle, ovvero le auto elettriche al 100%) sono generalmente erogati senza un vincolo stringente sul luogo di produzione dei componenti. Molti Paesi applicano criteri di emissioni, prezzo del veicolo o rottamazione ma non un requisito di "local content" così elevato.

Dopo: con la regola del 70% di componenti UE (spesso esclusa la batteria nelle prime ipotesi), solo le vetture che raggiungono quella soglia potrebbero accedere a sussidi, supercrediti o misure di sostegno pubblico. Alcune bozze prevedono inoltre requisiti specifici per la certificazione delle batterie.

Perché Bruxelles spinge su questa strada

L'**obiettivo** dichiarato è rafforzare la filiera europea dell'auto elettrica, ridurre la dipendenza dalle importazioni a basso costo (in particolare dalla Cina) e favorire la nascita di una catena del valore locale che generi occupazione e investimenti industriali. La misura è pensata anche per sostenere la produzione di citycar elettriche e modelli a basso prezzo assemblati in Europa.

Chi vince e chi perde: impatti su mercato e consumatori

Secondo **l'ANFIA**, l'IAA rappresenta un **primo importante passo per tutelare e rafforzare la competitività del settore auto prodotto in Europa**.

Ma quali possono essere gli effetti dell'Industrial Accelerator Act?

I **vantaggi per l'industria europea** sono una maggiore protezione per gli stabilimenti e i fornitori locali; incentivi mirati possono stimolare investimenti in componentistica e assemblaggio in UE.

Ci sono però anche dei **rischi per i consumatori**: nel breve periodo i prezzi delle auto elettriche potrebbero non scendere come previsto se l'offerta di modelli "idonei" agli incentivi è limitata; meno concorrenza da importazioni a basso costo può tradursi in listini più alti.

Effetto sulle flotte e sugli incentivi nazionali: Stati e amministrazioni che finanziano acquisti di flotte pubbliche o aziendali dovranno verificare la compliance dei veicoli; alcune auto oggi incentivate potrebbero perdere l'accesso ai sussidi.

Batterie e certificazione: il nodo decisivo

La bozza prevede requisiti specifici anche per le batterie, con l'ipotesi di certificazioni che attestino origine e contenuto locale di materie prime e celle. **La batteria è il componente più critico**: escluderla dal calcolo del 70% o includerla cambia radicalmente la platea di veicoli eleggibili. Le discussioni tecniche sono ancora aperte e potrebbero determinare ritardi nell'entrata in vigore.

Tempistiche e incertezze normative

La proposta è stata anticipata dalla stampa e la presentazione ufficiale era attesa nelle settimane successive alle anticipazioni. Tuttavia, divergenze tra Stati membri e questioni tecniche (calcolo del contenuto locale,

esclusioni, transizione per i produttori) potrebbero posticipare l'applicazione effettiva delle nuove regole anche fino al 2028. Nel frattempo, molti operatori chiedono chiarimenti e misure di accompagnamento.

Cosa cambia per chi vuole comprare un'auto oggi

Se cercate il massimo risparmio immediato: verificate gli incentivi nazionali e i requisiti di ammissibilità; alcuni modelli importati potrebbero restare incentivati fino a eventuali modifiche formali.

Se puntate al medio-lungo termine: la strategia europea favorirà progressivamente modelli con maggiore contenuto locale; per chi può attendere, il mercato europeo potrebbe offrire più modelli "incentivabili" prodotti in UE.

Per le flotte aziendali e i noleggi a lungo termine: è consigliabile monitorare le specifiche tecniche e contrattuali per evitare che veicoli acquistati con sussidi diventino non conformi a nuove regole.

Protezione industriale o rischio di rincari?

La logica industriale dietro la proposta è comprensibile: sostenere la produzione europea in un settore strategico. Tuttavia, **la misura porta con sé due rischi concreti**. Primo, un possibile aumento dei prezzi per i consumatori se l'offerta di veicoli "Made in EU" non è sufficiente a garantire concorrenza e volumi. Secondo, il pericolo di effetti distorsivi se i criteri di calcolo del contenuto locale risultano complessi o facilmente eludibili, creando incertezza per produttori e acquirenti. Senza una roadmap chiara e misure transitorie, la stretta sugli incentivi rischia di rallentare la diffusione dell'elettrico proprio nel momento in cui la domanda sta crescendo.

Cosa valutare per l'acquisto

La possibile riforma degli incentivi è una svolta che punta a ricostruire una filiera europea dell'auto elettrica. Per gli automobilisti e per le imprese significa tenere d'occhio due cose: l'evoluzione normativa (per non perdere opportunità di sconto) e l'offerta di modelli prodotti o assemblati in Europa. Nel frattempo, **chi deve sostituire l'auto oggi valuti costi totali d'uso e disponibilità di ricarica, perché gli incentivi potrebbero cambiare** ma i vantaggi operativi dell'elettrico restano concreti per chi può ricaricare regolarmente.

© Riproduzione riservata

Bresciaoggi è su Whatsapp. [Clicca qui](#) per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.

OltreCultura Brescia - iscrizioni

/// LA NOVITÀ

Incentivi solo per le elettriche “Made in Europe”? La stretta che può cambiare il mercato

Alessandro da Rin Betta

Bruxelles prepara regole più severe: sussidi pubblici vincolati alla produzione europea per sostenere l'industria e frenare le importazioni a basso costo. Cosa significa per chi compra, per le case auto e per i conti pubblici.

17 marzo 2026



La novità in pillole

La Commissione europea sta lavorando a una proposta — nota come Industrial Accelerator Act — che rivedrà le regole sugli incentivi per i veicoli elettrici. Il punto più discusso è il vincolo che potrebbe rendere accessibili i sussidi pubblici **solo alle auto con almeno il 70% di componenti prodotti nell'Unione Europea**, con regole specifiche anche per le batterie e la loro certificazione. La bozza è stata anticipata dalla stampa internazionale e ha già acceso il dibattito tra governi, costruttori e fornitori.

Il disegno originale

Il programma di lavoro della Commissione per il 2025 prevedeva, nel quarto trimestre del 2025, la presentazione di una proposta legislativa per un "Atto per l'accelerazione della decarbonizzazione industriale". Il termine "decarbonizzazione" è stato successivamente eliminato dal titolo.

Inizialmente menzionata nel "Competitiveness Compass" nel gennaio 2025, la legge si baserebbe su alcune disposizioni relative alle energie rinnovabili e alla legge sull'industria a zero emissioni nette per accelerare le

procedure di autorizzazione e la transizione ecologica dei settori ad alta intensità energetica, nonché dei progetti infrastrutturali energetici di interesse comune.

La legge è stata riproposta nell'ambito della comunicazione della Commissione sul Clean Industrial Deal, adottata il 26 febbraio 2025. Secondo il testo, la legge sull'accelerazione della decarbonizzazione industriale introdurrebbe criteri di pulizia, resilienza, economia circolare e sicurezza informatica per rafforzare la domanda di prodotti puliti fabbricati nell'UE e garantire un approvvigionamento europeo pulito per i settori ad alta intensità energetica.

Cosa cambierebbe rispetto a oggi

Facciamo una breve sintesi per capire l'attuale situazione e come può cambiare.

Prima: oggi gli incentivi nazionali e locali per l'acquisto di BEV (Battery Electric Vehicle, ovvero le auto elettriche al 100%) sono generalmente erogati senza un vincolo stringente sul luogo di produzione dei componenti. Molti Paesi applicano criteri di emissioni, prezzo del veicolo o rottamazione ma non un requisito di "local content" così elevato.

Dopo: con la regola del 70% di componenti UE (spesso esclusa la batteria nelle prime ipotesi), solo le vetture che raggiungono quella soglia potrebbero accedere a sussidi, supercrediti o misure di sostegno pubblico. Alcune bozze prevedono inoltre requisiti specifici per la certificazione delle batterie.

Perché Bruxelles spinge su questa strada

L'**obiettivo** dichiarato è rafforzare la filiera europea dell'auto elettrica, ridurre la dipendenza dalle importazioni a basso costo (in particolare dalla Cina) e favorire la nascita di una catena del valore locale che generi occupazione e investimenti industriali. La misura è pensata anche per sostenere la produzione di citycar elettriche e modelli a basso prezzo assemblati in Europa.

Chi vince e chi perde: impatti su mercato e consumatori

Secondo **ANFIA**, l'IAA rappresenta un **primo importante passo per tutelare e rafforzare la competitività del settore auto prodotto in Europa**.

Ma quali possono essere gli effetti dell'Industrial Accelerator Act?

I **vantaggi per l'industria europea** sono una maggiore protezione per gli stabilimenti e i fornitori locali; incentivi mirati possono stimolare investimenti in componentistica e assemblaggio in UE.

Ci sono però anche dei **rischi per i consumatori**: nel breve periodo i prezzi delle auto elettriche potrebbero non scendere come previsto se l'offerta di modelli "idonei" agli incentivi è limitata; meno concorrenza da importazioni a basso costo può tradursi in listini più alti.

Effetto sulle flotte e sugli incentivi nazionali: Stati e amministrazioni che finanziano acquisti di flotte pubbliche o aziendali dovranno verificare la compliance dei veicoli; alcune auto oggi incentivate potrebbero perdere l'accesso ai sussidi.

Batterie e certificazione: il nodo decisivo

La bozza prevede requisiti specifici anche per le batterie, con l'ipotesi di certificazioni che attestino origine e contenuto locale di materie prime e celle. **La batteria è il componente più critico**: escluderla dal calcolo del 70% o includerla cambia radicalmente la platea di veicoli eleggibili. Le discussioni tecniche sono ancora aperte e potrebbero determinare ritardi nell'entrata in vigore.

Tempistiche e incertezze normative

La proposta è stata anticipata dalla stampa e la presentazione ufficiale era attesa nelle settimane successive alle anticipazioni. Tuttavia, divergenze tra Stati membri e questioni tecniche (calcolo del contenuto locale,

esclusioni, transizione per i produttori) potrebbero posticipare l'applicazione effettiva delle nuove regole anche fino al 2028. Nel frattempo, molti operatori chiedono chiarimenti e misure di accompagnamento.

Cosa cambia per chi vuole comprare un'auto oggi

Se cercate il massimo risparmio immediato: verificate gli incentivi nazionali e i requisiti di ammissibilità; alcuni modelli importati potrebbero restare incentivati fino a eventuali modifiche formali.

Se puntate al medio-lungo termine: la strategia europea favorirà progressivamente modelli con maggiore contenuto locale; per chi può attendere, il mercato europeo potrebbe offrire più modelli "incentivabili" prodotti in UE.

Per le flotte aziendali e i noleggi a lungo termine: è consigliabile monitorare le specifiche tecniche e contrattuali per evitare che veicoli acquistati con sussidi diventino non conformi a nuove regole.

Protezione industriale o rischio di rincari?

La logica industriale dietro la proposta è comprensibile: sostenere la produzione europea in un settore strategico. Tuttavia, **la misura porta con sé due rischi concreti**. Primo, un possibile aumento dei prezzi per i consumatori se l'offerta di veicoli "Made in EU" non è sufficiente a garantire concorrenza e volumi. Secondo, il pericolo di effetti distorsivi se i criteri di calcolo del contenuto locale risultano complessi o facilmente eludibili, creando incertezza per produttori e acquirenti. Senza una roadmap chiara e misure transitorie, la stretta sugli incentivi rischia di rallentare la diffusione dell'elettrico proprio nel momento in cui la domanda sta crescendo.

Cosa valutare per l'acquisto

La possibile riforma degli incentivi è una svolta che punta a ricostruire una filiera europea dell'auto elettrica. Per gli automobilisti e per le imprese significa tenere d'occhio due cose: l'evoluzione normativa (per non perdere opportunità di sconto) e l'offerta di modelli prodotti o assemblati in Europa. Nel frattempo, **chi deve sostituire l'auto oggi valuti costi totali d'uso e disponibilità di ricarica, perché gli incentivi potrebbero cambiare** ma i vantaggi operativi dell'elettrico restano concreti per chi può ricaricare regolarmente.

© Riproduzione riservata

L'Arena è su Whatsapp. [Clicca qui](#) per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.

Prima Pagina

La prima pagina di oggi

[Figli di Preben](#)

«Competitività dei componentisti a rischio» Brescia chiede alla Ue una svolta nell'auto

Confindustria

Streparava: «L'incertezza creata dalle scelte normative frena gli investimenti»

Luca Orlando

«I costruttori europei di auto non investono su nuovi progetti perché non c'è certezza sul futuro del comparto a causa delle ormai note scelte normative a livello continentale. Situazione che si sta ripercuotendo anche sui fatturati delle imprese: niente investimenti significa niente innovazione, e oggi stiamo rimanendo pericolosamente indietro in tal senso».

Grido d'allarme chiaro quello di Paolo Streparava, Presidente di Confindustria Brescia, territorio che vede nella componentistica legata all'auto una delle proprie filiere più importanti e che si confronta ora con l'impasse del settore. Stretto tra i vincoli normativi green legati al percorso Fit for 55 e la nuova concorrenza cinese, arrivata in termini di import a valore di vetture oltre il 5% del totale, un quasi raddoppio di quota rispetto ai numeri del 2024. Settore robusto, quello lombardo della componentistica, forte di quasi 600 aziende e poco meno di 50mila addetti, con ricavi per oltre 18 miliardi di euro, messi ora in parte a rischio dal nuovo contesto competitivo e regolatorio. «Il quadro normativo Ue - spiega l'assessore allo Sviluppo Economico di Regione Lombardia Guido Guidesi - limita la competitività delle aziende: il tema oggi non è elettrico sì, elettrico no, il tema è auto sì o auto no. I provvedimenti presi non bastano e

non cambiano in nulla il quadro dei vincoli posti. Ora però la discussione passa al Consiglio Ue e al Parlamento comunitario e in quelle sedi si dovrà giocare a carte scoperte, tutti i governi dovranno fare la propria partita. Tenendo conto che in gioco a questo punto è la competitività del futuro».

Le prime aperture di Bruxelles sull'introduzione di criteri di contenuto locale per l'accesso dei veicoli made in Europe a incentivi pubblici, appalti e flotte aziendali, rappresentano per l'Associazione Nazionale della Filiera dell'Industria Automobilistica un primo passo nella giusta direzione, anche se occorre andare oltre per difendere la manifattura continentale. «Questo è il momento in cui non dobbiamo perdere altri

pezzi di industria - spiega il presidente del Gruppo Componenti di Anfia Marco Stella - In un contesto globale segnato da dinamiche competitive sempre più aggressive, in particolare da parte dei player cinesi, e da nuove tensioni negli scambi internazionali è bene che l'Europa diventi più consapevole del proprio ruolo e si doti di strumenti per orientare queste dinamiche anziché subirle passivamente, mettendo in campo politiche industriali capaci di sostenere e rafforzare la competitività della nostra filiera». Numerosi i nodi segnalati dalla aziende, dalle regole Cbam che inseriscono nuovi costi per chi importa materie prime necessarie alla mancanza di neutralità tecnologica che limita le scelte dei costruttori, a cui si aggiunge la scarsità degli input strategici. «In dieci anni l'export verso Cina e India di rottame di alluminio è quasi raddoppiato - spiega la Ceo di Raffmetal

Roberta Niboli - arrivando al record di 1,3 milioni di tonnellate e questo si traduce in scarsità per le nostre aziende, che devono così dipendere dall'estero». Scenario complesso, a cui la filiera locale prova a rispondere provando anzitutto a diversificare i propri sbocchi oltre l'auto andando inoltre a coprire segmenti di mercato ad alta specializzazione. «Puntiamo anche sulla generazione di potenza e sulle applicazioni rivolte all'energia per i data center - spiega Mario Gnutti, vicepresidente del gruppo Gnutti Carlo, 750 milioni di ricavi - e in questo caso si tratta di ambiti in fortissima crescita». «Piuttosto che focalizzarci sulle grandi piattaforme - aggiunge Angelo Ghidoni, ad di Ghal, 120 milioni di ricavi - abbiamo scelto negli anni di concentrarci nelle nicchie, anche per produzioni che altri non ritenevano conveniente fare. E quello che in passato poteva apparire come un vincolo alla crescita oggi si rivela un grande vantaggio competitivo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Guidesi: «I cambiamenti annunciati non bastano, ora tocca a Parlamento e Consiglio Ue, in gioco la competitività futura»



Stella (Anfia): «L'Europa agisca, subito in campo politiche industriali di sostegno»



Il focus

Automotive Da Brescia il pressing sull'Europa

«La transizione energetica non deve indebolire l'industria»: è il messaggio lanciato da Brescia all'Europa durante il focus **Anfia** sull'automotive. Coinvolti anche imprenditori e l'assessore Guidesi. **FERRARI** PAGINA 8

Il confronto e la sollecitazione da Brescia

«Automotive, la transizione energetica non deve indebolire l'industria»

• In Confindustria Bs l'incontro promosso da **Anfia** e Camera di commercio di Torino: obiettivo su sfide e prospettive

BRESCIA La provincia di Brescia si conferma uno snodo strategico della componentistica automotive europea, un comparto alle prese con una fase di trasformazione profonda, stretta tra transizione energetica, pressione competitiva globale e incertezza normativa. Il quadro è emerso, nella sede di Confindustria Bs, in occasione dell'incontro «Riconquistare la leadership: componentistica automotive, transizione energetica e sfide competitive», tappa lombarda dell'Osservatorio sulla componentistica automotive 2025, realizzato da **Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) e Camera di

commercio di Torino. A livello territoriale il «peso» della filiera è ancora evidente: secondo i dati aggiornati, nella sola provincia si contano circa 250 imprese, 18.000 addetti e un fatturato aggregato di 6,5 miliardi di euro. Un sistema diffuso che rende Brescia uno dei territori più rappresentativi della manifattura automotive italiana. Allargando lo sguardo alla Lombardia, i numeri descrivono un sistema ancora solido ma sotto pressione: 576 imprese, pari al 27% del totale nazionale, quasi 48.000 addetti e un fatturato di 18,3 miliardi di euro (dato al 2024). Dopo anni di crescita, però, il comparto ha regi-

strato una contrazione dei ricavi del 5,6%, poco meno del dato nazionale (-6%).

Le difficoltà si concentrano soprattutto su moduli e integratori di sistemi (-14,6%), subfornitori delle lavorazioni (-9,4%) e specialisti (-4,2%), mentre resistono e crescono motorsport (+4%), aftermarket (+1,2%) e soprattutto engineering & design (+8,1%). Sul fronte dell'innovazione il 67% delle aziende lombarde ha investito in ricerca e sviluppo, il 58% ha introdotto innovazioni di prodotto nel triennio 2022-2024. Il nodo, però, è legato al fatto che lo scenario internazionale è cambiato radicalmente. La Cina ha au-

mentato la propria incidenza sia nella produzione, sia nel mercato europeo, mentre l'Italia continua a soffrire il rallentamento della produzione di veicoli.

«L'asticella della concorrenza si è alzata in modo straordinariamente importante», ha ricordato il presidente della Camera di commercio territoriale, Roberto Saccone. A pesare sono anche i fattori di contesto: energia, burocrazia e instabilità normativa. L'assessore regionale allo Sviluppo economico, Guido Guidesi, ha richiamato la necessità di un approccio più aperto alla transizione: «Il tema non è elettrico sì o elettrico no, il tema è

automotive sì o automotive no», evidenziando che l'impostazione attuale rischia di limitare le possibilità industriali del settore.

ché aumentano la burocrazia e i costi di gestione per le aziende medio-piccole».

Giada Ferrari

Il confronto

La tavola rotonda ha avuto proprio questo baricentro: tenere insieme il dato territoriale e il quadro europeo. Dalle diverse analisi e valutazioni è emersa una linea comune, al tempo stesso un'ulteriore sollecitazione all'Ue: «La transizione non può trasformarsi in un fattore di indebolimento industriale». Occorre rafforzare il valore del made in Europe e correggere strumenti come Cbam ed Ets, perché la sostenibilità non può essere costruita scaricando nuovi costi sulle imprese manifatturiere europee. Molto netto l'intervento di Marco Stella, alla guida di DTS Group di Maranello e presidente Gruppo componenti Anfia, che ha messo in guardia sui rischi per la filiera: «Non dobbiamo rischiare di distruggere definitivamente dei pezzi di catena di valore che poi non potremo mai più ricostruire». Roberta Niboli, Ceo & general manager della Raffmetal spa di Casto, ha invece richiamato il tema delle materie prime e dei costi, sottolineando come il sistema europeo rischi di penalizzare le imprese più virtuose: il meccanismo del Cbam, così come impostato, potrebbe tradursi in un ulteriore aggravio competitivo per l'industria. Mario Gnutti, vice presidente del Gruppo Gnutti Carlo di Maclodio, ha posto l'accento sulle strategie di tenuta della filiera, sempre più orientate alla diversificazione e all'apertura verso nuovi mercati. Ancora più territoriale il richiamo di Angelo Ghidoni, amministratore delegato della Ghial spa di Castegnato, che ha fotografato la situazione delle imprese locali: «Vedo questa infrastruttura in difficoltà per-



In sala Beretta Diversi e autorevoli gli interventi nell'ambito dell'iniziativa dedicata a un comparto molto radicato nel Bresciano

Stella: «Non dobbiamo rischiare di distruggere definitivamente dei pezzi di catena di valore che poi non potremo mai più ricostruire»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

L'ANALISI/2

Automotive I ricavi del settore calano del 5%

Dopo alcuni anni favorevoli, il settore dell'automotive lombardo sembra avere esaurito la fase di crescita: i ricavi complessivi segnano infatti una contrazione superiore al 5%. Emerge dallo studio **Anfia** a pagina 3

Automotive, i ricavi sono in calo del 5%

Lo studio dell'**Anfia** registra una contrazione del settore che a Brescia conta 14.400 addetti

Dopo alcuni anni favorevoli, il settore dell'automotive lombardo - 576 sedi d'impresa, oltre 18 miliardi di euro di fatturato nel 2024 e 48 mila addetti, un terzo dei quali in provincia di Brescia - sembra avere esaurito la fase di crescita: i ricavi complessivi segnano infatti una contrazione superiore al 5%. È quanto emerge dallo studio realizzato dall'Osservatorio sulla Componentistica automotive italiana e sui Servizi per la Mobilità dell'**ANFIA** (Associazione nazionale filiera automotive), presentato ieri nella sede di Confindustria Brescia. Un dato che fotografa un comparto in piena trasformazione, stretto tra transizione energetica, nuove regole europee e concorrenza internazionale.

«Oggi i costruttori europei non stanno investendo su nuovi progetti perché non c'è certezza sul futuro del comparto, a causa delle ormai note scelte normative a livello continentale - ha osservato Paolo Streparava -. La situazione si riflette anche sui fatturati delle imprese: niente investimenti significa niente innovazione e oggi stiamo rimanendo pericolosamente indietro». Per Brescia il tema è particolarmente sensibile, visto il peso del

la filiera locale nella componentistica nazionale. «La filiera automotive è nel pieno di una trasformazione profonda, spinta dalla transizione energetica, dall'innovazione tecnologica e da uno scenario competitivo sempre più complesso, con nuovi attori agguerriti - ha rilevato Roberto Saccone, presidente della Camera di Commercio di Brescia -. La leadership industriale non si conserva per inerzia: si riconquista attraverso investimenti, innovazione e capacità di fare sistema».

L'appello è a rafforzare il rapporto tra imprese, rappresentanze e istituzioni, anche sul piano europeo. Perché, come ha sottolineato Marco Stella, «in un contesto globale segnato da dinami-

che competitive sempre più aggressive, in particolare da parte dei player cinesi, e da nuove tensioni negli scambi internazionali, l'Europa deve dotarsi di strumenti capaci di orientare queste dinamiche anziché subirle, sostenendo la competitività della filiera. La recente pubblicazione dell'Industrial Accelerator Act, con l'introduzione di criteri di contenuto locale per l'accesso dei veicoli 'made in Europe' a incentivi pubblici, appalti e flotte azienda-

li, rappresenta un primo passo in questa direzione e un segnale importante di attenzione verso la manifattura».

T. B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Automobili Il settore ha registrato un calo del fatturato



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Automotive, Brescia lancia la sfida: è tempo di riconquistare la leadership

Incontro di **Anfia** e ente camerale. Streparava: «All'Europa chiediamo meno rigidità ideologica»

IL ROADSHOW

ANITA LORIANA RONCHI

BRESCIA. Riconquistare la leadership, tra le molteplici sfide di carattere energetico, tecnologico ed ambientale. E con uno scenario geo-politico, oggi, tra i più complessi. Un'impresa per il comparto automotive, ma la resilienza delle imprese italiane, e segnatamente di quelle lombarde, mostra ancora una volta di possedere risorse che hanno quasi del miracolistico.

«Quando si è cominciato a parlare di Fit for 55, ci siamo chiesti se stesse in piedi. Il problema è che il mondo si è fermato, perché qualche rappresentante della politica ha deciso che, per estrarre un dente ad un paziente, bisognava usare un petardo» è la metafora utilizzata da Paolo Streparava, presidente Confindustria Brescia alla tappa del roadshow sui dati 2025 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità (realizzato da **Anfia** e Camera di commercio di Torino), ripercorrendo le scelte europee che, dal punto di vista degli imprenditori, non tengono conto della fattibilità tecnologica. «La conseguenza? Un rallentamento degli investimenti senza aver ridotto significativamente l'inquinamento globale». L'Europa pesa solo per una quota limitata delle emissioni mondiali, mentre altri Paesi (India e Cina) continuano a crescere. Secondo Streparava, studi alla mano si può dimostrare come l'auto elettrica non rappresenti automaticamente una soluzione più sostenibile rispetto ai motori tradizionali.

Da qui l'appello all'Europa: «meno rigidità ideologica», più «attenzione ai costi energetici» e un «confronto reale con il mondo industriale».

Diversificare. «È il tempo - rileva Roberto Saccone, presidente Camera di commercio di Brescia - di un nuovo salto di

qualità che metta in campo, da un lato, la collaborazione tra imprese e le loro rappresentanze, con le istituzioni pubbliche in grado di influenzare il legislatore europeo e, dall'altro, una forte spinta all'innovazione».

Tra le vie praticabili, la «multisetorialità», ossia la propensione verso settori diversificati. «Niente di nuovo - ha commentato l'assessore allo Sviluppo economico di Regione Lombardia, Guido Guidesi -; gli imprenditori l'hanno sempre fatto. Quello che non è naturale è che venga loro chiesto di farlo quando il quadro normativo che è stato concepito per un settore li limita nel protagonismo del settore a cui si sono dedicati storicamente. L'abbiamo detto fin dall'inizio: il tema non è elettrico sì o elettrico no, ma automotive sì o no. In Europa si cubano 13 milioni di posti di lavoro, che sono a rischio; si viaggia a un quarto della produttività da tre anni ormai».

Guidesi si riferisce al Cbam e al pacchetto automotive della Commissione Europea presentato come «una rivoluzione». «Ci siamo accorti che era una presa in giro, non cambiava niente. Ora però quella modifica troverà spazio di discussione al Consiglio Europeo e lì giocheremo a carte scoperte, mettendo sul tavolo le nostre proposte. I prossimi mesi - conclude - saranno decisivi -: una battaglia che dobbiamo combattere insieme perché ne va della competitività del futuro».

I numeri del settore. All'incontro, è intervenuto anche Guido Bolatto, segretario generale Camera di commercio di Torino. La panoramica sugli scenari nazionali e internazionali è stata illustrata da Miriam Sala di **Anfia**. A Barbara Barazza, responsabile Settore studi e statistica Camera di commercio di Torino, l'analisi dei risultati dell'Osservatorio sulla Componentistica automotive concernenti un universo di 2.134 im-

prese, che hanno generato un fatturato di 55,5 miliardi di euro (-6%). Il focus sul distretto lombardo - con 576 imprese (27% del totale nazionale) si colloca al secondo posto dopo il Piemonte (33,6%) - evidenzia, per il 2024, un fatturato di 18,3 mld di euro, con quasi 48.000 addetti (28,5% del settore in Italia). Dopo anni di crescita, l'anno segna una contrazione dei ricavi del 5,6%, leggermente inferiore al dato nazionale (-6%). Le flessioni più rilevanti interessano moduli e integratori di sistemi (-14,6%), subfornitori delle lavorazioni (-9,4%) e specialisti (-4,2%). Risultano in controtendenza, invece, motorsport (+4%), aftermarket (+1,2%) e, soprattutto, le attività di Engineering & Design (+8,1%). Sul fronte dell'innovazione, cresce la quota di imprese che investono in R&S (67%) e che impiegano personale dedicato; nel 2022-2024 il 58% delle aziende ha introdotto innovazioni di prodotto e il 70,5% di processo.



In sala Beretta di Confindustria Brescia. I relatori del convegno dedicato alla componentistica automotive e le sfide della transizione



*«L'auto elettrica
non rappresenta
una soluzione
per l'ambiente»*

Paolo Stregarava
CONFINDUSTRIA BRESCIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K



FLEETTIME

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

- Fleet Manager
- Case auto
- Noleggio
- Elettriche Ibride
- LCV
- Industry
- News Fuoriorario
- OltreFrontiera
- Twin Fleet
- Podcast

Componentistica automotive 2026: riconquistare la leadership

18 Marzo 2026 | Industry | No Comment



A Brescia imprese e istituzioni a confronto sull'evoluzione del settore e sulle strategie per rafforzare la competitività europea

Componentistica automotive 2026 - Si è svolta questa mattina a Brescia, presso la Sala Conferenze Cav. Lav. Pier Giuseppe Beretta di Confindustria, la seconda tappa del roadshow dedicato alla presentazione dell'edizione 2025 dell'**Osservatorio sulla Componentistica Automotive Italiana e sui Servizi per la Mobilità**, studio annuale realizzato da ANFIA e dalla Camera di commercio di Torino. L'iniziativa segue il lancio dello studio a Torino lo scorso ottobre e la tappa di Bologna, offrendo un'occasione di confronto territoriale sulle prospettive e le sfide della filiera automotive italiana, in un contesto caratterizzato da transizione green e digitale, pressioni competitive e ridefinizione degli equilibri geopolitici.

Fleetime magazine digitale marzo 2026



Breaking news

Nuovo motore Turbo 100 Peugeot: piacere di guida, e più efficienza



Dazi e motori: BMW resiste e mantiene utili sopra i 10 miliardi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Lo studio analizza dati strutturali ed economici delle imprese italiane della componentistica – produttori di parti e componenti, integratori di sistemi, fornitori di moduli e servizi, specialisti, aziende attive nell'e-mobility, ingegneria di prodotto e processi – mettendo in luce tendenze e strategie di sviluppo e innovazione tecnologica. Nel 2024, le 2.134 imprese del comparto hanno impiegato circa 168.000 addetti, generando un fatturato stimato di 55,5 miliardi di euro, registrando rispettivamente una flessione dello 0,7% e del 6% rispetto all'anno precedente.



Focus sul distretto lombardo

La Lombardia si conferma uno dei principali poli della componentistica italiana, con 576 imprese (27% del totale nazionale) e circa 48.000 addetti (28,5% dell'occupazione del settore), generando un fatturato di circa 18,3 miliardi di euro nel 2024. Dopo anni di crescita, il distretto ha registrato una flessione dei ricavi del 5,6%, lievemente inferiore alla media nazionale. Le diminuzioni più significative hanno interessato modulist e integratori di sistemi (-14,6%), subfornitori (-9,4%) e specialisti (-4,2%), mentre settori come motorsport (+4%), aftermarket (+1,2%) e Engineering & Design (+8,1%) hanno registrato trend positivi.

Sul fronte dell'innovazione, cresce la quota di imprese che investono in R&S (67%) e che dedicano personale a queste attività; tra il 2022 e il 2024, il 58% delle aziende ha introdotto innovazioni di prodotto e il 70,5% innovazioni di processo, consolidando la Lombardia come polo di eccellenza tecnologica.

Componentistica automotive 2026 – Sfide e opportunità del settore

Paolo Streparava, Presidente Confindustria Brescia, ha evidenziato le difficoltà legate alla mancanza di investimenti dei costruttori europei, alla burocrazia, ai costi del lavoro e all'energia, sottolineando che la riconversione ad altri settori non è una soluzione percorribile per la maggior parte delle aziende automotive.

Roberto Saccone, Presidente Camera di commercio di Brescia, ha ricordato che *“la leadership industriale non si conserva per inerzia, ma si riconquista attraverso investimenti, innovazione e capacità di fare sistema”*, evidenziando l'importanza della collaborazione tra imprese, istituzioni e rappresentanze industriali per trasformare la transizione energetica in opportunità concrete.

Marco Stella, Presidente Gruppo Componenti ANFIA, ha sottolineato l'urgenza di rafforzare la competitività europea di fronte a player internazionali e nuove tensioni commerciali. In questo contesto, l'**Industrial Accelerator Act**, con criteri di contenuto locale per l'accesso a incentivi e flotte aziendali, rappresenta un primo passo verso il sostegno alla filiera. ANFIA continuerà a collaborare con le istituzioni per rafforzare la resilienza e la competitività del settore.

Massimiliano Cipolletta, Presidente della Camera di commercio di Torino, ha evidenziato il valore della collaborazione con ANFIA, capace di restituire una fotografia aggiornata della filiera e delle sue prospettive, consentendo un confronto territoriale utile a elaborare strategie condivise per affrontare la transizione energetica e le nuove dinamiche di mercato.

Tavola rotonda e strategie per il futuro

Dopo i saluti istituzionali e l'intervento dell'Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia, **Guido Guidesi**, si è svolta una tavola rotonda moderata dal giornalista **Luca Orlando** (Il Sole 24 Ore), con la partecipazione di **Mario Gnutti** (Vice Presidente Gruppo

Obbligazioni ibride: Stellantis N.V. annuncia il pricing dell'offerta



L'usato elettrico italiano prende la via del Nord Europa



Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

Gnutti Carlo), **Marco Stella** (CEO DTS Group), **Roberta Niboli** (CEO & General Manager Raffmetal S.p.A.) e **Angelo Ghidoni** (AD Ghial S.p.A.).



La discussione ha affrontato la necessità di preservare la competitività dell'industria automotive europea, rafforzare il valore del Made in Europe, aggiornare il quadro regolatorio comunitario e sostenere la transizione energetica senza penalizzare le imprese. Molte aziende della filiera stanno già reagendo attraverso diversificazione produttiva, acquisizioni e progetti legati all'elettrificazione e alle nuove tecnologie della mobilità. Innovazione, adattamento e visione strategica sono elementi chiave per garantire sviluppo e tenuta della filiera nel medio-lungo periodo.

Redazione Fleetime

Fonte [ANFIA](#)

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...

[ANFIA](#) Automotive Italia, Camera di commercio Torino, competitività settore automotive, Componentistica automotive, E-Mobility, filiera automotive, imprese automotive, industria automobilistica, innovazione tecnologica, investimenti R&S, Lombardia automotive, made in Europe, mercato automotive, mobilità sostenibile, transizione energetica, veicoli elettrici

No Comments Yet

Lascia un commento

Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

HomeEconomiaArticolo GDB+

ECONOMIA 18.03.2026

Automotive, Brescia lancia la sfida: riconquistare la leadership

Anita Lorian Ronchi

In Confindustria Brescia l'incontro promosso da [Anfia](#) e Camera di Commercio. Streparava: «All'Europa chiediamo meno rigidità ideologica»

5' di lettura



Automotive, in Confindustria Brescia il roadshow [Anfia](#)

AA

Riconquistare la leadership, tra le molteplici sfide di carattere energetico, tecnologico ed ambientale. E con uno scenario geo-politico, oggi, tra i più complessi. Un'impresa per **il comparto automotive**, ma la resilienza delle imprese italiane, e segnatamente di quelle lombarde, mostra ancora una volta di possedere risorse che hanno quasi del miracolistico.

«Quando si è cominciato a parlare di Fit for 55, ci siamo chiesti se stesse in piedi. Il problema è che il mondo si è fermato, perché qualche rappresentante della politica ha deciso che, per estrarre un dente ad un paziente, bisognava usare un petardo» è la metafora utilizzata da **Paolo Streparava, presidente Confindustria Brescia** alla tappa del roadshow sui dati 2025 dell'**Osservatorio sulla componentistica automotive italiana** e sui servizi per la mobilità (realizzato da [Anfia](#) e Camera di commercio di Torino e Camera di Commercio di Brescia), ripercorrendo le scelte europee che, dal punto di vista degli imprenditori, non tengono conto della fattibilità tecnologica.

Leggi anche **Guidesi: «Sull'auto si è aperto uno spazio, ora serve entrarci»**

«La conseguenza? Un rallentamento degli investimenti senza aver ridotto significativamente l'inquinamento globale». L'Europa pesa

solo per una quota limitata delle emissioni mondiali, mentre altri Paesi (India e Cina) continuano a crescere. Secondo Streparava, studi alla mano si può dimostrare come **l'auto elettrica non rappresenti automaticamente una soluzione più sostenibile rispetto ai motori tradizionali**.

Da qui **l'appello all'Europa**: «meno rigidità ideologica», più «attenzione ai costi energetici» e un «confronto reale con il mondo industriale».



I relatori del convegno dedicato alla componentistica automotive e le sfide della transizione

Diversificare. «È il tempo – rileva **Roberto Saccone, presidente Camera di commercio di Brescia** – di un nuovo salto di qualità che metta in campo, da un lato, la collaborazione tra imprese e le loro rappresentanze, con le istituzioni pubbliche in grado di influenzare il legislatore europeo e, dall'altro, una forte spinta all'innovazione».

La strada è diversificare

Tra le vie praticabili, la «multisetorialità», ossia la propensione verso settori diversificati. «Niente di nuovo – ha commentato **l'assessore allo Sviluppo economico di Regione Lombardia, Guido Guidesi** –; gli imprenditori l'hanno sempre fatto. Quello che non è naturale è che venga loro chiesto di farlo quando il quadro normativo che è stato concepito per un settore li limita nel protagonismo del settore a cui si sono dedicati storicamente. L'abbiamo detto fin dall'inizio: il tema non è elettrico sì o elettrico no, ma automotive sì o no. In Europa si cubano 13 milioni di posti di lavoro, che sono a rischio; si viaggia a un quarto della produttività da tre anni ormai».

Guidesi si riferisce al **Cbam** e al pacchetto automotive della Commissione Europea presentato come «una rivoluzione».

«Ci siamo accorti che era una presa in giro, non cambiava niente. Ora però quella modifica troverà spazio di discussione al Consiglio Europeo e lì giocheremo a carte scoperte, mettendo sul tavolo le nostre proposte. I prossimi mesi – conclude – saranno decisivi -: una battaglia che dobbiamo combattere insieme perché ne va della competitività del futuro».

Leggi anche **Automotive, bene la mossa europea ma la Cina resta competitor critico**

I numeri del distretto in Italia e Lombardia

All'incontro, è intervenuto anche **Guido Bolatto**, segretario generale Camera di commercio di Torino. La panoramica sugli scenari nazionali e internazionali è stata illustrata da Miriam Sala di **Anfia**. A **Barbara Barazza**, responsabile Settore studi e statistica Camera di commercio di Torino, l'analisi dei risultati dell'Osservatorio sulla Componentistica automotive concernenti un universo di 2.134 imprese, che hanno generato un fatturato di 55,5 miliardi di euro (-6%).

Il focus sul **distretto lombardo** – con 576 imprese (27% del totale nazionale) si colloca al secondo posto dopo il Piemonte (33,6%) – evidenzia, per il 2024, un fatturato di 18,3 miliardi di euro, con quasi 48.000 addetti (28,5% del settore in Italia). Dopo anni di crescita, l'anno segna una contrazione dei ricavi del 5,6%, leggermente inferiore al dato nazionale (-6%). Le flessioni più rilevanti interessano **modulisti e integratori di sistemi** (-14,6%), **subfornitori** delle lavorazioni (-9,4%) e **specialisti** (-4,2%). Risultano in controtendenza, invece, **motorsport** (+4%), **aftermarket** (+1,2%) e, soprattutto, le attività di **Engineering & Design** (+8,1%).

Sul fronte dell'innovazione, cresce la quota di imprese che investono in R&S (67%) e che impiegano personale dedicato; nel 2022-2024 il 58% delle aziende ha introdotto innovazioni di prodotto e il 70,5% di processo.

Il 2026 non sarà l'anno della crescita

Se le criticità sono lunghe da elencare, non mancano le sorprese soprattutto ascoltando le storie quotidiane, le esperienze vive dei protagonisti del nostro tessuto produttivo. La prima? **Le aspettative per il 2026 se non proprio rosee**, sono quanto meno di una

stabilità nei volumi o con qualche lieve segnale di crescita. Molte aziende stanno già reagendo alle sfide in atto attraverso strategie di adattamento e rilancio, investendo nella **diversificazione produttiva**, sviluppando nuove competenze e nuovi progetti.

Leggi anche **Automotive, neutralità tecnologica o declino: il futuro si gioca ora**

quanto emerge nella tavola rotonda dove, fra i temi centrali, affiora la necessità di rafforzare il Made in Europe e di rivedere il quadro regolatorio comunitario, per sostenere la transizione senza penalizzare la capacità competitiva delle imprese. «Abbiamo investito molto, ma al momento non stiamo raccogliendo i frutti; anzi, abbiamo linee importanti che lavorano al 20/30% delle loro possibilità. Vero che l'elettrificazione, tra varie difficoltà, porta anche qualche aspetto positivo: noi per esempio, siamo entrati nell'ambito della meccatronica» riferisce Mario Gnutti, vicepresidente Gruppo Gnutti Carlo, 750 mln di fatturato, principali mercati in Nord America, Nord Europa e «una fettina di Asia».

Il nodo Unione Europea

Che cosa non funziona nella normativa europea? «Troppe variazioni, una certa confusione; mancanza di stabilità» taglia corto l'imprenditore. Nella fascia d'alta gamma si muove Dts Group: «L'importante è che possiamo lavorare su un piano competitivo omogeneo – osserva il ceo Marco Stella –; anche nell'Ue ci debbono essere delle regole per chi viene a giocare fuori casa. Abbiamo bisogno che l'Europa supporti la nostra manifattura, capisca che non possiamo essere spettatori, ma che dobbiamo scendere in campo, per evitare un'emorragia di competenze e capacità industriali».

Leggi anche **Automotive, neutralità tecnologica o declino: il futuro si gioca ora**

Il settore dell'alluminio sta a propria volta resistendo alle tensioni in atto per rimanere competitivo, specie riguardo l'approvvigionamento della materia prima (rottame) e la crescita delle esportazioni dei Paesi extraeuropei. «Il Cbam – rimarca Roberta Niboli, ceo & general manager Raffimetal – rappresenta un'ulteriore tassazione e quindi un altro elemento di svantaggio per l'industria europea. Riteniamo vada sospeso, ridisegnato e rivisto».

Anche un'azienda locale come Ghial risente indirettamente gli effetti delle dinamiche globali. «Le ricadute si avvertono anche per il piccolo stampista o il piccolo componentista. Noi - spiega l'ad Angelo Ghidoni - siamo focalizzati ad offrire un prodotto di nicchia ad alto valore aggiunto, ma l'infrastruttura va tutelata».

RIPRODUZIONE RISERVATA © GIORNALE DI BRESCIA

Iscriviti al **canale WhatsApp del GdB** e resta aggiornato



@Economia & Lavoro

Storie e notizie di aziende, startup, imprese, ma anche di lavoro e opportunità di impiego a Brescia e dintorni.

Iscriviti alla Newsletter

Suggeriti per te

Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

☰ 🔍 24 **Economia** Industria

...

In Evidenza Criptovalute Spread BTP-Bund FTSE-MIB Petrolio

24+

Abbonati

Accedi

Pubblicità

24

I NOSTRI VIDEO



Il manager dà feedback continui one to one



Le nuove competenze del food



Formazione in sostenibilità digitale di comunità

Servizio | [Confindustria](#)

Brescia chiede una svolta nelle politiche Ue dell'auto

Strepavara: «Investimenti frenati dall'incertezza normativa». Stella (Anfia): «Il made in Europe un primo passo, ora agire per aiutare l'industria».

di Luca Orlando

18 marzo 2026



Ascolta la versione audio dell'articolo



🕒 4' di lettura | English Version



Pubblicità

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



«Tanti investimenti, con un ritorno pari a zero: perché gli ordini arrivati dai costruttori sono stati pari al 20-30% dei volumi dichiarati in origine».

La sintesi di Mario Gnutti, vicepresidente dell'omonimo gruppo bresciano di componentistica automotive è eloquente e racconta molto delle difficoltà che oggi incontra l'indotto legato al comparto, che proprio a Brescia vede uno dei distretti principali del nostro paese. Con fonderie e componentisti vari costretti ad inseguire una domanda sempre più erratica e determinata da variabili esogene in continua evoluzione, tra normative Ue, dazi e impennata delle importazioni cinesi.

Publicità
Loading...



«I costruttori europei di auto - spiega Paolo Streparava, Presidente di Confindustria Brescia, all'interno dell'evento organizzato a Brescia con le imprese - non investono su nuovi progetti perché non c'è certezza sul futuro del comparto a causa delle ormai note scelte normative a livello continentale. Situazione che si sta ripercuotendo anche sui fatturati delle imprese: niente investimenti significa niente innovazione, e oggi stiamo rimanendo pericolosamente indietro in tal senso».

Grido d'allarme chiaro, che arriva da un territorio che vede nella componentistica legata all'auto una delle proprie filiere più importanti e che si confronta ora con l'impasse del settore. Stretto tra i vincoli normativi green legati al percorso Fit for 55 e la nuova concorrenza cinese, arrivata in termini di import a valore di vetture oltre il 5% del totale, un quasi raddoppio di quota rispetto ai numeri del 2024.

ABBONAMENTO 1

anno di
 abbonamento al sito
 a prezzo scontato
 Scopri di più →



ABBONAMENTO II

Sole 24 Ore 30% di
 sconto
 Scopri di più →



Settore robusto, quello lombardo della componentistica, forte di quasi 600 aziende e poco meno di 50mila addetti, con ricavi per oltre 18 miliardi di euro, messi ora in parte a rischio dal nuovo contesto competitivo e regolatorio.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

«Il quadro normativo Ue - spiega l'assessore allo Sviluppo Economico di Regione Lombardia Guido Guidesi - limita la competitività delle aziende: il tema oggi non è elettrico sì, elettrico no, il tema è auto sì o auto no. I provvedimenti presi non bastano e non cambiano in nulla il quadro dei vincoli posti. Ora però la discussione passa al Consiglio Ue e al Parlamento comunitario e in quelle sedi si dovrà giocare a carte scoperte, tutti i governi dovranno fare la propria partita. Tenendo conto che in gioco a questo punto è la competitività del futuro».

Le prime aperture di Bruxelles sull'introduzione di criteri di contenuto locale per l'accesso dei veicoli made in Europe a incentivi pubblici, appalti e flotte aziendali, rappresentano per l'Associazione Nazionale della Filiera dell'Industria Automobilistica un primo passo nella giusta direzione, anche se occorre andare oltre per difendere la manifattura continentale.

«Questo è il momento in cui non dobbiamo perdere altri pezzi di industria - spiega il presidente del Gruppo Componenti di Anfia Marco Stella - In un contesto globale segnato da dinamiche competitive sempre più aggressive, in particolare da parte dei player cinesi, e da nuove tensioni negli scambi internazionali è bene che l'Europa diventi più consapevole del proprio ruolo e si doti di strumenti per orientare queste dinamiche anziché subirle passivamente, mettendo in campo politiche industriali capaci di sostenere e rafforzare la competitività della nostra filiera».

«La filiera dell'automotive - dichiara Roberto Saccone, Presidente Camera di commercio di Brescia - è nel pieno di una trasformazione profonda, spinta dalla transizione energetica, dall'innovazione tecnologica e da uno scenario competitivo sempre più complesso e con la presenza di attori nuovi ed agguerriti. La leadership nel settore della componentistica automotive del nostro territorio è sempre stata il risultato di competenza industriale, di capacità di innovare e di apertura ai mercati; ma la leadership industriale non si conserva per inerzia: si riconquista attraverso investimenti, innovazione e capacità di fare sistema. È quindi il tempo di un nuovo salto di qualità che metta in campo, da un lato, la collaborazione tra imprese e le loro rappresentanze, con le istituzioni pubbliche in grado di influenzare il legislatore europeo e, dall'altro, una forte spinta all'innovazione.

Numerosi i nodi segnalati dalle aziende, dalle regole Cbam che inseriscono nuovi costi per chi importa materie prime necessarie alla mancanza di neutralità tecnologica che limita le scelte dei costruttori, a cui si aggiunge la scarsità degli input strategici. «In dieci anni l'export verso Cina e India di rottame di alluminio è quasi raddoppiato - spiega la Ceo di Raffmetal Roberta Niboli - arrivando al record di 1,3 milioni di tonnellate e questo si traduce in scarsità per le nostre aziende, che devono così dipendere dall'estero». Scenario complesso, a cui la filiera locale prova a rispondere provando anzitutto a diversificare i propri sbocchi oltre l'auto andando inoltre a coprire segmenti di mercato ad alta specializzazione.

«Puntiamo anche sulla generazione di potenza e sulle applicazioni rivolte all'energia per i data center - spiega Gnutti, vicepresidente di un gruppo da 750 milioni di ricavi - e in questo caso si tratta di ambiti in fortissima crescita». «Piuttosto che impegnarci sulle grandi piattaforme - aggiunge Angelo Ghidoni, ad di Ghial, 120 milioni di ricavi - abbiamo scelto negli anni di concentrarci nelle nicchie, anche per produzioni che altri non

ritenevano conveniente fare. E quello che in passato poteva apparire come un vincolo alla crescita oggi si rivela un grande vantaggio competitivo».

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI [Brescia](#) [Unione Europea](#) [impresa](#) [Confindustria](#) [Bruxelles](#)

Luca Orlando
inviato-caporedattore

[X @lucaorlando66](#)



Espandi ▾

Loading...

Brand connect

Loading...

I prossimi eventi



[Tutti gli eventi →](#)



Newsletter

Notizie e approfondimenti sugli avvenimenti politici, economici e finanziari.

[Iscriviti](#)

I video più visti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Teleborsa](#) > [economia](#)

FOCUS ITALIA TRADE AUTOMOTIVE, ANFIA: NEL 2025 EXPORT IN CALO (-11%)



(Teleborsa) - Nel periodo gennaio - dicembre del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-1,4% rispetto all'intero anno 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-1,7%), e al contrario quello dei veicoli industriali cresce dello 0,4%. Anche l'export in valore

risulta in calo rispetto a quello dell'intero 2024, dell'11,0% : il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 14,1%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 9,6%. Il saldo è negativo per circa 20,6 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 309,5 milioni per i veicoli industriali. Lo rende noto **l'Anfia** nel **Focus Italia Trade automotive dicembre 2025**.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,2% del valore totale importato), nell'intero anno 2025, **l'export con destinazione Europa** rappresenta il 62,6% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (16,2%), seguiti da Giappone (5,4%) e Cina (1,7%).

Per quanto riguarda il **comparto della componentistica**, nel periodo analizzato, cala l'import, dell'1,4%, mentre l'export aumenta dello 0,3%, con un saldo positivo di circa 7,4 miliardi di euro (era di 7,0 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,5% del valore dell'import e l'80,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17,0% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 7,9% del totale.

Lo **Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive** è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 23,9% delle importazioni ed il 20,2% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

(TELEBORSA) 18-03-2026 14:35

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TRENDS → ENERGIA • RUSSIA • AMBIENTE • CINA • ASIA

Newsletter

Cultura, Economia e Imprese. Energia e Futuro.

Le iniziative riservate agli iscritti alla community

ENERGIA OLTRE FUTURE

INTESA SANPA

SCENARI ENERGIE DEL FUTURO EFFICIENZA ENERGETICA E INNOVAZIONE SOSTENIBILITÀ PNRR AGENDE PARLAMENTARI

- live 10:28 Acqua, AIS prepara paper su infrastrutture idriche e cambiamento climatico (2) 10:27 Acqua, AIS prepara paper su infrastrutture idriche e cambiamento climatico [Espandi](#)
- 10:25 Riciclo, Fontana (Conai): "Costo

HOME » Auto, ANFIA: nel 2025 import di nuove vetture verso l'Italia in calo dell'1,4%

Auto, ANFIA: nel 2025 import di nuove vetture verso l'Italia in calo dell'1,4%

18 Marzo 2026di (anr)



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

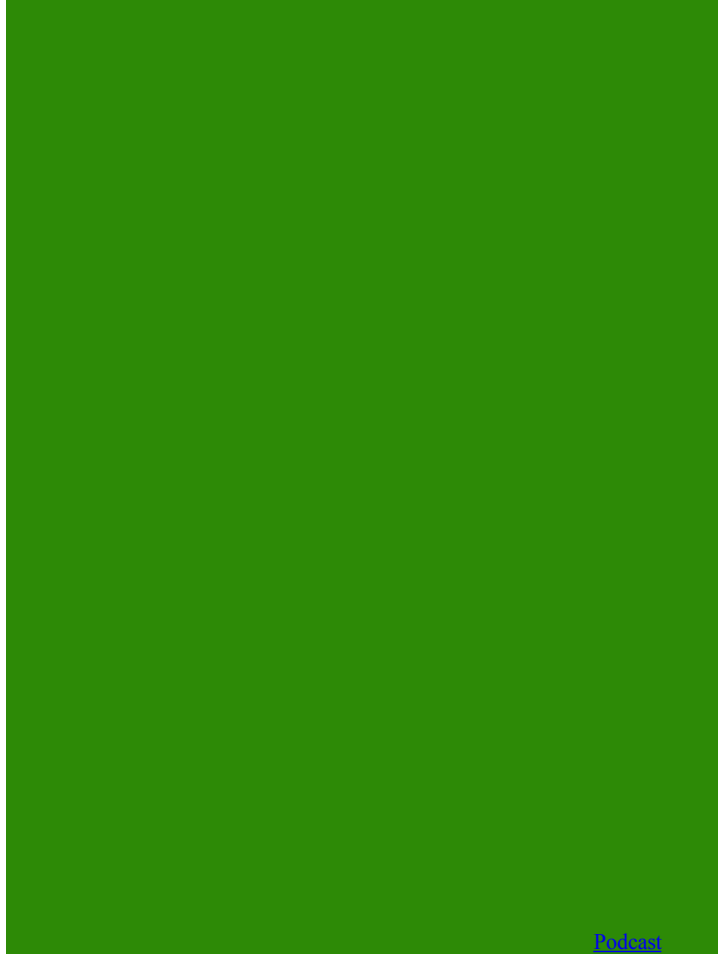
Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome utente o email *

Password *

[Recupera Password](#)

Invia



Podcast



10:33 Carburanti, prezzo gasolio in salita, Governo studia contromisure (2)

10:32 Auto, ANFIA: nel 2025 import di nuove vetture verso l'Italia in calo dell'1,4%

10:32 Carburanti, prezzo gasolio in salita, Governo studia contromisure

10:30 Acqua, AIS prepara paper su infrastrutture idriche e cambiamento climatico (3)

10:30 Federacciai, a febbraio: Acciaio +2,6% su base annua e +2,1% nei primi due mesi dell'anno

[Accesso Agenzia Stampa](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Focus Italia Trade automotive, **Anfia**: nel 2025 export in calo (-11%)

(Teleborsa) - Nel periodo gennaio - dicembre del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-1,4% rispetto all'intero anno 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-1,7%), e al contrario quello dei veicoli industriali cresce dello 0,4%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dell'intero 2024, dell'11,0% : il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 14,1% ; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 9,6% . Il saldo è negativo per circa 20,6 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 309,5 milioni per i veicoli industriali. Lo rende noto **Anfia** nel Focus Italia Trade automotive dicembre 2025. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,2% del valore totale importato), nell'intero anno 2025, l'export con destinazione Europa rappresenta il 62,6% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (16,2%), seguiti da Giappone (5,4%) e Cina (1,7%). Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, cala l'import, dell'1,4%, mentre l'export aumenta dello 0,3%, con un saldo positivo di circa 7,4 miliardi di euro (era di 7,0 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,5% del valore dell'import e l'80,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17,0% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 7,9% del totale. Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 23,9% delle importazioni ed il 20,2% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

immagine

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Focus Italia Trade automotive, Anfia: nel 2025 export in calo (-11%)

TELEBORSA

Publicato il 18/03/2026
Ultima modifica il 18/03/2026 alle ore 14:35



Nel periodo gennaio - dicembre del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-1,4% rispetto all'intero anno 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-1,7%), e al contrario quello dei veicoli industriali cresce dello 0,4%. Anche

l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dell'intero 2024, dell'11,0% : il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 14,1% ; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 9,6% . Il saldo è negativo per circa 20,6 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 309,5 milioni per i veicoli industriali. Lo rende noto **l'Anfia nel Focus Italia Trade automotive dicembre 2025**.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,2% del valore totale importato), nell'intero anno 2025, **l'export con destinazione Europa** rappresenta il 62,6% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (16,2%), seguiti da Giappone (5,4%) e Cina (1,7%).

Per quanto riguarda il **comparto della componentistica**, nel periodo analizzato, cala l'import, dell'1,4%, mentre l'export aumenta dello 0,3%, con un saldo positivo di circa 7,4 miliardi di euro (era di 7,0 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,5% del valore dell'import e l'80,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17,0% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 7,9% del totale.

Lo **Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive** è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 23,9% delle importazioni ed il 20,2% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

19/02/2026



Italia Trade automotive, ANFIA: a novembre 2025 import ed export in calo

30/01/2026

Anfia, tavolo Mimit: filiera automotive italiana presenta proposte modifica pacchetto europeo

23/01/2026

Vertice Intergovernativo Italia-Germania, intese B2B firmate a margine del Business Forum

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

18/03/2026

BCE, 163 ispezioni e 14 procedimenti sanzionatori nel 2025. Multe per 8,6 milioni di euro

18/03/2026

Wall Street apre sottotono in attesa della Fed

18/03/2026

Da Cdp realizzate per le Regioni iniziative per oltre 2,6 mld negli anni 2022-25

Focus Italia Trade automotive, **Anfia**: nel 2025 export in calo (-11%)



18 marzo 2026 - 14.40

(Teleborsa) - Nel periodo gennaio - dicembre del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-1,4% rispetto all'intero anno 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-1,7%), e al contrario quello dei veicoli industriali cresce dello 0,4%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dell'intero 2024, dell'11,0% : il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 14,1% ; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 9,6% . Il saldo è negativo per circa 20,6 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 309,5 milioni per i veicoli industriali. Lo rende noto **l'Anfia** nel Focus Italia Trade automotive dicembre 2025.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,2% del valore totale importato), nell'intero anno 2025, l'export con destinazione Europa rappresenta il 62,6% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (16,2%), seguiti da Giappone (5,4%) e Cina (1,7%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, cala l'import, dell'1,4%, mentre l'export aumenta dello 0,3%, con un saldo positivo di circa 7,4 miliardi di euro (era di 7,0 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,5% del valore dell'import e l'80,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17,0% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 7,9% del totale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 23,9% delle importazioni ed il 20,2% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

powered by Teleborsa

la Repubblica

GEDi News Network S.p.A.
P.Iva 01578251009
ISSN 2499-0817

[Abbonati](#)

APP

[Iphone](#) | [Android](#)

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

[Affari e Finanza](#) | [DII Venerdì](#) | [Robinson](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



BILANCIO E PROSPETTIVE

BREMBO, PER IL 2026
PREVISIONI IN LINEA

F. BELOTTI A PAGINA 11

Consumi elettrici in aumento A febbraio salgono del 4,6%

A febbraio l'indice Imcei di Terna che misura i consumi elettrici industriali registra il più 4,6%, arrivando al sesto mese consecutivo di crescita



I risultati di Brembo nel 2025

Dati in milioni di euro

	2025	2024	Variazione %
Ricavi	3.702,7	3.840,6	-3,6%
EBITDA % sui ricavi	612,1 16,5%	661,1 17,2%	-7,4%
EBIT % sui ricavi	336,5 9,1%	393,3 10,2%	-14,5%
Utile netto % sui ricavi	209,3 5,7%	262,6 6,8%	-20,3%



FONTE: Brembo

WITHUB

Il focus Anfia

Componenti Timida crescita dell'export

Lo stato di salute della componentistica per l'automotive nel 2025, secondo Anfia, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, vede un calo dell'import del 1,4%, mentre l'export aumenta dello 0,3%, con un saldo positivo di circa 7,4 miliardi (era di 7 miliardi nel 2024). L'Europa rappresenta il 77,5% del valore dell'import e l'80% del valore dell'export. Al di fuori del Vecchio Continente, la prima macroarea è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 7,9% del totale. Il Paese da cui l'Italia importa e verso cui esporta più componentistica automotive è la Germania. Seguono la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Brembo resiste con ricavi a 3,7 miliardi Le previsioni per il 2026 in linea col 2025

Il bilancio. Matteo Tiraboschi: con un contesto dell'automotive «sfidante», dimostrata «una capacità di resilienza» Costi di energia e materie prime condizionano gli approvvigionamenti. «Ci vorrà tempo per tornare alla normalità»

FRANCESCA BELOTTI

La parola chiave con cui si è aperto questo 2026 è volatilità. E lo si coglie appieno nelle parole del presidente esecutivo di Brembo, Matteo Tiraboschi, quando dice che «fino alla settimana scorsa immaginavamo una Brembo che, nel 2026, sarebbe cresciuta tra il 3 e il 5%». Ma il conflitto in Medio Oriente ha stravolto lo scenario e «in assenza di ulteriori peggioramenti sul piano geopolitico», comunque in un contesto «sfidante» per l'automotive, come si legge in una nota del gruppo, i numeri sono stati prudenzialmente rivisti. E per quest'anno la multinazionale dei sistemi frenanti prevede «ricavi in linea con il 2025 a parità di cambi».

L'anno che si è appena chiuso presenta, come già emerso dai risultati preliminari diffusi a fine gennaio, ricavi a 3,7 miliardi circa, in calo del 3,6% (meno 1,6% a cambi costanti) rispetto al 2024. L'Ebitda si attesta a 612,1 milioni (meno 7,4%, pari

al 16,5% dei ricavi). Dimostrando «una capacità di resilienza del nostro business, con un Ebitda del 16,5% che nel mondo dell'automotive non è un numero banale», sottolinea Tiraboschi.

Segno meno anche per l'utile netto a 209,3 milioni, quando si era attestato a 262,6 milioni nel 2024. Del resto «il 2025 è stato un anno complesso per l'automotive, sia per l'alto di gamma che per il medio-basso di gamma - rileva Tiraboschi - caratterizzato, però, allo stesso tempo, dalla capacità di Brembo di riuscire a penetrare ancora di più nei mercati di riferimento, penso agli Stati Uniti, che sono il nostro primo mercato, alla Cina e anche all'Europa».

In quanto a segmenti, quello dell'auto è in calo del 5,2%, parzialmente compensato dal buon andamento dell'Aftermarket (i ricambi). In territorio negativo anche le applicazioni per motocicli (meno 10,6%) e per veicoli commerciali (meno 10,5%). Mentre il comparto legato alle

competizioni sportive cresce di quasi il 53%. «Abbiamo rafforzato la nostra posizione competitiva acquisendo Öhlins», precisa infatti Tiraboschi. Riguardo ai mercati, le vendite di Brembo crescono del 4,1% in Italia, del 11% in Francia, del 4,2 nel Regno Unito, mentre in Germania si contraggono del 3,4%. Quelle verso l'India sono in linea con il 2024 (più 8,6% a cambi costanti); mentre in Cina calano del 9,9% (meno 6,5% a cambi costanti) e nel mercato nordamericano dell'8,7% (meno 5,1% a cambi costanti). Riguardo agli Usa, Tiraboschi puntualizza: «Soffriamo soprattutto la svalutazione del dollaro: se guardo all'ultimo trimestre 2025 c'è una decrescita del 7,4% in euro, ma in realtà in dollaro cresciamo dello 0,2%».

Il presidente esecutivo di Brembo definisce la Cina come «il mercato del futuro», in cui «viene prodotto un numero di auto pari alla somma di quelle prodotte in Europa e in Usa».

Certo: «In Cina ci sono 109 brand diversi: è inevitabile che ci sarà un consolidamento delle case automobilistiche cinesi. Ma noi operiamo nell'alto di gamma e siamo più protetti, perché lavoriamo con le case più solide». Il tema vero, secondo Tiraboschi, «è rappresentato dai costi dell'energia e delle materie prime - l'alluminio sta conoscendo un aumento che non si è mai visto - e questo sta condizionando gli approvvigionamenti». Una situazione di criticità: «Anche se la guerra dovesse finire a breve, prima di tornare alla normalità ci vorranno mesi e più si allunga la guerra più si allungano i tempi per poter recuperare una normalità nella gestione della supply chain».

La situazione già complicata dell'anno scorso non ha comunque frenato gli investimenti di Brembo: 440,7 milioni, di cui un centinaio destinati all'Italia. Le previsioni per il 2026 sono di investimenti di circa 350 milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

Home News Mercato e Industria

Componenti auto, nel 2024 fatturato in calo del 6%

Oltre 2.100 aziende coinvolte ma ricavi in discesa: il settore affronta transizione elettrica e nuove sfide globali



Foto di: Motor1 Italia visual (AI-assisted)

Di: Eleonora Lilli
19 Mar alle 15:00

Condividi

La filiera italiana dei componenti auto rallenta dopo anni di crescita: nel 2024 il fatturato è sceso del 6% e anche l'occupazione ha registrato una lieve flessione. È questo il dato principale emerso a Brescia durante la presentazione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive 2025, lo studio realizzato da [ANFIA](#), l'associazione che rappresenta le aziende della filiera auto in Italia, insieme alla Camera di Commercio di Torino.

In altre parole, le aziende che producono pezzi e tecnologie per le auto stanno affrontando una fase più difficile, influenzata dai cambiamenti del mercato e dalla transizione verso l'elettrico.

Meno fatturato, ma un settore ancora centrale

Per capire il quadro, basta guardare ai numeri: in Italia ci sono oltre 2.100 aziende che lavorano nella componentistica auto, cioè producono tutto ciò che serve per costruire un veicolo, dai motori ai sistemi elettronici.

Nel 2024 queste imprese hanno generato circa 55 miliardi di euro, ma con un calo rispetto all'anno precedente. Anche i posti di lavoro sono leggermente diminuiti, fermandosi a circa 168.000 addetti.

VIDEO

La Lombardia è una delle aree più importanti, con quasi un'azienda su tre del settore e circa 48.000 lavoratori, ma anche qui i ricavi sono scesi, seppur meno rispetto alla media nazionale. In pratica, il settore resta molto grande e rilevante, ma sta attraversando una fase di rallentamento che si riflette su tutta la filiera.

Elettrico, innovazione e concorrenza globale

Dietro questo calo ci sono diversi fattori che incidono anche su ciò che arriverà sul mercato nei prossimi anni. Da un lato, le case automobilistiche stanno rallentando alcuni investimenti a causa dell'incertezza sulle regole europee e sulla transizione elettrica; dall'altro, cresce la concorrenza internazionale, soprattutto da parte dei produttori asiatici.

Nonostante questo, molte aziende italiane continuano a investire: circa due su tre puntano su ricerca e sviluppo e più della metà ha introdotto nuovi prodotti negli ultimi anni. Significa che, mentre il settore affronta difficoltà nel breve periodo, sta cercando di prepararsi al futuro, puntando su tecnologie legate all'elettrificazione, alla digitalizzazione e a nuovi servizi per la mobilità.

Leggi anche

[Il nuovo record di Lamborghini](#)

[Benzina e diesel più economici, fino a 25 centesimi al litro](#)

[Condividi quest'articolo](#)

DI TENDENZA
Toyota rilancia. Ecco la C-HR+ il SUV pensato per l'Europa
L'auto vende ancora, ma guadagna molto meno
La nuova Lancia Gamma sarà al Salone di Parigi 2026
Il nuovo record di Lamborghini

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Redazione e contatti

ACI Editore

Riviste - Abbonamenti

Home

Guidate

Attualità

Sostenibilità

Sport

Come fare per

Classiche



l'automobileclassica
IL NUOVO NUMERO
IN EDICOLA

SCOPRI DI PIÙ



Home / Attualità / ACI: insediati ufficialmente la Consulta della Federazione e il Consiglio Sportivo Nazionale

ATTUALITÀ

Condividi con:

ACI: insediati ufficialmente la Consulta della Federazione e il Consiglio Sportivo Nazionale

di Redazione - 19/03/2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Con l'insediamento ufficiale della **Consulta della Federazione** e del **Consiglio Sportivo Nazionale**, l'Automobile Club d'Italia (ACI) inaugura una nuova stagione di attività. Sotto la guida del neo Presidente **Geronimo La Russa**, l'Ente riprende così la sua piena gestione ordinaria.

La **Consulta della Federazione** è l'organo collegiale con funzioni consultive al Presidente, così composto:

- Sig. Ettore Vierin, Presidente AC Valle d'Aosta
- Prof. Piergiorgio Re, Presidente Comitato Regionale Piemonte
- Geom. Valerio Bettoni, Presidente Comitato Regionale Lombardia
- Dott. Fiorenzo Dalmeri, Presidente Comitato Regionale Trentino Alto Adige
- Avv. Giorgio Capuis, Presidente Comitato Regionale Veneto
- Sig. Corrado Della Mattia, Presidente Comitato Regionale Friuli Venezia Giulia
- Arch. Sergio Maiga, Presidente Comitato Regionale Liguria
- Ing. Marco Franzoni, Presidente Comitato Regionale Emilia Romagna
- Ing. Leonardo Acquaviva, Presidente Comitato Regionale Toscana
- Dott. Ruggero Campi, Presidente Comitato Regionale Umbria
- Sig. Marco Rogano, Presidente Comitato Regionale Marche
- Dott.ssa Giuseppina Fusco, Presidente Comitato Regionale Lazio
- Dott. Riccardo Tesone, Presidente AC Molise



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

- Avv. Mario Aloe', Presidente Comitato Regionale Abruzzo
- Dott. Raffaele De Marco, Presidente Comitato Regionale Campania
- Dott. Raimondo Ursitti, Presidente Comitato Regionale Puglia
- Avv. Salomone Bevilacqua, Presidente Comitato Regionale Basilicata
- Ing. Ernesto Ferraro, Presidente Comitato Regionale Calabria
- Ing. Massimo Rinaldi, Presidente Comitato Regionale Sicilia
- Dott. Antonello Fiori, Presidente Comitato Regionale Sardegna.

Il **Consiglio Sportivo Nazionale** è l'organo di indirizzo della politica sportiva in materia di automobilismo ed è così composto:

- Avv. Antonino Geronimo La Russa, Presidente dell'ACI
- Sig. Corrado Della Mattia, Presidente dell'Automobile Club di Pordenone
- Sig. Stefano Torcellan, Presidente dell'Automobile Club di Treviso
- Dott. Fiorenzo Dalmeri, Presidente dell'Automobile Club di Trento
- Sig. Giuseppe Zagami, Presidente dell'Automobile Club di Verbano Cusio Ossola
- Arch. Sergio Maiga, Presidente dell'Automobile Club del Ponente Ligure
- Sig. Andrea Gibello, Presidente dell'Automobile Club di Biella
- Avv. Alessandro De Sanctis, Presidente dell'Automobile Club di Rieti
- Dott. Sandro Zucchi, Presidente dell'Automobile Club di Viterbo
- Ing. Francesco Saverio Sticchi Damiani, Presidente dell'Automobile Club di Lecce
- Avv. Francesco Ranieri, Presidente dell'Automobile Club di Bari
- Sig. Paolo Andreucci – Rappresentante dei Conduuttori
- Sig. Alessandro Battaglia – Rappresentante dei Direttori di Gara
- Sig. Armando Battaglia – Rappresentante dei Conduuttori
- Sig. Nicola Boni – Rappresentante delle Scuderie/Organizzatori ASD/SSD
- Sig. Vincenzo Bucciarelli – Rappresentante degli Ufficiali di Gara
- Sig. Simone Capuano – Rappresentante delle Scuderie/Organizzatori ASD/SSD
- Sig. Domenico Cubeda – Rappresentante dei Conduuttori
- Sig. Piero Longhi – Rappresentante dei Tecnici
- Sig. Natale Mannino – Rappresentante dei Conduuttori
- Sig. Gianluca Marotta – Rappresentante delle Scuderie/Organizzatori ASD/SSD
- Dott. Francesco Alberto Montagna – Rappresentante delle Scuderie/Organizzatori ASD/SSD
- Sig. Domenico Morreale – Rappresentante dei Conduuttori
- Sig. Roberto Pagliai – Rappresentante dei Commissari Tecnici Nazionali
- Dott. Massimiliano Rendina – Rappresentante dei Conduuttori
- Sig. Salvatore Riolo – Rappresentante dei Conduuttori
- Sig. Riccardo Scandola – Rappresentante dei Conduuttori
- Sig. Gaetano Tropea – Rappresentante delle Scuderie/Organizzatori ASD/SSD
- Sig. Simone Scattolin – Rappresentante dei Conduuttori
- Sig. Claudio Zagami – Rappresentante delle Scuderie/Organizzatori ASD/SSD
- Dott. Antonio Cernicchiario, Rappresentante UNRAE
- Dott. Andrea Debernardis, Rappresentante **ANFIA**
- Dott. Stefano Venturini, Rappresentante F.I.S.A.P.S.

IL PUNTO DI PIERLUIGI BONORA



ACI) Radio

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 →](#)



"IL DUETTO"
PIERLUIGI BONORA | DAVID GIUDICI

ACI) Radio

Home • [Aftermarket Automotive & Flotte](#)

Componentistica automotive: Lombardia si conferma polo di innovazione



Imprese a confronto sull'evoluzione della filiera automotive, in occasione della presentazione dell'edizione 2025 dell'Osservatorio **ANFIA** sulla componentistica automotive

di Redazione 19 Marzo 2026 - 17:15



Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Nei giorni scorsi Confindustria Brescia ha ospitato la seconda tappa del roadshow dedicato alla presentazione dell'edizione 2025 dell'[Osservatorio sulla Componentistica automotive italiana e sui Servizi per la Mobilità](#), studio annuale realizzato da ANFIA e dalla **Camera di commercio di Torino**. L'evento, che ha fatto seguito al [lancio ufficiale dello studio organizzato a Torino lo scorso ottobre](#) e alla tappa di Bologna, ha rappresentato un'ulteriore occasione di confronto territoriale sui **risultati dell'Osservatorio** e sull'evoluzione dello scenario in cui operano le **imprese della filiera**, tra transizione green e digitale, ridefinizione degli equilibri geopolitici e crescente pressione competitiva sui mercati internazionali.

COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE: IN ITALIA 2.134 IMPRESE E 168.000 ADDETTI

Lo studio ha analizzato i principali dati strutturali ed economici della filiera della **componentistica automotive italiana** – imprese attive, occupazione, fatturato – e le tendenze in materia di strategie di sviluppo e investimenti tecnologici del comparto. L'universo di riferimento dell'Osservatorio è da sempre estremamente variegato e comprende **produttori di parti e componenti**, integratori di sistemi e fornitori di moduli, specialisti, subfornitori, aziende dell'infomobilità, fornitori di servizi per la mobilità e **imprese specializzate nella mobilità elettrica**, nonché imprese attive nell'ingegneria di prodotto e di processo (Engineering & Design).

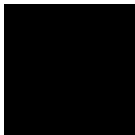
Nel 2024 questo universo, composto da **2.134 imprese** con sede legale in Italia, ha impiegato un numero stimato di addetti pari a circa **168.000** (-0,7% rispetto al 2023) e generato un fatturato di circa **55,5 miliardi di euro** (-6%).

LOMBARDIA CRUCIALE NELL'ECOSISTEMA DELLA COMPONENTISTICA

In occasione dell'incontro di Brescia, il focus sul **distretto lombardo** – che per numero di imprese (**576**, pari al 27% del totale nazionale) si colloca al secondo posto dopo il Piemonte (33,6%) e davanti all'Emilia-Romagna (10,5%) – ha evidenziato, per il 2024, un fatturato stimato di circa **18,3 miliardi di euro**, con quasi **48.000 addetti** (28,5% dell'occupazione del settore in Italia). Dopo anni di crescita, il 2024 ha segnato una



Energy Tank:
il robot cinese che "insegue" l'auto elettrica per ricaricarla



Componentistica automotive:
Lombardia si conferma polo di innovazione



contrazione dei ricavi del 5,6%, variazione leggermente inferiore al dato nazionale (-6%).

Le **flessioni più rilevanti** hanno interessato modulist e integratori di sistemi (-14,6%), subfornitori delle lavorazioni (-9,4%) e specialisti (-4,2%). Risultano in controtendenza, invece, motorsport (+4%), **aftermarket (+1,2%)** e, soprattutto, le attività di Engineering & Design (+8,1%).

Sul fronte dell'**innovazione**, è cresciuta la quota di imprese che investono in R&S (67%) e che impiegano personale dedicato, mentre nel triennio 2022-2024 **il 58% delle aziende lombarde ha introdotto innovazioni di prodotto e il 70,5% innovazioni di processo**, confermando il ruolo della regione tra i principali poli innovativi della componentistica automotive italiana.



LE DICHIARAZIONI DEGLI ADDETTI AI LAVORI

Durante la presentazione, nel commentare i numeri dell'Osservatorio sulla componentistica automotive, **Paolo Stregarava** (Presidente Confindustria Brescia) ha denunciato lo stallo degli investimenti causato dall'**incertezza normativa europea**, che frena l'innovazione e fa perdere competitività, segnalando inoltre l'**aggravio di costi** (energia, lavoro, burocrazia) e l'impossibilità, per molte imprese, di una riconversione industriale verso altri settori.

Roberto Saccone (Presidente Camera di Commercio di Brescia) ha invece evidenziato la **centralità della Lombardia** come motore della **componentistica automotive italiana**, richiamando tuttavia la necessità di una visione strategica chiara e di un supporto istituzionale concreto per accompagnare le aziende lungo la complessa transizione energetica.

È poi intervenuto **Marco Stella** (Presidente Gruppo Componenti ANFIA), secondo cui l'attuale contesto globale segnato da dinamiche competitive sempre più aggressive, in particolare **da parte dei player cinesi**, e da nuove tensioni negli scambi internazionali, richiede un'**Europa più consapevole del proprio ruolo** e capace di introdurre strumenti per orientare queste dinamiche, anziché subirle passivamente, mettendo in campo politiche industriali capaci di sostenere e rafforzare la competitività della nostra filiera della componentistica. Il recente **Industrial Accelerator Act** va proprio in questa direzione.

Infine **Massimiliano Cipolletta** (Presidente della Camera di commercio di Torino, rappresentato all'evento da Guido Bolatto, Segretario Generale Camera di commercio di Torino), ha sottolineato che la **filiera automotive**, sempre solida seppur costantemente sotto pressione, deve confrontarsi con la transizione energetica e con dinamiche di mercato che **richiedono investimenti, innovazione** e una grande capacità di adattamento.

PRESERVARE LA COMPETITIVITÀ DELL'INDUSTRIA AUTOMOTIVE EUROPEA

Successivamente alla presentazione, si è svolta una **tavola rotonda** moderata dal giornalista Luca Orlando (Il Sole 24 Ore), che ha visto il coinvolgimento di Mario Gnutti (Vice Presidente Gruppo Gnutti Carlo), Marco Stella (CEO DTS Group), Roberta Niboli (CEO & General Manager Raffmetal SpA) e Angelo Ghidoni (Amministratore delegato Ghial SpA).

La discussione si è concentrata sulla necessità di **preservare la competitività dell'industria automotive europea** in un contesto internazionale sempre più complesso e caratterizzato da profonde trasformazioni tecnologiche e normative. Tra i temi centrali è emersa l'importanza di **rafforzare il valore del Made in Europe** e di rivedere il quadro regolatorio comunitario, in particolare per quanto riguarda strumenti normativi come il CBAM e il sistema ETS, affinché possano

sostenere la transizione senza penalizzare la capacità competitiva delle imprese europee.

Parallelamente, è stato sottolineato come molte aziende della filiera stiano già reagendo alle sfide in atto attraverso **strategie di adattamento e rilancio**, investendo nella diversificazione produttiva verso nuovi settori e mercati, anche tramite operazioni di acquisizione, e sviluppando competenze e **progetti legati all'elettrificazione** e alle nuove tecnologie della mobilità. In questo scenario, la capacità di innovare e di ampliare il proprio posizionamento industriale è certamente uno degli elementi chiave per garantire la tenuta e lo sviluppo della filiera nel medio-lungo periodo.

Share on:     

[#ANFIA](#) [#COMPONENTISTICA AUTO](#) [#LOMBARDIA](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento

 **SICURAUTO.IT**

Attualità e Mondo Auto
Manutenzione Auto

Inchieste e Dossier Esclusivi
Guide all'Acquisto e Normative

Business e Aftermarket Automotive
Prove e Recensioni Indipendenti

Chi siamo - Contatti e Pubblicità - Privacy Policy - Cookie Policy -
SICURAUTO.it- Il magazine auto per l'Automobilista e il Professionista © 2000 - 2026 - Cluster Net PL6762503116

X

Flotte & finanza

Nuova entità giuridica IATF AISB



L'**International Automotive Task Force (IATF)** ha annunciato la creazione di **IATF AISBL**, una **nuova entità giuridica** con sede a Bruxelles. IATF AISBL mira rafforzare la governance globale dell'ente dopo 25 anni di attività. Per le circa 105.000 organizzazioni certificate IATF 16949 nel mondo non sono previsti impatti né azioni, mantenendo invariati i processi di audit e certificazione. La trasformazione supporta il ruolo dell'ente nel promuovere la qualità lungo la catena di fornitura automobilistica.

Riportiamo la dichiarazione del **Direttore Generale ANFIA Gianmarco Giorda**:

"La costituzione della IATF AISBL rappresenta un passaggio significativo e strategico per il futuro del settore automotive e testimonia la volontà condivisa di continuare ad investire sul mantenimento e sull'innalzamento del livello della qualità della progettazione e della produzione automotive a livello globale.

In un contesto industriale che sta affrontando sfide tecnologiche e regolamentari epocali

– come quelle legate alla decarbonizzazione, digitalizzazione, cybersecurity, per citarne alcune - e che si confronta con una crescente complessità delle catene di fornitura, la nuova governance è orientata a potenziare ulteriormente i meccanismi di coordinamento e di indirizzo del sistema, focalizzandosi sulle relazioni tra le aziende produttrici e gli organismi di certificazione e sul miglioramento del livello di servizio offerto da questi ultimi. L'obiettivo è accrescere ulteriormente l'affidabilità e la fiducia lungo l'intera filiera automotive fino al consumatore finale".



Focus Italia Trade Automotive Dicembre 2025

Nel periodo gennaio-dicembre del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-1,4% rispetto all'intero anno 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-1,7%), e al contrario quello dei veicoli industriali cresce dello 0,4%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dell'intero 2024, dell'11,0%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 14,1%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 9,6%. Il saldo è negativo per circa



20,6 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 309,5 milioni per i veicoli industriali. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,2% del valore totale importato), nell'intero anno 2025, l'export con destinazione Europa rappresenta il 62,6% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (16,2%), seguiti da Giappone (5,4%) e Cina (1,7%). Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, cala l'import, dell'1,4%, mentre l'export aumenta dello 0,3%, con un saldo positivo di circa 7,4 miliardi di euro (era di 7,0 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,5% del valore dell'import e l'80,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17,0% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 7,9% del totale. Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 23,9% delle importazioni ed il 20,2% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni. Scarica dal sito di [Anfia](#) il Focus Italia Trade Automotive DICEMBRE 2025 © riproduzione riservata Nel periodo gennaio-marzo del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-6,5% rispetto al primo trimestre del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-5,9%), mentre quello dei veicoli industriali cala del -10,3%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello In "Car Service" [ANFIA](#) (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) ha pubblicato il report "Focus Italia Trade Automotive Agosto 2024", un documento che analizza lo stato del mercato italiano dell'automotive nei mesi di gennaio-agosto 2024. Nei primi otto mesi del 2024, l'import-export dei pneumatici ha fatto registrare questi dati: -3,5% per l'import e +5,9% In "Car Service" A dicembre 2024, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 36,6% rispetto a dicembre 2023, mentre nell'intero 2024 diminuisce del 22,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa In "Car Service"

LIEVE RISALITA A DICEMBRE PER LA PRODUZIONE DI VETTURE, MA IL BILANCIO ANNUALE RESTA IN ROSSO

AUTOMOTIVE italiano in diminuzione nonostante la spinta finale del 2025

Il quadro della produzione dell'industria automotive italiana nel 2025 è un misto di segnali contrastanti: se a dicembre l'indice è tornato a salire rispetto allo stesso mese del 2024, l'intero anno ha chiuso con una flessione significativa. Secondo i dati preliminari diffusi da Anfia basati sulle rilevazioni Istat, l'indice della produzione dell'industria automotive ha registrato a dicembre 2025 un aumento del +13,5% rispetto a dicembre 2024, invertendo così la tendenza negativa che aveva caratterizzato i tre mesi precedenti. Una performance che, nei fatti, è sostenuta dalla crescita dei volumi di autovetture prodotte: circa 22mila unità, con una variazione su dicembre 2024 addirittura superiore al +100%.

Tuttavia, il dato positivo di fine anno non riesce a compensare il trend negativo che ha dominato i dodici mesi: l'industria automotive italiana, nel suo complesso, chiude il 2025 con un calo del -10,3% dell'indice di produzione rispetto al 2024.

Se si analizzano i singoli comparti, emergono elementi di disomogeneità:



LAVORAZIONI IN CALO

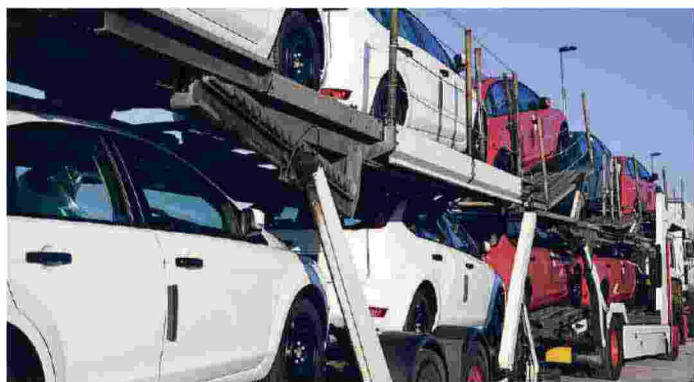
Nel 2025 sono state prodotte 238mila autovetture, quasi il 20% in meno del 2024

Il segmento della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) mostra una ripresa tendenziale nel solo dicembre (+35,3%), ma nel complesso dell'anno perde terreno del -15,3%. La fabbricazione di carrozzerie e rimorchi, invece, prosegue con

un andamento al ribasso, segnando una flessione mensile del -20% e una lieve diminuzione annua, mentre la produzione di parti e accessori segna un aumento fisiologico nel mese (+1,2%) ma cala su base annuale

(-4,8%). In termini di volumi, le 238mila autovetture nel 2025 rappresentano quasi un quinto in meno

rispetto all'anno precedente, e il totale degli autoveicoli prodotti si attesta a circa 474mila unità, con una riduzione del -19,8% sui dodici mesi. Questi dati vanno letti anche alla luce della dinamica dell'industria manifatturiera nazionale: mentre la produzione industriale registra una crescita modesta a dicembre (+3,2%) e chiude il 2025 piatta (-0,2%), il settore automotive paga un calo molto più marcato. Un comparto che, lo scorso anno, ha scontato criticità produttive già visibili nei mesi precedenti, con periodi di forte contrazione. Nonostante il timido accenno di ripresa, le imprese della filiera continuano a confrontarsi con costi energetici elevati, una domanda interna rallentata e un mercato globale sempre più competitivo.



VENDITE

L'EXPORT REGGE L'URTO Germania primo mercato estero

Nel 2025, l'export italiano di autoveicoli ha raggiunto 13,45 miliardi di euro nel periodo gennaio-ottobre, con la Germania come principale mercato estero, seguita da Stati Uniti e Francia. Anche la componentistica automotive ha mantenuto un saldo positivo di oltre 6 miliardi di euro.