



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 3 al 9 marzo 2026

Torino, 13 marzo 2026

Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
17	Il Sole 24 Ore	05/03/2026	<i>Campania, il 12 marzo tavolo sulla crisi dell'auto (V.Viola)</i>	2
24	Il Giornale	05/03/2026	<i>Crisi dell'Auto, ora Bruxelles rilancia il Made in Europe (P.Bonora)</i>	3
	Autobusweb.com	05/03/2026	<i>Nei primi due mesi del 2026, il mercato dell'autobus italiano sfiora le 1.000 immatricolazioni. E, at</i>	4
	Flottefinanzaweb.it	05/03/2026	<i>Auto UE: falsa partenza a gennaio (-3,9%)</i>	7
	Partsweb.it	05/03/2026	<i>La commissione europea pubblica l'Industrial Accelerator Act</i>	9
	Sicuraauto.it	05/03/2026	<i>Industrial Accelerator Act: le regole per l'auto Made in UE e i dubbi</i>	11
	Siderweb.com	05/03/2026	<i>Anfia: «IAA primo passo a tutela dell'automotive Ue» - L'associazione plaude soprattutto all'introdu</i>	17
	Ansa.it	06/03/2026	<i>Bonfiglioli (Confindustria), incertezza frena investimenti, preoccupazione e' il minimo</i>	19
116	L'Espresso	06/03/2026	<i>Diesel redivivo (V.Berruti)</i>	21
	Affaritaliani.it	06/03/2026	<i>Rilancio componentistica automotive italiana: sfide e opportunita'</i>	22
	Bolognatoday.it	06/03/2026	<i>Crisi, energia e guerra in Medio Oriente frenano l'industria: Rischiamo di perdere investimenti e fa</i>	26
	Gazzetta.it	06/03/2026	<i>Le auto a Gpl e metano convergono ancora? Vantaggi e svantaggi</i>	27
	Ilfattoquotidiano.it	06/03/2026	<i>Auto, l'Accelerator Act di Bruxelles divide i costruttori sul made in Europe</i>	29
	IlNordEstQuotidiano.it	06/03/2026	<i>Il rilancio della componentistica automotive italiana tra pressioni normative e competitive</i>	32
	NotiziarioMotoristico.com	06/03/2026	<i>Osservatorio componentistica ANFIA: laftermarket in crescita</i>	35
	Partsweb.it	06/03/2026	IL RILANCIO DELLA COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE ITALIANA TRA PRESSIONI NORMATIVE E COMPETITIVE	37
	PneusNews.it	06/03/2026	<i>Rinnovo cariche Consorzio Italiano Biogas: Gattinoni presidente e Baronchelli vicepresidente</i>	40
	Quattroruote.it	06/03/2026	<i>Unione europea Auto Made in EU, l'industria bocchia il piano di Bruxelles tra dubbi e accuse di prote</i>	41
	Trasportale.it	06/03/2026	<i>ANFIA per il rilancio della componentistica automotive italiana</i>	47
1+7	Corriere di Bologna (Corriere della Sera)	07/03/2026	<i>Automotive, la lunga notte Ma la Motor Valley traina (L.Cav.)</i>	51
7	Gazzetta di Modena Nuova	07/03/2026	<i>Frenata dell'automotive, e' allarme Confindustria: servono regole europee</i>	52
12	Il Resto del Carlino - Cronaca di Bologna	07/03/2026	<i>Dazi, energia e guerre "Investitori timorosi Nuova crisi dell'auto"</i>	54
	NEWSAUTO.it	07/03/2026	<i>Incentivi auto elettriche e plug-in: l'Industrial Accelerator Act blinda il Made in UE</i>	55
	Fleettime.it	09/03/2026	<i>Componentistica automotive: le sfide e il rilancio della filiera italiana</i>	60
	Plastix.it	09/03/2026	<i>Il rilancio della componentistica auto tra pressioni normative e competitive</i>	63

Campania, il 12 marzo tavolo sulla crisi dell'auto

Manifattura

Già coinvolti 10mila
lavoratori di cui
6mila dell'automotive

Vera Viola

La crisi del settore metalmeccanico - e dell'auto in particolare - suscita forti preoccupazioni in Campania. È partita da qui la richiesta delle organizzazioni sindacali regionali di categoria, alla Regione Campania, di convocare un tavolo che si riunisse prima che le singole vertenze venissero discusse al Mimit a Roma. La risposta della Regione Campania è arrivata: la riunione si terrà il 12 marzo presso l'assessorato alle Attività produttive a Napoli.

«Contiamo solo in Campania 30mila dipendenti della filiera dell'auto - dice Massimiliano Guglielmi della Fiom - che è in grave crisi. Il 2026 è l'anno in cui si esauriscono gli ammortizza-

tori sociali che devono essere quanto prima rinnovati e implementati».

La Fim Cisl Campania in un Report sul secondo semestre 2025, parla di 45 aziende metalmeccaniche in crisi e di circa 10mila lavoratori già coinvolti tra cassa integrazione, riorganizzazioni e cessazioni di attività. «La situazione - si legge nel Report di Fim Cisl - è particolarmente critica nelle filiere dell'automotive e dell'indotto, con una concentrazione drammatica nell'area metropolitana di Napoli, dove si registrano 5.907 lavoratori colpiti».

La crisi dell'auto parte dagli stabilimenti produttivi di Stelantis. Lo stabilimento storico, il Giambattista Vico di Pomigliano, vive una fase critica, con Cig e solidarietà per 3.750 unità, secondo fonti sindacali. E l'utilizzo medio del contratto di solidarietà si è attestato su una media del 39%. Lo stabilimento di Pratola Serra (Avellino) è in piena attività, invece, in quanto costruisce i motori di nuova generazione. Ma anche lì nei giorni scorsi, sono stati indetti scioperi. Tra le realtà più rilevanti dell'indotto coinvolte e con dipendenti in cig vi sono poi Transnova, con circa 50 dipendenti a cui è stato appena annunciato

il licenziamento. Ma anche - dicono i sindacati - gruppi come Proma, Magneti Marelli, Ficommirrors, Denso.

«È triste vedere stabilimenti campani lavorare non a pieno regime - dice Paolo Scudieri presidente di Anfia automotive e del gruppo Adler - ciò è frutto di una politica europea che ha voluto la transizione senza creare i presupposti». «Al sistema industriale campano - dice il segretario regionale di Fim Cisl Giuseppe De Francesco - servono riduzione del costo dell'energia, sostegno agli investimenti e alla riconversione produttiva». Si discute di conversione industriale, si guarda al comparto della Difesa. «Il passaggio dalla produzione metalmeccanica di componenti per auto al settore aeronautico o spaziale è complicato su larga scala e in tempi medi - afferma il presidente del Distretto aerospaziale della Campania, Luigi Carrino -. Piuttosto una conversione potrebbe avvenire nel campo della difesa terrestre, dove i codici Ateco sono gli stessi. Lavorando sulle certificazioni le Pmi potrebbero convertirsi alla difesa terrestre con limitati investimenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MISURE Dopo diversi rinvii pronto l'Industrial Accelerator Act

Crisi dell'Auto, ora Bruxelles rilancia il Made in Europe

Interessate anche le industrie energivore e il green

Pierluigi Bonora

■ Garantire che l'industria manifatturiera europea conti per il 20% del Pil dell'Ue (sceso al 14,3% nel 2024 dal 17,4% del 2000) entro il 2035, anno che rappresenta un chiodo fisso per Bruxelles. Stabiliti, inoltre, i criteri che regolano il "Made Europe" relativi alle basse emissioni di carbonio per poter accedere ad appalti e incentivi pubblici. Sono alcuni dei punti attorno a cui ruota l'Industrial Accelerator Act che la Commissione Ue ha illustrato ieri dopo diversi rinvii. La proposta interessa settori strategici come l'industria ad alta intensità energetica, l'automotive e le tecnologie pulite. Introdotta anche nuove condizioni relative ad alcuni investimenti esteri in comparti strategici. Per progetti superiori a 100 milioni, provenienti da Paesi che controllano una fetta rilevante della produzione mondiale (Cina in primis), si vogliono garantire ricadute industriali nell'Ue: trasferimento di tecnologia, una quota significativa di occupazione europea e accordi con imprese locali.

La proposta, che ora dovrà essere negoziata da Parlamento Ue e Stati membri, con le immane modifiche, prevede che dal gennaio 2029 nei settori delle costruzioni e dell'auto si applichino quote minime di prodotti a basso contenuto di carbonio e di origine europea: il 25% per l'alluminio e il 5% per il cemento. Per l'acciaio sarà invece richiesto un contenuto minimo del 25% di produzione low carbon. Sul fronte auto, il regolamento prevede che i veicoli green sostenuti da fondi pubblici siano

assemblati nell'Ue e includano una quota significativa (70%) di componenti locali.

«Tutto questo - secondo il vicepresidente della Commissione Ue, Stéphane Séjourné - rappresenta un cambiamento di dottrina economica per l'Unione». Soddisfatto il ministro italiano Adolfo Urso: «Finalmente la proposta che noi abbiamo sollecitato del Made in Europe è contenuta nell'Industrial Accelerator Act. L'Europa ci ascolta».

Tra i pilastri della proposta di Bruxelles c'è l'uso della spesa pubblica per sostenere la produzione industriale. Gli appalti pubblici nell'Ue, infatti, valgono oltre 2mila miliardi.

Per Anfia (filiera italiana automotive) e Clepa (componentistica europea), «l'iniziativa rappresenta un primo importante passo al fine di preservare il tessuto industriale della filiera nel Vecchio continente».

«Ma il rischio - commenta Marco Bonometti, presidente della multinazionale bresciana Omr - è che il tutto si traduca in un aumento della burocrazia e in regole che appesantiscano le filiere a danno della competitività dell'industria manifatturiera europea. Occorrono politiche forti a sostegno dell'industria, per favorire e finanziare l'innovazione come hanno fatto Cina e Usa. L'Ue, finora, è stata capace di porre regole come il Green deal, per non parlare delle multe che finanziano i nostri concorrenti».

Obiettivo: la manifattura del Vecchio Continente deve valere il 20% del Pil



MISURE Ursula von der Leyen, presidente della Commissione Ue



Abbonati

Chi Siamo Newsletter La Rivista Aziende che contano Contatti Podcast Feed Rss

f y i in

Web

Cerca nel sito

Q

News Tpl E-bus Coach e turismo Componenti Aziende Eventi e fiere Vita da autista

Mobility Innovation Tour

Vedi tutte le categorie v

Naviga per

marca v

Home ▶ Nei primi due mesi del 2026, il mercato dell'autobus italiano sfiora le 1.000 immatricolazioni. E, attenzione, risale il diesel...

Nei primi due mesi del 2026, il mercato dell'autobus italiano sfiora le 1.000 immatricolazioni. E, attenzione, risale il diesel...

Sono gli ultimi colpi di coda? Il mercato dell'autobus italiano, dopo un 2024 da sogno (circa 4.900 targhe sopra le 8 tonnellate) e un 2025 sopra le 4.000 unità, nei primi due mesi del 2026 ha messo a referto un risultato per certi versi inaspettato, specialmente dopo il calo di gennaio: sono ben 984 le [...]

5 Marzo 2026 di Redazione



In primo piano

PODCAST / AUTOBUS Weekly – Ascolta il nuovo episodio!

🕒 27 Febbraio 2026 📄 News

Tutto il mondo delle batterie, spiegato bene. È nato lo speciale "The Battery Cycle"

🕒 3 Marzo 2026 📄 News

Due mesi al via: NME – Next Mobility Exhibition scalda i motori e annuncia gli espositori: eccoli!

🕒 3 Marzo 2026 📄 Eventi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Sono gli ultimi colpi di coda? Il **mercato dell'autobus italiano**, dopo un 2024 da sogno (circa 4.900 targhe sopra le 8 tonnellate) e un 2025 sopra le 4.000 unità, nei primi due mesi del 2026 ha messo a referto un risultato per certi versi inaspettato, **specialmente dopo il calo di gennaio**: sono ben **984 le immatricolazioni** registrate **dell'Anfia**, il 23,5% in più rispetto ai primi due mesi dell'anno passato (797). Ecco, allo stesso tempo non bisogna farsi trarre in inganno: gran parte di queste sono immatricolazioni di consegne effettuate nel 2025 e "solo" ora registrate. La previsione, unanime, è di un calo dei volumi, vista anche l'ormai prossima scadenza del Pnrr (il 30 giugno 2026). Certo è che con quasi 1.000 nuovi veicoli tra gennaio e febbraio, la possibilità di chiudere anche questo anno sulle 4.000 targhe non è una missione impossibile.

Ci sono alcuni dati che balzano all'occhio. Il primo è la ripresa del **diesel**, che cresce del 60% e tornare a pesare per più della metà dell'immatricolato. Il secondo, per quanto non sia una novità, l'**affermazione dell'elettrico, pari al 30% del totale e addirittura del 70% nel segmento degli autobus urbani**. Il quarto, e ultimo, sono quei **73 mezzi a idrogeno**.

Il mercato per segmenti: urbani, interurbani, turistici e scuolabus

Il 43% delle 984 immatricolazioni, ovvero 422 unità, è rappresentato dai **Classe I**, che salgono del 41,6% rispetto ai primi due mesi del 2025. In crescita (del 18,1%) anche i **Classe II**: **Anfia** ne ha registrati 294, pari al 30% della torta complessiva. Segno "più" anche per i **Classe III**, reduci da un 2025 straordinario: sono 259, pari al 26% de totale. Infine, sopra le 8 ton di massa a pieno carico di contano anche 9 **scuolabus** (1%), che sono quasi tutti (8) di Isuzu.

Le tipologie di trazione: diesel ed elettrico in spinta

Come già anticipato, **ottima la performance del diesel** dal primo gennaio al 28 febbraio dell'anno corrente: 549 immatricolazioni di autobus a gasolio (+62,4% sulle 338 del medesimo periodo 2025), pari al 56% delle 984 targhe. Da segnalare, all'interno dei 549 veicoli a motore tradizionale, anche 4 mezzi bio-diesel.

Continua a spirare forte il vento nella poppa dell'**elettrico a batteria: 298 e-bus** (erano 134 a gennaio-febbraio 2025) e market share del 30%, che diventa il 70% prendendo in considerazione solo i nuovi urbani. Sempre in materia di trazioni a cosiddette zero emissioni, anche **73 autobus a idrogeno** (pari al 7,4% del totale): 69 i mezzi di Solaris e 4 i Mercedes-Benz.

In sofferenza, invece, le tecnologie del gas e del metano. **Anfia** ha registrato un solo autobus Lng e 50 a Cng. Il metano perde il 75% e con 51 targhe rappresenta appena il 5% del totale. Male anche l'ibrido, che cede quasi il 90%: 13 immatricolazioni.

La classifica dei costruttori

Più di un terzo delle 984 targhe – per l'esattezza il 32,9% – **porta la firma di Iveco Bus (324, di cui 208 Crossway e 87 E-Way)**. Alle sue spalle **Daimler Buses** con 122, 78 Mercedes-Benz e 44 Setra (12,4%) e **King Long** con 102 (10,4%), peraltro tutte elettriche. Ai piedi del podio **Solaris** con 92 (9,3%), dunque **Scania** con 81 (8,1), di cui ben 45 Touring. Il dato del Grifone – come sottolineiamo sempre – contiene anche i coach Irizar su telaio del

costruttore svedese. Rimanendo in casa Traton, **MAN** è a quota 80 (8,1%). Quindi **Otokar** con 42 (4,3%), **Yutong** con 36 (3,7%), **Isuzu** con 33 (3,4) e **BYD** con 22 (2,2%).

Fuori dalla top ten provvisoria troviamo **Temsa** con 16, **Menarini** con 14, **Irizar** con 10, **Karsan** e **Van Hool** (VDL), **Volvo** con 2 e infine **BMC** con 1.

Articoli correlati

Tutto il mondo delle batterie, spiegato bene. È nato lo speciale “The Battery Cycle”

🕒 3 Marzo 2026 📄 News

Scandipadova, siglata partnership con Irizar per l’assistenza tecnica dei coach su telaio Scania

🕒 2 Marzo 2026 📄 News

Seri Industrial conferma: la gigafactory di Teverola si farà e sarà operativa nel 2027

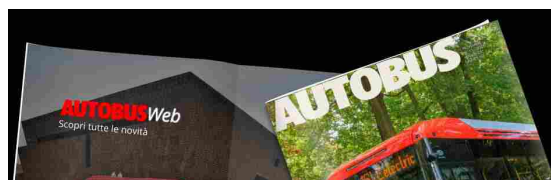
🕒 2 Marzo 2026 📄 News

Incidente tram a Milano: il mezzo deraglia e sbatte contro un palazzo: 2 morto e più di 50 feriti. Il conducente: “Ho avuto un malore”

🕒 28 Febbraio 2026 📄 News



Sfoggia la nostra rivista online, non perderti gli ultimi articoli!



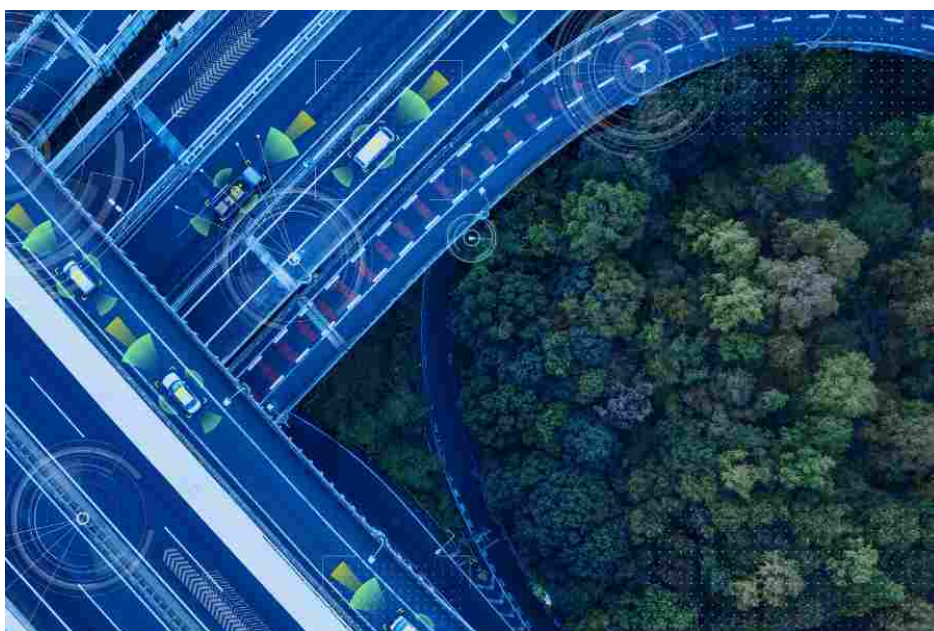
Leggi la rivista onlin

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Flotte & finanza

Auto UE: falsa partenza a gennaio (-3,9%)



Il mercato automobilistico dell'Unione Europea apre il 2026 con il segno meno: secondo l'ACEA, a gennaio le immatricolazioni sono scese del 3,9%, fermandosi a circa 800 mila unità. Nonostante questa contrazione generale, il comparto dell'auto elettrica mostra una controtendenza decisa, registrando una crescita del 24,2% e raggiungendo una quota di mercato vicina al 20%.

In questo contesto, l'Italia si distingue positivamente con un incremento del 6,2%, posizionandosi al terzo posto per volumi tra i principali mercati europei. Tuttavia, sebbene le vendite di veicoli elettrici nel nostro Paese siano aumentate del 40,7%, la loro penetrazione sul mercato resta la più bassa tra i grandi Stati membri (6,6%). Parallelamente, continua l'espansione dei costruttori cinesi, la cui quota di mercato in Europa è salita al 5,5%. Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA, ha espresso preoccupazione per l'attuale quadro normativo europeo. Ha sollecitato una revisione del pacchetto legislativo automotive, chiedendo in particolare di: sospendere il giro di vite previsto per il 2027 sui veicoli ibridi plug-in (PHEV), considerati una tecnologia ponte essenziale: garantire una reale neutralità tecnologica nella revisione dei regolamenti sulle emissioni di CO2; introdurre, tramite l'imminente Industrial Accelerator Act, clausole di local content per proteggere la produzione e le competenze industriali del territorio europeo.

"A gennaio, dopo diversi mesi di crescita moderata, l'Europa dell'auto registra una flessione (-3,9%) - ha commentato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. - Nonostante l'apertura

dell'anno in calo, si evidenzia un inizio positivo per le vendite di auto elettriche, che, nel mese, crescono a doppia cifra (+24,2%, con una quota del 19,3%, 4,4 punti percentuali in più rispetto a gennaio 2025). Anche in Italia, il Paese che ha performato meglio tra i major market (+6,2% sulle immatricolazioni di gennaio 2025) ed è terzo per volumi, l'elettrico continua a crescere (+40,7%), a fronte di una quota di mercato ferma ad un debole 6,6% - la più bassa tra i major market. Non si arresta l'avanzata dei brand cinesi in Europa. Considerando solo i principali riportati da ACEA (Volvo Cars, BYD, SAIC Motor) si rileva un incremento dei volumi del 17% circa, passando da una quota di mercato del 4,5% a gennaio 2025 al 5,5% a gennaio 2026.

In questo scenario, nell'ambito dell'iter legislativo del pacchetto automotive UE, tengo a ribadire l'urgente necessità di attuare una sospensione dello step di inasprimento dell'utility factor previsto da gennaio 2027 per i veicoli ibridi plug-in (PHEV), tecnologia da salvaguardare e non penalizzare essendo fondamentale per la transizione verso la mobilità elettrica.

Parallelamente, resta importante intervenire sulla proposta di revisione del Regolamento CO 2 presentata nel Pacchetto automotive dalla Commissione europea, ancora ben lontana dal principio di neutralità tecnologica, e, in vista della presentazione dell'Industrial Accelerator Act (IAA) il prossimo 4 marzo, adottare una misura di local content che possa tutelare l'occupazione qualificata e preservare le competenze tecnologiche strategiche dell'industria europea".

Il mercato auto dell'area UE+EFTA+UK registra 961.382 immatricolazioni a gennaio 2026, evidenziando una flessione del 3,5% rispetto all'anno precedente. Mentre Italia (+6,2%), Regno Unito (+3,4%) e Spagna (+1,1%) mostrano segni di crescita, Francia e Germania registrano entrambe un calo del 6,6%. Le motorizzazioni elettrificate (inclusi BEV, PHEV e ibride) dominano con il 67,7% del mercato, sostenute da una forte crescita delle ricaricabili.





Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS



Accedi

Home News News Aftermarket

News Aftermarket

La commissione europea pubblica l'Industrial Accelerator Act

5 Marzo 2026



UN PRIMO IMPORTANTE PASSO PER TUTELARE E RAFFORZARE LA COMPETITIVITA' DELL'AUTOMOTIVE MADE IN EU

La Commissione europea ha pubblicato oggi l'Industrial Accelerator Act (IAA), proposta di regolamento finalizzata ad istituire un quadro di misure per accelerare la transizione alla decarbonizzazione e l'innovazione nelle industrie europee dei settori strategici, tra cui l'automotive.

ANFIA accoglie con favore l'approvazione della proposta, portata avanti insieme a CLEPA, dell'introduzione di regole di contenuto locale di componentistica come prerequisito di accesso dei veicoli prodotti in UE a incentivi pubblici, appalti e flotte aziendali, che rende questa proposta legislativa un primo importante passo nella direzione di preservare il tessuto industriale della filiera automotive europea e



PARTS

DISTRIBUZIONE AFTERMARKET PERIODICITA': 11 NUMERI ALL'ANNO PER L'ITALIA

[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

rafforzarne la competitività nell'attuale scenario internazionale.

Le politiche di valorizzazione del contenuto locale rappresentano infatti uno strumento chiave per garantire che la trasformazione del settore avvenga mantenendo in Europa la creazione di valore strategico.

Garantire una quota di almeno il 70% di produzione di parti e componenti realizzati in Europa – considerando che il 75-80% del valore di un veicolo è rappresentato dalla componentistica – significa rafforzare la sovranità industriale del continente, tutelare l'occupazione qualificata e preservare competenze tecnologiche strategiche, stimolando la produzione di veicoli e stabilizzando gli investimenti industriali.

In linea con quanto proposto dalla Commissione in merito ai requisiti relativi alla batteria, è fondamentale il massimo impegno di imprese e istituzioni per garantire, nei prossimi anni, lo sviluppo di una solida e competitiva filiera europea delle batterie: sostenere la produzione di celle, materiali attivi, sistemi di gestione e componentistica correlata è condizione essenziale per consolidare la competitività del settore nel lungo periodo.

Fondamentali, a questo scopo, gli accordi internazionali per l'approvvigionamento di materie prime strategiche.

Contando sull'impegno e sul lavoro che ANFIA intende continuare a dedicare al riguardo, la proposta può certamente essere ancora migliorata, specificando che il criterio del contenuto locale venga riferito ai fornitori di primo livello (Tier1) e all'ultima trasformazione sostanziale in UE e accogliendo la proposta di adottare un'esenzione per i piccoli costruttori di veicoli commerciali leggeri che producono in UE dagli obblighi di "union origin requirements" per la partecipazione a gare di appalto ed incentivazioni pubbliche, considerando la peculiarità di questo specifico comparto e il numero ridotto di produzioni che lo caratterizza.

In merito all'ambito applicativo geografico, la posizione dell'associazione resta ferma sulla necessità di un'applicazione esclusiva nell'Unione Europea, allargata al massimo al Regno Unito.

#IAA

#Industrial Accelerator Act

[← Precedente](#)

**Sebastien Vanderperre
nominato nuovo CEO
di LKQ RHIAG**

Ti potrebbero interessare



TAG

#ricambi 725

#aftermarket 513

#officine 270

#filtri 195

#lubrificanti 179

#mercato auto 157

Home • [Aftermarket Automotive & Flotte](#)

Industrial Accelerator Act: le regole per l'auto Made in UE e i dubbi



Scopri l'Industrial Accelerator Act e come questa proposta della Commissione UE intende rilanciare la competitività dell'automotive europeo

di **Raffaele Dambra** 5 Marzo 2026 - 20:00



Offerte auto con rottamazione: gli sconti di marzo 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il **4 marzo 2026** passerà probabilmente alla storia come il giorno in cui l'**Unione Europea** ha deciso di smettere di essere "solo un mercato" per tornare a essere una **fabbrica**. Con la presentazione dell'**Industrial Accelerator Act (IAA)**, la Commissione Europea ha calato l'asso del cosiddetto **Clean Industrial Deal**: una risposta muscolare, ispirata in parte alle raccomandazioni del **Rapporto Draghi**, per blindare la competitività del Continente. Tra ambizioni di sovranità produttiva e nuovi vincoli burocratici, il provvedimento punta a un obiettivo quasi rivoluzionario: riportare il peso della manifattura al 20% del PIL UE entro il 2035. Ma è nel **settore automobilistico** che la sfida si fa incandescente, trasformando il concetto di "**Made in Europe**" da semplice slogan a un rigido disciplinare tecnico.

Ultime notizie



Industrial Accelerator Act: le regole per l'auto Made in UE e i dubbi



A7 Serravalle-Genova: un km di coda per incidente verso Genova



INDUSTRIAL ACCELERATOR ACT: LA STRETTA SUI REQUISITI DI ORIGINE

L'**Industrial Accelerator Act** non è una semplice dichiarazione d'intenti, ma un **regolamento** che riscrive i criteri di accesso al mercato e ai sussidi pubblici. In estrema sintesi, la Commissione introduce il principio della **preferenza europea** per proteggere le filiere strategiche dalla concorrenza asimmetrica, specialmente quella asiatica.

Per l'**automotive**, questo si traduce in una "stretta" senza precedenti sui **requisiti di origine**. Un veicolo elettrico o ibrido, per poter **beneficiare di incentivi all'acquisto, fondi pubblici o appalti**, non dovrà solo essere assemblato in Europa, ma rispettare soglie di componentistica locale estremamente severe.

Ecco i pilastri del "Made in UE" per l'automotive.

Requisito	Dettaglio Tecnico
Assemblaggio Finale	Deve avvenire obbligatoriamente all'interno dei confini dell'Unione Europea per accedere a incentivi e appalti.
Local Content (Componenti)	Almeno il 70% del valore dei componenti (escluse le batterie) deve essere prodotto nel mercato unico.
Produzione Batterie	Almeno tre componenti chiave (incluse le celle) devono avere origine UE o provenire da partner con accordi di libero scambio specifici.
Investimenti Esteri	Per investimenti extra-UE superiori a 100 mln €, vige l'obbligo di creare almeno il 50% di posti di lavoro locali .

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Oltre ai vincoli, l'IAA introduce **corsie preferenziali burocratiche**: i progetti definiti "strategici" godranno di autorizzazioni digitali accelerate e del principio del **silenzio-assenso** per snellire i tempi di costruzione delle fabbriche. Tuttavia, è proprio qui che nascono i dubbi dei costruttori (ACEA): il rischio è che questi requisiti, pur proteggendo l'industria locale, finiscano per **alzare i costi di produzione** in un momento in cui l'auto elettrica deve ancora diventare un prodotto di massa accessibile a tutti.

LE REAZIONI DELL'AUTOMOTIVE EUROPEO: TRA CAUTO OTTIMISMO E RICHIAMO ALLA REALTÀ

Infatti, se da un lato la Commissione Europea vede nell'Industrial Accelerator Act uno **scudo per l'industria continentale**, dall'altro i protagonisti della filiera non nascondono **forti perplessità** sulla fattibilità pratica del piano. Le reazioni di **ACEA** (l'associazione dei costruttori) e **CLEPA** (la voce della componentistica) delineano un quadro complesso: non basta imporre il "Made in UE" per decreto se non si creano le **condizioni strutturali** per produrre a costi competitivi.

ACEA: "Servono fatti, non solo target"

Come già anticipato, l'associazione dei costruttori europei ha accolto il provvedimento con **estrema cautela**, sottolineando che la competitività non si ottiene solo con i vincoli di produzione locale. Secondo ACEA, l'IAA rischia di essere un **guscio vuoto** se non viene accompagnato da condizioni critiche imprescindibili:

Costi energetici. Senza un abbattimento reale delle bollette industriali, le fabbriche europee rimarranno fuori mercato rispetto a quelle cinesi o americane.

Infrastrutture. Il successo dell'auto UE dipende dalla capillarità della rete di ricarica e rifornimento idrogeno, ancora troppo frammentata.

Neutralità tecnologica. ACEA avverte che la politica industriale dovrebbe focalizzarsi sulla riduzione delle emissioni piuttosto che imporre rigidamente quali tecnologie produrre e dove.

CLEPA: mettere in sicurezza la filiera, ma a quale prezzo?

Per i fornitori di componentistica rappresentati da **CLEPA**, l'IAA è visto come un passo necessario per

mettere in sicurezza le capacità produttive strategiche (dai semiconduttori alle materie prime critiche). Tuttavia, la preoccupazione principale riguarda **i tempi e i finanziamenti**. CLEPA evidenzia come la transizione verso il “Made in UE” richieda investimenti massicci che le piccole e medie imprese del settore faticano a sostenere senza un supporto finanziario diretto e meno burocratico. Il rischio è che i nuovi requisiti di local content **spingano i costi così in alto** da rendere i fornitori europei **meno appetibili** per i grandi marchi globali.

In sintesi, il fronte industriale concorda sulla necessità di proteggere il mercato, ma lancia un monito chiaro: senza energia a basso costo e materie prime garantite, **l’Industrial Accelerator Act rischia di diventare una “fortezza isolata”** piuttosto che un acceleratore di crescita.



LA FILIERA ITALIANA (ANFIA): “UN PRIMO IMPORTANTE PASSO MA SI PUÒ MIGLIORARE”

Guardando al nostro orticello, per **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), l’Industrial Accelerator Act rappresenta un “primo importante passo” per difendere la **competitività di una filiera** dove il 75-80% del valore del veicolo è generato proprio dalla componentistica. L’Associazione sottolinea che il local content non deve

essere però visto come una misura protezionistica, ma come uno strumento di resilienza necessario per evitare che un quinto della produzione europea venga rimpiazzato da **forniture extra-UE**, mettendo a rischio 500.000 posti di lavoro.

Tuttavia, **ANFIA** incalza la Commissione su alcuni punti correttivi: chiede che le regole di origine vengano estese anche al **Regno Unito**, per non spezzare legami industriali storici, e invoca una **deroga specifica per i piccoli costruttori** (SVM) di veicoli commerciali leggeri, considerando la peculiarità di questo specifico comparto e il numero ridotto di produzioni che lo caratterizza.



IAA: UN BIVIO PER L'AUTO EUROPEA

In conclusione, l'**Industrial Accelerator Act** segna il passaggio definitivo da un'Europa che si limitava a regolare il mercato a un'Europa che prova a governare la produzione. La scommessa della Commissione è ambiziosa: trasformare la transizione ecologica in un **volano per la sovranità industriale** e riportare la manifattura al centro del PIL continentale. Tuttavia, la tensione tra la necessità di proteggere i confini produttivi e l'urgenza di mantenere i prezzi accessibili per i consumatori resta il **vero nodo da sciogliere**. Il successo di questa manovra non si misurerà solo sui volumi di auto prodotte, ma sulla capacità dell'UE di

rendere il “Made in Europe” un valore aggiunto competitivo e non un costo insostenibile per le imprese e i cittadini.

PRO (Vantaggi)**CONTRO (Rischi e Dubbi)**

✓ Sovranità Strategica Riduce drasticamente la dipendenza asiatica per batterie e microchip critici.	✗ Aumento dei Costi I rigidi criteri di produzione locale potrebbero far lievitare i prezzi finali delle auto.
✓ Burocrazia Snellita Corsie preferenziali e “silenzio-assenso” per i nuovi impianti industriali strategici.	✗ Ritorsioni Commerciali Rischio di dazi incrociati e tensioni con partner extra-UE (Cina e USA in primis).
✓ Tutela Occupazionale Vincoli per gli investitori esteri che obbligano alla creazione di posti di lavoro locali.	✗ Gap Energetico Senza energia a basso costo, produrre in UE resta meno competitivo rispetto agli USA.
✓ Resilienza della Filiera Incentivi legati al valore reale generato all’interno del Mercato Unico Europeo.	✗ Sostenibilità per le PMI Le piccole imprese italiane faticano a reggere i ritmi e i costi della riconversione.

Share on:     

#CASE AUTOMOBILISTICHE #INDUSTRIA #UE

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento

Gruppo fiori - manchette

comsteel right

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

- NEWS
- PREZZI
- MERCATI
- BILANCI
- SIDERWEB
- EVENTI
- SHOP
- EDUCATIONAL
- ABBONAMENTI



SCOPRI SIDERWEB **PROVA GRATUITA** >

RICERCA

ACCEDI A SIDERWEB



ARTICOLI SIMILI

5 marzo 2026

ANFIA: «IAA PRIMO PASSO A TUTELA DELL'AUTOMOTIVE UE»

L'associazione plaude soprattutto all'introduzione di regole sul contenuto locale della componentistica

di Federico Fusca

26 febbraio 2026

AUTOMOTIVE, ANFIA: «INSERIRE LOCAL CONTENT NELL'IAA»

L'associazione chiede misure di protezione e stimolo per la componentistica nell'Industrial Accelerator Act

di Federico Fusca

6 marzo 2025

AUTOMOTIVE, ANFIA: «PIANO D'AZIONE INSUFFICIENTE»

Secondo l'associazione, il documento non ha recepito alcuni temi essenziali indicati dal comparto

di Federico Fusca

4 marzo 2026

IAA, IL SETTORE SIDERURGICO CHIEDE PIU TUTELE

Contestate l'assenza di criteri "Made in EU" e le incertezze sulla definizione di acciaio low-carbon

di Sarah Falsone

1 aprile 2025

ACCIAIO E SOSTENIBILITA: L'AGENDA ESG DI MARZO

Innovazione, finanziamenti e politiche: i macro temi sostenibili protagonisti del mese di marzo

Home / News / Anfia: «IAA primo passo a tutela dell'automotive U...

Anfia: «IAA primo passo a tutela dell'automotive Ue»

L'associazione plaude soprattutto all'introduzione di regole sul contenuto locale della componentistica

5 marzo 2026

Benvenuto in siderweb

Accedi

Username

Password

Ricordami

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere l'articolo, attiva la **prova gratuita**.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Per sette giorni potrai navigare il sito e al termine del periodo decidere se abbonarti o continuare con i servizi gratuiti.

Prova gratuita

Se vuoi sfruttare tutti i **vantaggi dell'abbonamento**, scopri la formula piu adatta alle tue esigenze.

Abbonamenti

Puoi anche **registrarti gratuitamente** per sfruttare i servizi a disposizione di tutti gli utenti. Potrai partecipare ai nostri eventi con i principali player italiani e internazionali, ricevere il siderweb TG e la newsletter Weekly con gli aggiornamenti piu rilevanti della settimana, accedere a pubblicazioni e analisi esclusive della redazione.

Registrati ora.

Registrati

di Anna Vernile

Altre News

Sideralba

MERCATI

4 marzo 2026
TONDO: DIVERSI PRODUTTORI SOSPENDONO LE VENDITE
 Forte incertezza a causa della crisi del Golfo. Possibili rialzi di prezzo nel breve

2 marzo 2026
COILS: PREZZI IN GRADUALE RIALZO
 Tuttavia, scorte elevate e domanda debole frenano gli acquisti

2 marzo 2026
ACCIAI SPECIALI LUNGI: IN CORSO AUMENTI
 Colpiti sia i prodotti non legati sia i legati

27 febbraio 2026
ROTTAME: PER MARZO PREVALGONO ATTESE DI STABILITA
 Prezzi fermi tra Italia ed estero, ridimensionate le aspettative di rialzo

25 febbraio 2026
TRAVI E LAMINATI: ALTRE RICHIESTE DI AUMENTO
 Si irrigidiscono le posizioni dei produttori

Altre analisi

SPECIALI

LASCIA UN COMMENTO

Per partecipare alla discussione devi effettuare l'accesso

Username

Password

I NOSTRI VIDEO

siderweb TG: edizione del 27 febbraio 2026

L'altro volto dell'acciaio: Alessandro Banzato

siderweb TG: edizione del 20 febbraio 2026

Altri video

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia / PMI

Bonfiglioli (Confindustria), incertezza frena investimenti, preoccupazione è il minimo

BOLOGNA, 06 marzo 2026, 12:30

Redazione ANSA

Condividi



Per quanto riguarda la guerra in Medio Oriente "credo che essere preoccupati oggi sia il minimo".

Lo ha dichiarato la presidente di Confindustria Emilia Area Centro, Sonia Bonfiglioli, a margine dell'incontro dal titolo "Il rilancio della componentistica automotive italiana tra pressioni normative e competitive", organizzato da **Anfia** in collaborazione con Confindustria Emilia Area Centro, la Camera di commercio di Bologna e la Camera di commercio di Torino.

"Quando ci si alza la mattina - ha spiegato Bonfiglioli - credo che chi fa impresa oggi sia inevitabilmente preoccupato.

È una situazione sicuramente difficile, in cui si sommano diversi fattori critici".

"Il punto più delicato - ha osservato - è quando a questa fase si aggiungono elementi come il costo dell'energia, i dazi, le dinamiche valutarie e un contesto di forte incertezza geopolitica, fino alle guerre in corso".

"L'effetto devastante di questo scenario è quello di generare una sorta di completa ingessatura degli investimenti - ha detto Bonfiglioli - E questo ha un impatto drammatico sull'economia reale e sull'industria".

"Il rischio vero è che anche chi era orientato a fare investimenti, assumendosi dei rischi, oggi decida di aspettare.

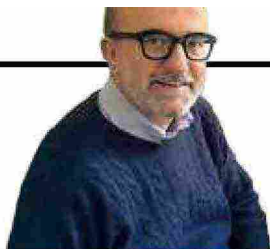
Molte delle nostre aziende sono di dimensioni medio-piccole e davanti a una situazione così complessa possono pensare che sia meglio fermarsi e vedere cosa succede".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

FUORIGIRI

Valerio Berruti

Diesel redivivo



Le aziende rilanciano a sorpresa i motori a gasolio. Con nuovi filtri e catalizzatori. E tante domande sulla lotta all'inquinamento



Il mercato più pazzo del mondo? Quello dell'automobile dove le regole vengono scritte (male) per poi essere cambiate. Dove le strategie cambiano come fossero i colori di un vestito. Sempre più difficile capirci qualcosa, soprattutto aggrapparsi a una pur minima certezza. Prendete l'auto a gasolio. Sembrava seppellita dallo scandalo Dieseldgate e dalle vendite in continua discesa. Guai solo a parlarne, veleno puro per l'umanità, peste per le città. Poi, improvvisamente, eccole ritornare. A riscoprirle è il gruppo Stellantis (ma non è il solo) fino a pochi mesi fa solidamente incastonato nel futuro "tutto elettrico", secondo la strategia dell'ex ad, Carlos Tavares. Qualcuno l'ha addirittura chiamata "controrivoluzione". Comunque, sia quel che sia, i motori a gasolio sono tornati su Peugeot 308, Opel Astra e DS N°4 e sulle Alfa Romeo Tonale, Giulia e Stelvio. Il motivo di questo ritorno? «Le insite doti d'efficienza e di riduzione delle emissioni di anidride carbonica rispetto ai motori a benzina». Certo, è vero che sono stati migliorati con nuovi filtri antiparticolato, catalizzatori e sistemi di trattamento dei gas di scarico, ma rimane difficile da comprendere dove sia andato a finire l'obiettivo ambientale. E soprattutto il destino dell'auto elettrica. E qui arriviamo nella sempre più incomprensibile transizione energetica. Ieri era una religione per quasi tutti i costruttori, oggi sta diventando la prima re-

La nuova Peugeot 308, uno dei nuovi modelli che propongono anche il motore diesel

sponsabile della deindustrializzazione del comparto europeo dell'auto. Almeno così l'ha definita il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori, durante l'audizione sul Pacchetto Automotive di Bruxelles. Ecco le sue parole: «Oggi otto consumatori su dieci in Europa non scelgono un'auto elettrica: è giusto dare loro la possibilità di libera scelta. Il Vecchio Continente è l'unica regione al mondo ad aver perso tre milioni di veicoli rispetto al periodo pre-Covid, presi dalla Cina, che esporta in Europa quasi solo vetture termiche: l'85%».

Attenzione, però, agli Usa di Trump. Secondo il Financial Times, la recente svolta nelle strategie di elettrificazione ha provocato perdite per almeno 65 miliardi di dollari nel settore nell'ultimo anno, dovute principalmente alla conseguente revisione dei piani di prodotto e investimento e all'abbandono di molti obiettivi legati proprio alla crescita delle auto elettriche. Le nuove stime prevedono che queste rappresenteranno solo il 5% delle nuove vendite negli Stati Uniti nei prossimi anni, circa la metà del livello attuale. Contrordine: tutto torna come prima. O quasi. Se questo non è il mercato più pazzo del mondo, qualcuno dica cos'è... **TE**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VERDE & ROSSO



Motodays al via alla Fiera di Roma. Fino a domenica 8 marzo torna l'evento dedicato al mondo delle due ruote (www.motodays.it), giunto alla quattordicesima edizione. Uno dei pilastri dell'edizione di quest'anno è il grande progetto didattico dedicato ai giovani che coinvolgerà circa tremila studenti.



Mercato auto Europa, il 2026 parte in salita. Le nuove immatricolazioni si attestano a 961.382 unità, registrando una contrazione del 3,5% rispetto alle 996.016 del corrispondente mese del 2025. Il confronto con i livelli pre-pandemia rimane tuttavia notevole, con un divario del 21,6% rispetto a gennaio 2019.

Fondato nel 1996 da Angelo Maria Perrino
Direttore responsabile Marco Scotti



Sezioni

- [Economia](#)
- [Corporate](#)
- [Politica](#)
- [Esteri](#)
- [News](#)
- [Salute](#)
- [Sport](#)
- [ALTV](#)

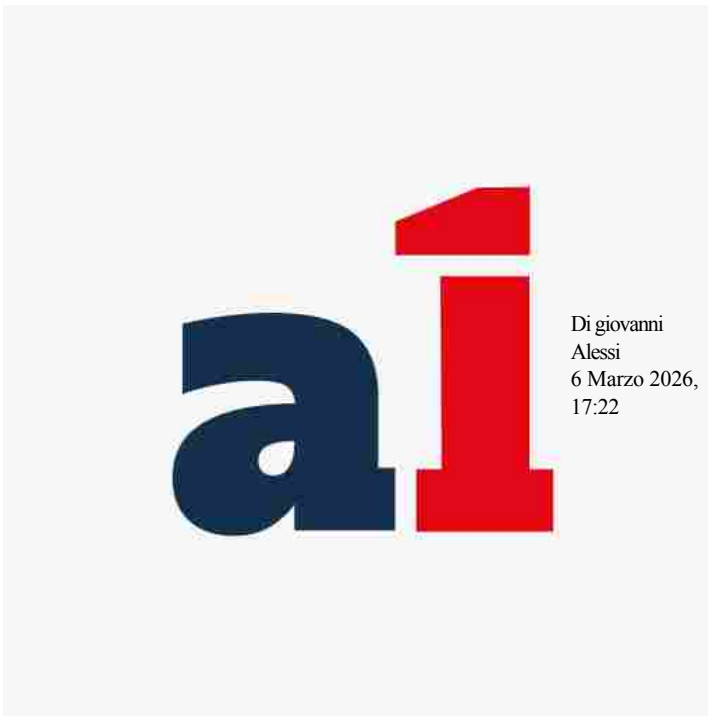
Tendenze

- [Iran](#)
- [Borse](#)
- [Trump](#)
- [Ascolti tv](#)
- [Garlasco](#)



[Home](#) » [Auto e Motori](#) » Rilancio componentistica automotive italiana: sfide e opportunità

Rilancio componentistica automotive italiana: sfide e opportunità



Leggi anche



• [Referendum Giustizia, scontro Mulè-Woodcock su Piazzapulita: “Non siete un partito politico”](#)

• [Ford Puma e Kuga BlueCruise: guida mani libere ora di serie](#)

• [Aspetti la “buonuscita” da tre anni? La Corte costituzionale ti dà ragione.](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ma dovrai aspettare ancora

Osservatorio 2025: filiera a 55,5 mld (-6%). Tra norme UE e concorrenza, serve rilancio.

A Bologna, nell'Auditorium Biagi di Confindustria Emilia Area Centro, l'industria della **componentistica automotive** si è guardata allo specchio con i numeri dell'edizione 2025 dell'Osservatorio realizzato da ANFIA e Camera di commercio di Torino: una fotografia utile perché arriva dopo un 2024 che, per la filiera, "chiude" una fase di crescita e apre un ciclo più complesso, stretto tra **pressioni normative** europee e **pressioni competitive** internazionali.

Il perimetro censito è ampio e ormai va oltre il pezzo "meccanico" tradizionale: include produttori di parti e componenti, integratori di sistemi, fornitori di moduli, Engineering & Design, specialisti **aftermarket** e **motorsport**, fino alle realtà legate a infomobilità, mobilità elettrica e servizi innovativi. È un dettaglio chiave: la trasformazione del settore non è più solo "motore sì/motore no", ma anche software, connettività, servizi e automazione.

I numeri 2024: fatturato giù, occupazione in lieve calo

Nel 2024 l'universo della componentistica automotive nazionale conta **2.134 imprese** (quasi tutte società di capitale), **168.000 addetti** (-0,7% sul 2023) e un fatturato automotive stimato in **55,5 miliardi di euro** (-6%).

Il calo non colpisce tutti allo stesso modo: le contrazioni più marcate riguardano **fornitori di moduli e integratori di sistemi** (-8,2%), **specialisti** (-7,0%) e **subfornitori delle lavorazioni** (-6,8%). In controtendenza, due nicchie che oggi diventano "termometro" della resilienza: **motorsport** (+1,2%) e **aftermarket** (+0,6%), le uniche categorie in crescita.

Emilia-Romagna: terzo distretto, calo più contenuto e addetti in aumento

Il focus presentato a Emilia-Romagna fotografa un distretto che è terzo in Italia per numerosità dopo Piemonte e Lombardia: **225 imprese** (10,5% del totale), **3,7 miliardi di fatturato** nel 2024 (-4,1% sul 2023, quindi meglio del -6% nazionale) e **12.700 addetti** (7,6% dell'occupazione del settore).

Qui il segnale più interessante è sul lavoro: **occupazione +0,7%** in controtendenza rispetto al dato nazionale, grazie soprattutto a **motorsport** (+6,8%) e lavorazioni (+8,1%), che compensano la riduzione dei subfornitori. E anche sul fatturato tornano a emergere **motorsport** (+2,4%) e **aftermarket** (+0,6%).

Il "nodo volumi" e il contesto: senza produzione locale la filiera soffre

Nell'analisi di scenario, l'Osservatorio lega la fase difficile anche ai volumi domestici: secondo stime ANFIA, in Italia la produzione di autoveicoli nel 2024 è scesa a **591.000 unità** (-32,3%) e per il 2025 è attesa un'ulteriore discesa verso **circa 500 mila** (-15,5%). In parallelo, il mercato italiano 2024 è a **1,79 milioni di unità** (-0,3%) e la previsione 2025 è **1,75 milioni** (-2,6%).

Tradotto in chiave economica: una filiera dimensionata su una certa scala produttiva non può reggere a lungo con volumi "sotto-soglia". E diventa inevitabile parlare di **diversificazione**, **internazionalizzazione** e riposizionamento tecnologico.

Previsioni 2025: clima pesante su fatturato, ordini e investimenti

Se il 2024 è stato l'anno della frenata, le attese 2025 raccontano un sentiment ancora più cupo: solo il **20%** delle imprese prevede aumento del fatturato, mentre il **63%** stima una riduzione (saldo -43%). Le difficoltà maggiori riguardano **ordinativi interni** (saldo -46%) e **vendite estere** (saldo -35%). Sul lavoro, il saldo è negativo (-39%) e il **53%** prevede tagli al personale; inoltre nel primo semestre 2025 il **38%** ha dovuto ricorrere ad ammortizzatori sociali. Anche gli **investimenti fissi lordi** mostrano un saldo negativo (-27%).

Le leve per il rilancio: neutralità tecnologica, energia e "level playing field"

La tavola rotonda ha messo in fila le priorità industriali: dalla diversificazione verso **aerospazio e difesa** (dove però servono requisiti e certificazioni specifiche) al ruolo delle **motorizzazioni endotermiche di nuova generazione** e dell'**ibridizzazione** per sostenere la domanda di componenti tradizionali, mentre l'**elettrificazione** procede a velocità meno lineare del previsto. Centrale anche la richiesta di **sburocraziazione** in UE e di misure che premiano i veicoli **Made in Europe** nella transizione green, insieme al ripristino di un **level playing field** sui fattori di competitività, a partire dai **costi dell'energia**.

A Bologna il confronto ha coinvolto, tra gli altri, Sonia Bonfiglioli, Valerio Veronesi, Marco Stella e Massimiliano Cipolletta; con interventi di figure industriali come Andrea Paciocco (Marelli), Ranieri Niccoli (Automobili Lamborghini) e Francesco Possati (Marposs Group), con conclusioni affidate a Vincenzo

Stellantis, Charles Christman nuovo Head of Investor Relations

Colla.

Il messaggio economico che esce dall'Osservatorio è netto: la filiera resta grande (per imprese, addetti e valore), ma per tornare a crescere servono tre cose insieme: domanda (anche domestica), competitività (energia e regole) e un riposizionamento tecnologico che non lasci indietro competenze e capitale umano.

In Breve

Titolo studio: Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità – Edizione 2025

Promotori: ANFIA e Camera di commercio di Torino

Presentazione roadshow: Bologna, Confindustria Emilia Area Centro – Auditorium Biagi (6 marzo 2026)

Campione indagine 2025: 432 imprese (tasso di risposta 20,6%)

Numeri Italia 2024: 2.134 imprese; 168.000 addetti; 55,5 mld € fatturato automotive (-6%)

Focus Emilia-Romagna 2024: 225 imprese; 3,7 mld € (-4,1%); 12.700 addetti; occupazione +0,7%

© 1996 – 2026 Uomini & Affari S.r.l. Tutti i diritti sono riservati

Fondato nel 1996 da Angelo Maria Perrino
Direttore responsabile Marco Scotti

Testata giornalistica registrata, Direttore responsabile Marco Scotti, Reg. Trib. di Milano n° 210
dell'11 aprile 1996 – P.I. 11321290154


Affaritaliani, prima di pubblicare foto, video o testi da internet, compie tutte le opportune verifiche al fine di accertarne il libero regime di circolazione e non violare i diritti di autore o altri diritti esclusivi di terzi. Per segnalare alla redazione eventuali errori nell'uso del materiale riservato, scrivete a tecnici@affaritaliani.it: provvederemo prontamente alla rimozione del materiale lesivo di diritti di terzi.

- [Contatti](#)
- [Per la tua pubblicità](#)



- [Privacy Policy](#)
- [Cookie Policy](#)
- [Preferenze Privacy](#)

Crisi, energia e guerra in Medio Oriente frenano l'industria: Rischiamo di perdere investimenti e fa

L'appello di Bonfiglioli e Colla : Serve una sterzata europea su energia e filiere industriali Energia, geopolitica e transizione tecnologica stanno mettendo sotto pressione la filiera dell'automotive italiano. 

Il tema è stato al centro dell'incontro Il rilancio della componentistica automotive italiana tra pressioni normative e competitive, ospitato all'Auditorium Biagi di Confindustria Emilia Area Centro . L'appuntamento, organizzato da [Anfia](#) insieme alla Camera di commercio di Bologna e alla Camera di commercio di Torino , ha presentato l'edizione 2025 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità. Sul tavolo numeri, strategie industriali e le preoccupazioni delle imprese in uno scenario segnato da tensioni internazionali, aumento dei costi energetici e cambiamenti tecnologici. Bonfiglioli: Energia e crisi geopolitica minacciano gli investimenti Secondo la presidente di Confindustria Emilia Area Centro Sonia Bonfiglioli , il nodo principale resta quello dell'energia, aggravato dalle tensioni internazionali. Gli investimenti nei data center sono importanti, ma dobbiamo ricordarci che a questi progetti è strettamente legato il tema dell'energia, ha spiegato. Il nuovo scenario geopolitico rischia infatti di vanificare gli interventi messi in campo dal governo negli ultimi mesi. Il decreto bollette è stato molto atteso dal mondo industriale, ma la situazione geopolitica rischia di bruciarne rapidamente gli effetti. L'aumento dei costi energetici rappresenta una delle principali minacce alla competitività industriale. Oggi si è raggiunto un picco dei prezzi dell'energia. Ci aspettiamo che possano scendere, ma bisogna fare molta attenzione che il ritorno ai livelli precedenti sia rapido. In caso contrario, avverte Bonfiglioli, il rischio è che nuovi investimenti industriali scelgano altri Paesi. Se i costi non torneranno rapidamente sostenibili, investimenti come quelli nei data center o nelle nuove localizzazioni industriali potrebbero non scegliere l'Italia. Colla: Serve una sterzata europea su energia e industria A chiudere i lavori è stato il vicepresidente della Regione Emilia-Romagna Vincenzo Colla , che ha parlato di una fase storica segnata da forte instabilità internazionale. Abbiamo bisogno, prima di tutto in Europa, di fare una sterzata. C'è un'economia di guerra e servono provvedimenti da economia di guerra per garantire il sistema industriale e manifatturiero. Per Colla il primo intervento deve riguardare proprio il costo dell'energia. Se vogliamo recuperare la sovranità tecnologica, che poi significa anche sovranità politica, dobbiamo partire dall'energia. Il vicepresidente regionale ha invitato l'Europa a rafforzare la politica industriale e a sostenere le filiere produttive. Dobbiamo utilizzare molte più risorse sulla componentistica, perché le grandi case stanno spostando produzioni all'estero e la competizione tecnologica è sempre più forte. Il peso della Motor Valley emiliano-romagnola Nonostante le difficoltà del contesto internazionale, l'Emilia-Romagna resta uno dei poli più importanti dell'automotive europeo. Il 17 aprile presenteremo una ricerca sulla Motor Valley ha annunciato Colla . Questo territorio rappresenta circa un terzo del fatturato dell'automotive italiano. La filiera regionale ruota attorno a marchi simbolo del settore come Ferrari Lamborghini e Ducati Gli investimenti stanno andando sull'ibrido, sui biocarburanti, sull'elettrico e sui nuovi materiali, ha spiegato Colla, sottolineando come le innovazioni dei grandi marchi si riflettano su tutta la filiera della componentistica. I numeri della componentistica automotive Secondo l'Osservatorio [ANFIA](#), la filiera italiana conta oggi 2.134 imprese , circa 168mila addetti e un fatturato complessivo di 55,5 miliardi di euro , anche se il 2024 ha segnato una battuta d'arresto con un calo dei ricavi del 6%. In Emilia-Romagna operano 225 aziende della componentistica , pari al 10,5% del totale nazionale , con 12.700 addetti e un fatturato di circa 3,7 miliardi di euro Tra i pochi comparti in crescita si distinguono il motorsport e l' aftermarket , mentre la transizione tecnologica verso l'elettrico e le nuove forme di mobilità sta ridefinendo la struttura della filiera.

Le auto a Gpl e metano convengono ancora? Vantaggi e svantaggi

SportContenuti G+Il CiclistaAltre SezioniVideoCerca Gpl e metano sono alternative sostenibili e spesso economiche a benzina e gasolio. Pro e contro dei carburanti alternativi in un mercato in evoluzione Mentre la transizione ecologica spinge l'industria automobilistica verso l'elettrico e il mercato continua a confrontarsi con le tradizionali motorizzazioni a benzina e diesel, sulle strade italiane molti continuano a viaggiare affidandosi a due alternative storiche e ben radicate: il Gpl e il metano. In un periodo in cui gli automobilisti cercano il miglior compromesso tra costi di gestione e impatto ambientale, i carburanti "alternativi" rappresentano ancora una risposta concreta e ampiamente diffusa, come confermato dai dati ufficiali dell'AcI relativi al parco veicolare italiano. Guardando alle sole autovetture circolanti, l'Italia vanta una flotta a gas dal peso rilevante: i veicoli con la doppia alimentazione a benzina e Gpl superano infatti la soglia dei tre milioni, attestandosi precisamente a 3.153.648 unità alla fine del 2024. Seppur con numeri inferiori, anche il metano mantiene una solida base nel Paese, con 746.946 autovetture classificate alla voce benzina e metano attualmente in circolazione. Queste cifre dimostrano come Gpl e metano non siano tecnologie marginali, bensì mantengano un ruolo rilevante nella mobilità nazionale. Al tempo stesso, tuttavia, questi due carburanti stanno andando incontro a destini differenti: se da un lato il Gpl continua a godere di ottima salute anche sul mercato del nuovo, dall'altro il metano si trova ad affrontare una profonda trasformazione, diventando sempre più una prerogativa legata al mercato dell'usato e alla riconversione dei veicoli esistenti. LEGGI ANCHE il mercato delle auto A GPL

Analizzando il mercato delle auto a Gpl (Gas di petrolio liquefatto), emerge il quadro di un'alimentazione tutt'altro che in crisi, capace di difendere le proprie quote di mercato grazie a un argomento di vendita imbattibile: il prezzo. I dati sui prezzi di inizio marzo 2026 parlano chiaro, con il Gpl che, con un costo medio alla pompa di appena 0,71 euro al litro, costa meno della metà rispetto alla benzina, arrivata a 1,75 euro al litro, e al gasolio, che dopo lo scoppio del conflitto in Iran ha raggiunto il prezzo medio sul territorio nazionale di 1,87 euro al litro. Questo vantaggio economico si riflette su un parco circolante in grado di far segnare numeri di rilievo. Secondo i dati AcI del 2024, sulle nostre strade viaggiano oltre tre milioni di autovetture ad alimentazione bifuel benzina e Gpl, che rappresentano il 7,6% dell'intero parco veicolare italiano. A differenza di altre alimentazioni alternative, il Gpl continua a essere scelto anche sul mercato del nuovo, dove nel 2025 le immatricolazioni di auto con tale alimentazione sono state pari a 140.391, numeri molto vicini a quelli delle immatricolazioni di auto diesel, che invece fanno segnare un -46,2% rispetto al 2024. Resta poi decisivo per il Gpl il sostegno di diverse case automobilistiche che mantengono in gamma modelli molto apprezzati dal pubblico italiano. In tal senso basti pensare al marchio Dacia, che propone la propria Sandero, auto più venduta in Europa lo scorso anno, in numerose versioni alimentate a Gpl, o a Renault, che ha già annunciato che la nuova Clio 2026 sarà disponibile anche con motorizzazione bifuel benzina e Gpl. Il successo del Gpl non si limita però al solo trasporto privato. Esaminando i dati AcI relativi ai veicoli commerciali si scopre che nel 2024 circolavano anche 70.534 autocarri per il trasporto merci alimentati a benzina e gas liquido, a dimostrazione di come questa soluzione sia considerata affidabile anche dalle aziende. A supportare questi milioni di veicoli c'è poi una rete distributiva capillare e matura, che non soffre delle ansie da ricarica tipiche di altre tecnologie. La filiera distributiva italiana è infatti un riferimento in Europa, come testimoniano gli oltre 4.500 distributori di Gpl presenti sul territorio nazionale. LEGGI ANCHE Auto a Gpl: pro e contro

L'alimentazione a Gpl per autovetture presenta alcuni aspetti positivi e altri negativi. Vediamo quali. Pro: ?Risparmio alla pompa: è il vantaggio principale, nonostante il fatto che con un litro di Gpl si percorra in media un 15-20% di chilometri in meno rispetto alle percorrenze garantite da un litro di benzina. I costi di rifornimento abbattuti di oltre il 50% rispetto ai carburanti tradizionali producono infatti un considerevole risparmio per l'automobilista Rete di rifornimento: i distributori sono numerosi e diffusi in modo omogeneo su quasi tutto il territorio nazionale, rendendo anche il rifornimento di Gpl di facile accesso per tutti Accessi Ztl e blocchi del traffico: molte amministrazioni locali equiparano le auto a Gpl a quelle ecologiche, consentendo l'accesso alle Ztl o derogando ai blocchi del traffico per inquinamento Disponibilità sul nuovo: esistono ancora diverse opzioni a listino pronte all'uso, anche per modelli molto apprezzati dal pubblico Contro: ?Manutenzione extra: il serbatoio Gpl deve essere obbligatoriamente sostituito per legge ogni 10 anni, con una spesa media che può oscillare dai 300 ai 900 euro in base al tipo di serbatoio, alla capacità e all'officina incaricata Spazio a bordo: sebbene i serbatoi toroidali abbiano ridotto il problema, l'impianto occupa lo spazio della ruota di scorta o riduce parzialmente la capienza del bagagliaio



Parcheggi interrati: pur essendo dotati di moderne valvole di sicurezza, i veicoli a Gpl possono parcheggiare nelle rimesse sotterranee solo fino al primo piano interrato

Rifornimento self-service limitato: in Italia il rifornimento in modalità self-service per il Gpl è ancora soggetto a normative stringenti e limitazioni tecniche e richiede quasi sempre la presenza dell'operatore. Ciò può costituire una limitazione fastidiosa per chi necessitasse di fare rifornimento in orario notturno, quando molti distributori non sono presidiati da un operatore autorizzato ? il mercato delle auto a metano

Per quanto riguarda il metano per autotrazione, l'Italia vanta una tradizione pionieristica che affonda le radici addirittura negli Anni 30. Per decenni il nostro Paese è stato leader indiscusso in Europa per sviluppo tecnologico, rete distributiva e numero di veicoli circolanti, facendo di questo gas il carburante ecologico e di risparmio per eccellenza. Oggi invece il metano vive una fase di profondo paradosso. Da un lato c'è il blocco totale del mercato del nuovo, con le case automobilistiche, concentrate sugli enormi investimenti per l'elettrificazione, che hanno progressivamente rimosso le versioni a gas naturale dai propri listini. Trovare un'auto a metano nuova oggi è di fatto impossibile. L'unico marchio che in Italia ancora propone a listino auto alimentate anche a metano è Cirelli, ma in generale lo zero fatto segnare da queste auto alla voce "nuove immatricolazioni" nel 2025 fotografa in modo chiaro la situazione (dati [Anfia](#)). Dall'altro lato, però, c'è un mercato dell'usato e un parco circolante che dimostrano un attaccamento ancora forte a questa alimentazione. I dati Aci del 2024 registrano infatti 746.946 autovetture alimentate a benzina e metano ancora in viaggio sulle nostre strade, mentre gli autocarri alimentati anche a metano presenti nel parco circolante erano 72.245. A sostenere questa flotta c'è il fattore prezzo, che dopo la crisi energetica degli anni scorsi ha ritrovato la sua stabilità. A marzo 2026, il metano si attesta infatti a 1,47 euro per kg. Sebbene il divario con il Gpl sia evidente, il metano mantiene comunque una convenienza marcata rispetto a benzina e diesel, soprattutto considerando l'altissimo rendimento energetico (con un kg di metano si percorre molta più strada rispetto a un litro di benzina). La rete distributiva storica e ben strutturata sconta però una distribuzione geografica meno omogenea rispetto al Gpl, con una forte concentrazione nel Centro-Nord (Emilia-Romagna, Veneto, Lombardia e Marche su tutte) e diverse carenze in alcune aree del Sud e nelle Isole. Sono infatti oggi solamente poco più di 1.500 gli impianti attivi in Italia per il rifornimento di auto a metano, secondo i dati del Ministero delle Imprese e del Made in Italy. LEGGI ANCHE Pro e Contro del Metano

Il metano per autotraino presenta alcuni aspetti positivi e altri negativi. Vediamo quali.

Pro: Impatto ambientale: è il combustibile fossile più pulito, con emissioni di anidride carbonica inferiori del 20% rispetto alla benzina e polveri sottili praticamente azzerate? Costo di esercizio: il prezzo alla pompa (1,47 euro al kg), unito all'alto rendimento energetico, garantisce un costo chilometrico molto competitivo

Vantaggi fiscali e di circolazione: le auto a metano godono di agevolazioni sul bollo in molte regioni e hanno libero accesso in gran parte delle Ztl o durante i blocchi del traffico

Biometano: la rete sta assorbendo quote sempre maggiori di biometano, un carburante dalle emissioni particolarmente contenute che si ottiene dal biogas generato a partire da rifiuti organici urbani e biomasse agricole, rendendo la flotta esistente ancora più ecologica senza dover cambiare auto

Contro: Assenza di modelli nuovi: l'impossibilità di acquistare vetture nuove a metano è il primo limite di questa alimentazione? Peso e ingombro: le bombole di metano sono pesanti e ingombranti e riducono sensibilmente lo spazio nel bagagliaio, gravando sulla massa del veicolo

Revisione bombole: vige l'obbligo di riqualificazione ogni 4 anni per le bombole di omologazione europea R110 o 5 anni per quelle omologate a livello nazionale, con costi di manodopera annessi

Rete distributiva e self-service: la presenza di distributori di metano è meno capillare di quella dei distributori a Gpl e il rifornimento self-service resta possibile solo dopo aver seguito un apposito corso e aver ricevuto una specifica abilitazione

Leggi anche

FATTI A MOTORE

6 MARZO 2026

Ultimo aggiornamento: 17:30

Auto, l'Industrial Accelerator Act di Bruxelles divide i costruttori sul made in Europe

DIF. Q.

Il piano della Commissione UE lega incentivi e appalti alla produzione interna. L'industria teme costi più alti, regole complesse e tensioni commerciali con Cina e altri partner



COMMENTI

TAG Auto Industria Unione Europea

SEGUI FQ SU WHATSAPP DISCOVER

Nuovo terreno di confronto fra istituzioni europee e industria dell'automotive, una

IN PRIMO PIANO

6 MAR 2026

Trump: "Nessun accordo con l'Iran se non la resa incondizionata". Teheran: "Israele e Usa hanno colpito un'altra scuola"



"Inviare truppe di terra in Iran sarebbe una perdita di tempo", dice Trump a Nbc, ribadendo la pretesa di avere un ruolo centrale nella scelta del prossimo leader. Qatar: "Se la guerra continua il Golfo potrebbe fermare l'export di energia"

DIREZIONE ESTERI

(0)

6 MAR 2026

Aviano con le bombe nucleari, i supersatelliti di Niscemi, il mega arsenale di Camp Darby



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

filiera che oggi garantisce circa 13 milioni di posti di lavoro in tutto il continente: ora in discussione c'è l'**Industrial Accelerator Act**, il nuovo pacchetto di **misure** presentato da **Bruxelles** il 4 marzo scorso, volto a proteggere e rilanciare la filiera dell'auto continentale, frenando al contempo l'avanzata dei costruttori asiatici.

L'**Industrial Accelerator Act** stabilisce che per accedere a incentivi, sussidi e appalti pubblici, i veicoli (elettrici, ibridi plug-in e a idrogeno) devono essere obbligatoriamente **assemblati** all'interno dell'**Unione Europea**; che, esclusa la **batteria**, almeno il **70%** del valore dei **componenti** (calcolato sul prezzo franco fabbrica) deve essere di origine UE; e che per motori elettrici, sistemi Lidar, radar, telecamere, centraline e sistemi di infotainment, la soglia minima di componenti prodotti in UE è fissata al 50%.

La **batteria**, invece, segue un percorso specifico basato sul numero di componenti chiave prodotti nell'Unione: la proposta definitiva richiede che almeno 3 componenti principali (tra cui obbligatoriamente le celle) siano di origine UE. Per le piccole auto a zero emissioni è previsto un bonus nel calcolo delle emissioni (peso 1,3 anziché 1). Per ottenerlo, oltre all'assemblaggio UE, l'auto deve rispettare o il limite del 70% di componenti locali o il requisito dei 3 componenti chiave della batteria. Sono considerati di "origine UE" anche i componenti provenienti da paesi con cui l'Unione ha accordi di **libero scambio**, con la **Commissione** che punta a portare il peso della manifattura sul PIL europeo dal 14,3% (2024) al 20% entro il 2035.

L'**Industrial Accelerator Act** ha sollevato forti **critiche** da parte dell'**industria** automobilistica, nonostante l'obiettivo dichiarato di rilanciare la manifattura europea. **Stellantis**, pur avendo inizialmente sostenuto la necessità di rafforzare il "Made in Europe", boccia l'attuale formulazione definendola eccessivamente complessa e priva di quella chiarezza necessaria per compensare l'aumento dei costi produttivi continentali, legati soprattutto al prezzo dell'energia (che potrebbe impennarsi col proseguire della guerra in Iran). Il gruppo sottolinea come la **proposta** manchi di semplicità e rischi di trasformarsi in una forma di neo-protezionismo che non risolve le dipendenze strategiche dell'Unione. Anche l'**Acea** (l'associazione continentale dei costruttori) esprime **dubbi** significativi, temendo che i nuovi vincoli possano generare **costi** aggiuntivi per i costruttori, provocando un aumento dei **prezzi** dei veicoli e, come boomerang, una conseguente **contrazione** del mercato complessivo.

Le divisioni tra i produttori emergono pure sulla definizione delle **soglie di origine**: mentre la Commissione ha fissato al 70% la quota di componenti europei (escludendo la batteria), le posizioni dei singoli marchi erano divergenti, con **Renault** favorevole a una soglia del 60% inclusiva degli accumulatori e **Stellantis** orientata verso l'80% esclusa la batteria. Altri costruttori come **Ford** e **Jaguar Land Rover**, insieme alla tedesca **VDA**, temono che queste misure inneschino ritorsioni commerciali da parte di partner internazionali, specialmente dalla **Cina**. Permangono inoltre incertezze sulle **relazioni** con paesi terzi come il Regno Unito e la Turchia, nonostante le parziali aperture di Bruxelles volte a non escludere i partner legati da

a Pisa: le basi Nato e i 13mila soldati Usa in Italia

DIREDAZIONE POLITICA

0 (0)

6 MAR 2026

Zelensky minaccia Orbán: "Dovrei fargli fare un discorso dai nostri militari". L'Ue avverte Kiev: "Linguaggio inaccettabile"



DIGIANNI ROSINI

21

6 MAR 2026

"C'è chi ha pagato 20mila euro per tornare a casa": il racconto degli italiani bloccati da sei giorni a Dubai

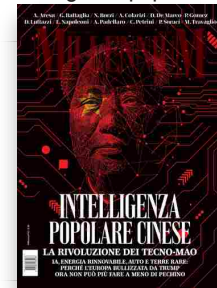


DIFERRUCCIO SANSA

0 (0)

MILLENNIUM →

L'ULTIMO NUMERO - Febbraio 2026
Intelligenza popolare cinese



LEGGI TUTTO IL NUMERO



17:30 - Cos'è il Muos: le parabole in Sicilia che guidano droni, missili e sottomarini all'attacco in Iran

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

accordi commerciali esistenti.

Sul fronte della **filiera**, i fornitori rappresentati dal Clepa vedono invece con favore l'introduzione di soglie minime di contenuto locale per contrastare la **concorrenza sleale**, pur chiedendo al Parlamento e al Consiglio UE di blindare le regole per evitare elusioni. Anche **l'Anfia** (l'associazione nazionale della filiera automobilistica) accoglie il provvedimento come un primo passo per preservare il tessuto industriale, auspicando però che l'applicazione rimanga circoscritta all'Unione e al massimo al Regno Unito. In generale, il **malcontento** si estende oltre il settore auto: **BusinessEurope** (la Confindustria europea) avverte che il piano, se non bilanciato, potrebbe creare più problemi di quanti ne risolva, specialmente riguardo alle autorizzazioni industriali e alle misure per attrarre investimenti esteri.

17:08 - Energia, Key 2026 chiude con +10% di presenze totali

17:07 - Energia, Key 2026 chiude con +10% di presenze totali

17:06 - Energia, Key 2026 chiude con +10% di presenze totali

16:38 - Cavallero (Biae): "Prima banca focalizzata su energie alternative e transizione"

16:33 - Cavallero (Biae): "Prima banca focalizzata su energie alternative e transizione"

16:27 - Philip Morris Italia rafforza impegno su giovani talenti e su formazione con Future in progress

www.adnkronos.com



DAI BLOG →

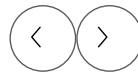
Stellantis crolla in Borsa: il pesce grosso mangia il piccolo. Di nuovo

UGO BARDI
Prof.
 (31)

Le auto cinesi entrano negli Stati Uniti di Trump? Il problema è il quando, non il se

CARBLOGGER
A guida autonoma
 (1)

CARBLOGGER
 (1)



ARTICOLI SU MOTORI →

6 MAR 2026
Nuova Cupra Born, tecnologia e autonomia fino a 600 km per la compatta elettrica – FOTO
DICESARE GASPARRI ZEZZA



(0)

5 MAR 2026
Petrolio alle stelle e rotte a rischio. L'effetto Iran sull'automotive
DIOMAR ABU EIDEH



(1)

5 MAR 2026
Mercedes AC...
DICESARE GASPARRI ZEZZA



Gentile lettore, la pubblicazione dei commenti è sospesa dalle 20 alle 9, i commenti per ogni articolo saranno chiusi dopo 72 ore, il massimo di caratteri consentito per ogni messaggio è di 1.500 e ogni utente può postare al massimo **150 commenti alla settimana**. Abbiamo deciso di impostare questi limiti per migliorare la qualità del dibattito. È necessario attenersi **Termini e Condizioni di utilizzo del sito (in particolare punti 3 e 5)**: evitare gli insulti, le accuse senza fondamento e mantenersi in tema con la discussione. I commenti saranno pubblicati dopo essere stati letti e approvati, ad eccezione di quelli pubblicati dagli utenti in white list (vedere il punto 3 della nostra policy). Infine non è consentito accedere al servizio tramite account multipli. Vi preghiamo di segnalare eventuali problemi tecnici al nostro [supporto tecnico](#) La Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

venerdì, Marzo 6, 2026

Chi siamo Contatti Pubblicità Sostienici Sistema NordEst Politica editoriale Codice di condotta Cookies Policy Privacy Policy

f X

IL NORDEST QUOTIDIANO

NEWS ECONOMIA ▾ POLITICA ▾ SOCIETÀ ▾ ITALPRESS REGIONI ▾ CRONACA ▾ TERRITORIO ▾ Q

ALTRE CATEGORIE ▾

Home > Economia > Economia Emilia-Romagna > Il rilancio della componentistica automotive italiana tra pressioni normative e competitive

Il rilancio della componentistica automotive italiana tra pressioni normative e competitive

A Bologna Confindustria Emilia Area Centro presenta l'Osservatorio [Anfia](#) sul settore.

By Redazione - 6 Marzo 2026

👁 2 🗨 0



È stata **presentata a Bologna**, presso l'Auditorium Biagi di **Confindustria Emilia Area Centro**, l'edizione **2025** dell'**Osservatorio** sulla **componentistica**

TREND NEWS



[Arsenal 5 ottiene l'omologazione del concordato](#)



[Tram deraglia a Milano, l'autista agli inquirenti: "Ho avuto un malore"....](#)



[Il Ministero della Cultura acquista l'ex Cinema Astra, Giuli "Verona si..."](#)



[Il Ministero della cultura prevale sul partenariato per il Castello di...](#)



Le regioni Eusalp insistono sul rafforzamento dell'area alpina

Redazione - 6 Marzo 2026

0



Le regioni Eusalp insistono sul rafforzamento dell'area alpina. E le regioni richiedono un loro forte ruolo nelle politiche di coesione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

automotive e sui **servizi** per la **mobilità** – studio annuale realizzato da **Anfia** – l'associazione della filiera automobilistica italiana, e **Camera di commercio di Torino**, nell'ambito del **rilancio** della **componentistica automotive nazionale**.

Dopo l'evento di **lancio organizzato** a **Torino** lo scorso ottobre, gli autori della pubblicazione hanno infatti deciso di dare **visibilità** all'**Osservatorio** in **alcuni** dei **maggiori distretti automotive** della **Penisola**, che, dopo l'**appuntamento felsineo** reso possibile grazie alla collaborazione con Camera di commercio di Bologna e Confindustria Emilia Area Centro – avrà come **prossima tappa** il **distretto lombardo**.

Lo studio, frutto di una **collaborazione ultra-ventennale** tra **Anfia** e **Camera di commercio di Torino**, descrive l'**evoluzione** di questo **specifico comparto** **analizzando** di **anno in anno** i **dati raccolti** dalle **aziende rispondenti** a un'**indagine campionaria** a **livello di risultati economici**, **posizionamento** nella **piramide di fornitura** e in riferimento ai **principali domini tecnologici** dell'**autoveicolo**, **prospettive** e **strategie d'impresa**, **attività di ricerca** e **sviluppo** e **innovazione**, **processi di internazionalizzazione**, **gestione del capitale umano** e **sensibilità** alle **tematiche ESG**.

Il perimetro delle aziende considerate comprende produttori di parti e componenti, integratori di sistemi, fornitori di moduli, imprese di Engineering & Design (E&D), specialisti dell'aftermarket e del motorsport, realtà attive negli ambiti dell'infomobilità, della mobilità elettrica e dei servizi innovativi per la mobilità.

L'**universo** della **componentistica automotive nazionale** così **costituito** conta oggi **2.134 imprese** con **sede legale** in **Italia**, quasi tutte società di capitale, che, nel **2024**, hanno **impiegato 168.000 addetti** (-0,7% rispetto al 2023), con un **fatturato annuale direttamente riconducibile** al **settore automotive** di **circa 55,5 miliardi** di euro (-6%).

Dopo **anni** nel complesso **favorevoli**, il **2024** ha segnato la **fine** di una **fase** di **crescita**, con **cali** del **fatturato particolarmente marcati** per i **fornitori di moduli** e **integratori di sistemi** (-8,2%), gli **specialisti** (-7,0%) e i **subfornitori** delle **lavorazioni** (-6,8%). In **controtendenza**, **performance positive** per gli **specialisti del motorsport** (+1,2%) e dell'**aftermarket** (+0,6%), uniche categorie in crescita.

L'approfondimento realizzato per l'occasione odierna sul **distretto emiliano romagnolo** – **terzo dopo Piemonte** e **Lombardia** a **livello nazionale** per numero di **imprese** – **225**, ovvero il **10,5%** del **totale** – ha evidenziato, per l'anno **2024**, un **fatturato** pari a **3,7 miliardi** di euro (**-4,1%** sul 2023, con una **contrazione inferiore** a quella del **6,0%** registrata a **livello nazionale**), per complessivi **12.700 addetti**, pari al **7,6%** dell'**occupazione** del **settore** in **Italia**. In questo contesto, si sono distinte le **performance positive** degli **specialisti del motorsport** (+2,4%) e dell'**aftermarket** (+0,6%), uniche categorie in crescita. In **controtendenza** rispetto al **trend nazionale**, si rileva, inoltre, un **incremento** dell'**occupazione** dello 0,7%, grazie agli **specialisti del motorsport** (+6,8%) e alle **attività delle lavorazioni** (+8,1%), che **compensano** la **significativa riduzione registrata** nel **segmento** dei **subfornitori**.

Dopo i **saluti di apertura** da parte di **Sonia Bonfiglioli**, **presidente Confindustria Emilia Area Centro**, **Valerio Veronesi**, **presidente Camera di commercio** di

Concessione A22 sempre più lontana da Autobrennero Spa

Redazione – 6 Marzo 2026

0



Concessione A22 sempre più lontana da Autobrennero Spa. La Commissione Ue scrive a Salvini per chiarimenti sulla gara in corso e sulla prelazione già stoppata dalla Cgue, principio ribadito anche dalla Corte dei conti Emilia Romagna.

Bologna, Marco Stella, presidente Gruppo componenti ANFIA e Massimiliano Cipolletta, presidente Camera di commercio di Torino, e la presentazione dello studio, si è svolta una tavola rotonda che ha visto il coinvolgimento di Sonia Bonfiglioli (presidente esecutivo del Gruppo Bonfiglioli), Andrea Paciocco (vicepresidente Sales & Marketing and Business Development-Ride Dynamics Division Marelli Europe), Ranieri Niccoli (Chief Manufacturing Officer Automobili Lamborghini), Francesco Possati (presidente Marposs Group) e Marco Stella (CEO DTS Group).

La **discussione** si è concentrata su alcuni **temi chiave** per il **rilancio** della **componentistica automotive in Italia**. Tra questi, le **opportunità di diversificazione produttiva** offerte dai **settori aerospace e difesa**, fermi restando gli specifici requisiti richiesti da queste filiere; le **motorizzazioni endotermiche di nuova generazione** e l'**ibridizzazione di tecnologie tradizionali, indispensabili** per il **mantenimento della domanda di componentistica** più tradizionale ferma restando la necessità di un **riposizionamento dei player in rapporto ai trend di elettrificazione**, seppur rallentata, della **mobilità** e di avanzamento dei paradigmi della **guida autonoma** e della "mobility as a service"; la necessità di **puntare su prodotti distintivi** e sulla **diversificazione per aree geografiche** – anche sfruttando i vantaggi dei più recenti accordi di libero scambio – e per clienti; l'**esigenza di tornare a volumi di produzione italiana di autoveicoli** – al momento decisamente sotto-soglia – **commisurati alle dimensioni della filiera produttiva e del mercato**; il **ruolo trainante**, all'interno della **filiera**, dei **car maker dell'alto di gamma**, con eccellenze che consentono anche alla catena di fornitura di specializzarsi sempre di più; il **crescente livello di complessità della filiera produttiva automotive** e l'**impatto** che le **innovazioni** di processo hanno anche sui fornitori delle apparecchiature di misurazione e prova e in generale sul comparto dell'automazione industriale; la **sburocratizzazione dell'industria automotive in UE** e l'urgenza di introdurre misure premianti, in riferimento alla transizione green, per i veicoli Made in Europe, in modo da salvaguardare e stimolare la competitività della filiera locale; il ripristino di un "level playing field" per le imprese europee rispetto ai competitor, anche grazie a interventi sui fattori di competitività (costi dell'energia in primis) che ad oggi le vedono penalizzate.

Per rimanere sempre aggiornati con le ultime notizie de "Il NordEst Quotidiano", iscrivetevi al canale Telegram per non perdere i lanci e consultate i canali social della Testata.

Telegram

<https://t.me/ilnordest>

LinkedIn

<https://www.linkedin.com/company/ilnordestquotidiano>

Facebook

<https://www.facebook.com/ilnordestquotidian>

X

x.com/nestquotidiano

Notiziario Motoristico

News | 06 March 2026 | Autore: redazione

Osservatorio componentistica ANFIA: l'aftermarket in crescita



Tra pressioni normative e competitive, il settore della componentistica automotive, dopo anni di andamento favorevole, mostra un cedimento; in controtendenza con numeri positivi i settori aftermarket e motorsport. Lo studio di ANFIA e Camera di Commercio di Torino.



Si è svolta questa mattina, presso l'Auditorium Biagi di Confindustria Emilia Area Centro (Bologna), l'edizione 2025 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità - studio annuale realizzato da ANFIA e Camera di commercio di Torino.

Dopo l'evento di lancio organizzato a Torino lo scorso ottobre, gli autori della pubblicazione hanno infatti deciso di dare visibilità all'Osservatorio in alcuni dei maggiori distretti automotive della Penisola, attraverso un piccolo roadshow che, dopo l'appuntamento di oggi - reso possibile grazie alla collaborazione con Camera di commercio di Bologna e Confindustria Emilia Area Centro - avrà come prossima tappa il distretto lombardo.

Lo studio, frutto di una partnership ultra-ventennale tra ANFIA e Camera di commercio di Torino, descrive l'evoluzione di questo specifico comparto analizzando di anno in anno i dati raccolti dalle aziende rispondenti a un'indagine campionaria a livello di risultati economici, posizionamento nella piramide di fornitura e in riferimento ai principali domini tecnologici dell'autoveicolo, prospettive e strategie d'impresa, attività di ricerca e sviluppo e innovazione, processi di internazionalizzazione, gestione del capitale umano e sensibilità alle tematiche ESG.

Il perimetro delle aziende considerate comprende produttori di parti e componenti, integratori di sistemi, fornitori di moduli, imprese di Engineering & Design (E&D), specialisti dell'aftermarket e del motorsport, realtà attive negli ambiti dell'infomobilità, della mobilità elettrica e dei servizi innovativi per la mobilità.

L'universo della componentistica automotive nazionale così costituito conta oggi 2.134 imprese con sede legale in Italia, quasi tutte società di capitale, che, nel 2024, hanno impiegato 168.000 addetti (-0,7% rispetto al 2023), con un fatturato annuale direttamente riconducibile al settore automotive di circa 55,5 miliardi di euro (-6%).

Dopo anni nel complesso favorevoli, il 2024 ha segnato la fine di una fase di crescita, con cali del fatturato particolarmente marcati per i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-8,2%), gli specialisti (-7,0%) e i subfornitori delle lavorazioni (-6,8%). In controtendenza, performance positive per gli specialisti del motorsport (+1,2%) e dell'aftermarket (+0,6%), uniche categorie in crescita.

Focus su Emilia Romagna

L'approfondimento realizzato per l'occasione odierna sul distretto emiliano romagnolo - terzo dopo Piemonte e Lombardia a livello nazionale per numero di imprese - 225, ovvero il 10,5% del totale - ha evidenziato, per l'anno 2024, un fatturato pari a 3,7 miliardi di euro (-4,1% sul 2023, con una contrazione inferiore a quella del 6,0% registrata a livello nazionale), per complessivi 12.700 addetti, pari al 7,6% dell'occupazione del settore in Italia.

In questo contesto, si sono distinte le performance positive degli specialisti del motorsport (+2,4%) e dell'aftermarket (+0,6%), uniche categorie in crescita.

In controtendenza rispetto al trend nazionale, si rileva, inoltre, un incremento dell'occupazione dello 0,7%, grazie agli specialisti del motorsport (+6,8%) e alle attività delle lavorazioni (+8,1%), che compensano la significativa riduzione registrata nel segmento dei subfornitori.

La giornata e i suoi protagonisti

Dopo i saluti di apertura da parte di Sonia Bonfiglioli - Presidente Confindustria Emilia Area Centro, Valerio Veronesi - Presidente Camera di commercio di Bologna, Marco Stella - Presidente Gruppo Componenti ANFIA e Massimiliano Cipolletta - Presidente Camera di commercio di Torino, e la presentazione dello studio, si è svolta una tavola rotonda moderata dalla giornalista economica Iliaria Vesentini, che ha visto il coinvolgimento di Sonia Bonfiglioli - Presidente Esecutivo del Gruppo Bonfiglioli, Andrea Paciocco - VP Sales & Marketing and Business Development-Ride Dynamics Division Marelli Europe, Ranieri Niccoli - Chief Manufacturing Officer Automobili Lamborghini, Francesco Possati - Presidente Marposs Group e Marco Stella, CEO DTS Group.

La discussione si è concentrata su alcuni temi chiave per il rilancio della componentistica automotive in Italia.

Notizie in primo piano

Parco auto sempre più vecchio, manutenzione sempre più strategica

Nissens lancia la sua nuova linea di bobine di accensione premium

ZF Aftermarket amplia l'offerta con alzacristalli Lemförder

Mistral, la boutique del filtro abitacolo

Sospensioni: la nuova gamma di Superkit SNR

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS



Accedi

Home News News Aftermarket

News Aftermarket

IL RILANCIO DELLA COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE ITALIANA TRA PRESSIONI NORMATIVE E COMPETITIVE

6 Marzo 2026



Ne hanno discusso oggi a Bologna organismi di rappresentanza e imprese del comparto, in occasione della presentazione, nel distretto emiliano-romagnolo, dell'edizione 2025 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità, realizzato da ANFIA e Camera di commercio di Torino

È stata presentata stamattina a Bologna, presso l'Auditorium Biagi di Confindustria Emilia Area Centro, l'edizione 2025 dell'**Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità** – studio annuale realizzato da ANFIA e Camera di commercio di Torino.



PARTS

DISTRIBUZIONE AFTERMARKET PERIODICITA': 11 NUMERI ALL'ANNO PER L'ITALIA

[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Dopo l'evento di lancio organizzato a Torino lo scorso ottobre, gli autori della pubblicazione hanno infatti deciso di dare visibilità all'Osservatorio in alcuni dei maggiori distretti automotive della Penisola, attraverso un piccolo roadshow che, dopo l'appuntamento di oggi – reso possibile grazie alla collaborazione con Camera di commercio di Bologna e Confindustria Emilia Area Centro – avrà come prossima tappa il distretto lombardo.

Lo studio, frutto di una partnership ultra-ventennale tra ANFIA e Camera di commercio di Torino, descrive l'evoluzione di questo specifico comparto analizzando di anno in anno i dati raccolti dalle aziende rispondenti a un'indagine campionaria a livello di risultati economici, posizionamento nella piramide di fornitura e in riferimento ai principali domini tecnologici dell'autoveicolo, prospettive e strategie d'impresa, attività di ricerca e sviluppo e innovazione, processi di internazionalizzazione, gestione del capitale umano e sensibilità alle tematiche ESG.

Il perimetro delle aziende considerate comprende produttori di parti e componenti, integratori di sistemi, fornitori di moduli, imprese di Engineering & Design (E&D), specialisti dell'aftermarket e del motorsport, realtà attive negli ambiti dell'infomobilità, della mobilità elettrica e dei servizi innovativi per la mobilità.

L'universo della componentistica automotive nazionale così costituito conta oggi **2.134 imprese** con sede legale in Italia, quasi tutte società di capitale, che, nel 2024, hanno impiegato **168.000** addetti (-0,7% rispetto al 2023), con un fatturato annuale direttamente riconducibile al settore automotive di circa **55,5 miliardi di euro** (-6%).

Dopo anni nel complesso favorevoli, il 2024 ha segnato la fine di una fase di crescita, con cali del fatturato particolarmente marcati per i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-8,2%), gli specialisti (-7,0%) e i subfornitori delle lavorazioni (-6,8%). In controtendenza, performance positive per gli specialisti del motorsport (+1,2%) e dell'aftermarket (+0,6%), uniche categorie in crescita.

L'approfondimento realizzato per l'occasione odierna sul **distretto emiliano romagnolo** – terzo dopo Piemonte e Lombardia a livello nazionale per numero di imprese – **225**, ovvero il 10,5% del totale – ha evidenziato, per l'anno 2024, un fatturato pari a **3,7 miliardi di euro** (- 4,1% sul 2023, con una contrazione inferiore a quella del 6,0% registrata a livello nazionale), per complessivi **12.700** addetti, pari al 7,6% dell'occupazione del settore in Italia. In questo contesto, si sono distinte le performance positive degli specialisti del motorsport (+2,4%) e dell'aftermarket (+0,6%), uniche categorie in crescita. In controtendenza rispetto al trend nazionale, si rileva, inoltre, un incremento dell'occupazione dello 0,7%, grazie agli specialisti del motorsport (+6,8%) e alle attività delle lavorazioni (+8,1%), che compensano la significativa riduzione registrata nel segmento dei subfornitori.

Dopo i saluti di apertura da parte di **Sonia Bonfiglioli** – Presidente Confindustria Emilia Area Centro, **Valerio Veronesi** – Presidente Camera di commercio di Bologna, **Marco Stella** – Presidente Gruppo Componenti ANFIA e **Massimiliano Cipolletta** – Presidente Camera di commercio di Torino, e la presentazione dello studio, si è svolta una tavola rotonda moderata dalla giornalista economica **Ilaria Vesentini**, che ha visto il coinvolgimento di **Sonia Bonfiglioli** – Presidente Esecutivo del Gruppo Bonfiglioli, **Andrea Paciocco** – VP Sales & Marketing and Business Development-Ride Dynamics Division Marelli Europe, **Ranieri Niccoli** – Chief Manufacturing Officer Automobili Lamborghini, **Francesco Possati** – Presidente Marposs Group e **Marco Stella**, CEO DTS Group.

La discussione si è concentrata su alcuni temi chiave per il rilancio della componentistica automotive in Italia. Tra questi, le **opportunità di diversificazione produttiva** offerte dai settori

TAG

#ricambi 726

#aftermarket 515

#officine 270

#filtri 196

#lubrificanti 179

#mercato auto 157

aerospace e difesa, fermi restando gli specifici requisiti richiesti da queste filiere; le **motorizzazioni endotermiche di nuova generazione e l'ibridizzazione di tecnologie tradizionali**, indispensabili per il mantenimento della domanda di componentistica più tradizionale ferma restando la necessità di un riposizionamento dei player in rapporto ai trend di elettrificazione, seppur rallentata, della mobilità e di avanzamento dei paradigmi della guida autonoma e della **m o b i l i t à s a s a s e r v i c e**; la necessità di **puntare su prodotti distintivi e sulla diversificazione per aree geografiche** – anche sfruttando i vantaggi dei più recenti accordi di libero scambio **e per clienti**; l'esigenza di tornare a **volumi di produzione italiana di autoveicoli** – al momento decisamente sotto-soglia – commisurati alle dimensioni della filiera produttiva e del mercato; **il ruolo trainante, all'interno della filiera, dei car maker dell'alto di gamma**, con eccellenze che consentono anche alla catena di fornitura di specializzarsi sempre di più; il crescente livello di complessità della filiera produttiva automotive e **l'impatto che le innovazioni di processo hanno anche sui fornitori delle apparecchiature di misurazione e prova e in generale sul comparto dell'automazione industriale**; la **sburocratizzazione dell'industria automotive in UE** e l'urgenza di introdurre **misure premianti, in riferimento alla transizione green, per i veicoli Made in Europe**, in modo da salvaguardare e stimolare la competitività della filiera locale; il ripristino di un **level playing field per le imprese europee** rispetto ai competitor, anche grazie a interventi sui fattori di competitività (costi dell'energia in primis) che ad oggi le vedono penalizzate.

A conclusione dei lavori è intervenuto **Vincenzo Colla**, Vicepresidente Regione Emilia-Romagna.

- #aftermarket
- #anfia
- #componenti
- #componentistica automotive

← Precedente

febi introduce gli ammortizzatori auto

Ti potrebbero interessare



Valeo Tech Assist: la piattaforma gratuita per l'assistenza tecnica online

News Aftermarket



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Rinnovo cariche Consorzio Italiano Biogas: Gattinoni presidente e Baronchelli vicepresidente

Il nuovo Consiglio di Amministrazione del CIB Consorzio Italiano Biogas ha confermato Piero Gattinoni alla presidenza e Angelo Baronchelli alla vicepresidenza per il triennio 2026-2028. Piero Gattinoni, imprenditore agricolo, dal 2025 nominato anche alla presidenza dell'EBA, Associazione Biogas Europea, continuerà a guidare il Consorzio nei prossimi anni cruciali per lo sviluppo del settore. Ringrazio i consiglieri del CIB per la rinnovata fiducia, dichiara Piero Gattinoni. Siamo in una fase cruciale per il futuro delle nostre imprese, in cui verranno definite le regole che dovranno garantire la prosecuzione della produzione di biogas e biometano agricolo per i prossimi anni. La crescente tensione internazionale preme sulla necessità di trovare sistemi che garantiscano sempre maggiore sicurezza e indipendenza energetica al nostro Paese, senza abbandonare il percorso di transizione avviato negli anni. In questa traiettoria le nostre imprese agricole ed industriali possono essere protagoniste e per farlo proseguiamo il dialogo con le istituzioni per cercare di rimuovere gli ostacoli e raggiungere il pieno potenziale produttivo esprimibile dal settore primario, secondo un modello che riesce a combinare produzione di cibo di qualità e di energia sostenibile. Alla Vicepresidenza è stato confermato Angelo Baronchelli, Presidente e fondatore del Gruppo AB, che ha dichiarato: Grazie al Consiglio di Amministrazione del CIB che ha confermato la bontà del lavoro svolto. Serve proseguire nel percorso di rafforzamento della filiera industriale che guardi con visione al futuro, creando le condizioni per un contesto normativo stabile nel medio-lungo periodo in modo da consentire la pianificazione e programmazione degli investimenti. Gli scossoni geopolitici e l'incertezza che regola i mercati deve essere controbilanciata da una politica industriale chiara e definita che dia il giusto peso ai diversi attori in gioco e che tuteli al contempo competitività, nuovi investimenti nella nostra filiera e preservi il nostro Made in Italy. Il CIB Consorzio Italiano Biogas è la prima aggregazione volontaria che riunisce più di 830 aziende agricole produttrici di biogas e biometano da fonti rinnovabili e più di 221 società industriali fornitrici di impianti, tecnologie e servizi per la produzione di biogas e biometano, enti ed istituzioni che contribuiscono alla promozione della digestione anaerobica per il comparto agricolo. Il CIB è attivo sull'intera area nazionale e rappresenta tutta la filiera della produzione di biogas e biometano in agricoltura, con l'obiettivo di fornire informazioni ai Soci per migliorare la gestione del processo produttivo e orientare l'evoluzione del quadro normativo per favorire la diffusione del modello del Biogasfatto bene che contribuisce al contrasto della crisi climatica. Nel 2020 il Consorzio ha lanciato il progetto Farming for Future 10 azioni per coltivare il futuro dedicato alla transizione agroecologica dell'agricoltura. Attualmente il CIB conta oltre 1050 aziende associate e quasi 500 MW di capacità installata. © riproduzione riservata Il biometano liquefatto (bioLNG) può avere un ruolo strategico importante nel processo di decarbonizzazione dei trasporti, in particolare quello pesante, e nell'abbattimento delle emissioni di gas serra aprendo la strada per il raggiungimento dei traguardi ambientali europei fissati al 2050. E' quanto emerge dal convegno Viaggiare diminuendo la CO2. Un In "Notizie prodotti" Paolo Scudieri, presidente del Gruppo Adler, leader mondiale nella progettazione, sviluppo e industrializzazione di componenti e sistemi per l'industria del trasporto, è stato eletto alla presidenza della società consortile **Anfia** Automotive dall'Assemblea ordinaria dei soci consorziati. Nata a marzo 2011 per iniziativa di **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), **Anfia** In "Mercato" Volvo Trucks lancia un nuovo e più robusto veicolo alimentato a gas in grado di funzionare a biogas liquefatto. Il nuovo camion può svolgere impegnative attività di trasporto a lunga distanza, riducendo le emissioni complessive di CO2. Cinque anni fa, Volvo Trucks ha lanciato i suoi camion che funzionano a In "Notizie prodotti"





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

Unione europea

Auto Made in EU, l'industria bocchia il piano di Bruxelles tra dubbi e accuse di protezionismo. Stellantis: "Non basta"

Redazione Online | aggiornato il 06/03/2026 | 0 commenti

BYD Atto 2 DM-i, la prova completa dell'ibrida

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'**Industrial Accelerator Act** presentato pochi giorni fa dal commissario europeo **Stéphane Séjourné** ha un fine condivisibile: rilanciare le **attività manifatturiere** del blocco comunitario. Peccato che dalla stessa industria si levino voci, in alcuni casi molto critiche, per l'ennesima proposta che sembra non rispondere alle istanze di chi quelle attività le gestisce e le porta avanti.

Anche tra chi ha sostenuto il principio del **Made in EU**, ossia il trattamento preferenziale da accordare alle produzioni continentali, c'è chi è rimasto deluso. **Stellantis**, per esempio, è stata tra le prime, insieme alla **Volkswagen**, a definire una **ricetta di rilancio basata proprio sul rafforzamento del "made in Europe"**. Tuttavia, l'attuale formulazione non convince per nulla e, in sostanza, viene bocciata su molti aspetti. Il perché è presto detto: manca il cardine fondamentale della **semplicità** e della **chiarezza nell'applicazione delle regole**, un errore ormai tipico di qualsiasi provvedimento elaborato a Bruxelles. E poi sembra una forma mascherata di **neo-protezionismo**, una politica che non piace a nessuno in tutto il settore.

I PIÙ POPOLARI

01 Flash Charging BYD Blade Battery 2.0, la ricarica è da record: dal 10 al 97% in 10 minuti a 1,5 MW

02 Auto elettriche Skoda diventa un maxi produttore di batterie: 1.100 al giorno per il gruppo Volkswagen

03 I divieti di Pechino Auto, la svolta cinese sulla sicurezza che mette in discussione i modelli europei

04 Nuovo 4R La prova della nuova Renault Clio è su Quattroruote di marzo 2026 - VIDEO

05 Primo test Mazda CX-5 2026, l'aspirato controcorrente: ecco come va il nuovo 2.5 mild hybrid - VIDEO

[VEDI ALTRO](#)



Uno speciale Chicco dedicato ai
seggolini auto

FOCUS ON

brand stories

ADV

ADV

Per Stellantis manca chiarezza

E difatti il gruppo chiarisce che “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”. Evidentemente, la proposta è troppo complessa e non immune da scappatoie.

C'è anche un altro aspetto ancora poco chiaro: i **rapporti con i partner esteri**. La Commissione propone di garantire il principio di origine anche a quei Paesi che hanno un accordo di libero scambio o di unione doganale (è il caso di membri dello **Spazio economico europeo** come Islanda, Liechtenstein e Norvegia). Ma in questo caso si rischia, almeno su determinate produzioni, di discriminare importanti partner come il **Regno Unito** (dove **Nissan e la Smmt hanno lanciato chiari allarmi**) o la **Turchia**. A tal proposito, Stellantis chiede che si garantiscano “**condizioni di parità per tutti i costruttori automobilistici** che vendono sul mercato europeo”.

In sostanza, la proposta non basta a rilanciare l'industria. Serve ben altro. “L'obiettivo della legge sull'Industrial Accelerator Act è rafforzare la **base industriale europea** in un contesto caratterizzato da una crescente concorrenza sleale a livello globale e da una sempre maggiore dipendenza dai fornitori extra UE. La proposta presentata dalla Commissione non è sufficiente a raggiungere questo obiettivo”, afferma il gruppo guidato da **Antonio Filosa**. “Continueremo a collaborare con tutte le parti interessate per raggiungere l'obiettivo della legge”.



Le critiche dei costruttori

In altre parole, Stellantis condivide le critiche di chi ha bollato la proposta come una forma di **neo-protezionismo** che rischia purtroppo di non risolvere le grandi **dipendenze strategiche dell'Unione europea**. E proprio quest'ultimo aspetto è stato evidenziato **di recente dal direttore generale dell'Unrae, Andrea Cardinali**.

Ci sono, però, altri aspetti che non convincono l'industria europea. L'**Acea** sta ancora esaminando la proposta, ma ha già espresso alcuni dubbi: "La domanda chiave è se rafforzerà realmente la resilienza e proteggerà i posti di lavoro, o se aggiungerà nuovi costi e complessità per le case automobilistiche". "In quest'ultimo caso, rischia di avere l'effetto opposto, facendo salire i **prezzi dei veicoli** e riducendo il **mercato complessivo**", avverte l'organizzazione.

Del resto, la stessa associazione **ha già bocciato in passato la proposta di fissare delle soglie percentuali** per stabilire le **origini europee** di un dato prodotto: alla fine Bruxelles ha indicato un livello minimo del **70% di componenti assemblate nella UE**, esclusa la batteria. E tra i costruttori non sono mancate divisioni tra chi (Renault) ha chiesto di fissarla al 60% con gli accumulatori e chi (Stellantis) ha spinto per un **80% senza**.

E poi ci sono costruttori fortemente dipendenti dalle forniture **extra-UE**, come **Ford e Jaguar Land Rover**, che sono ovviamente contrari a forme anche solo mascherate di protezionismo, e altri, tedeschi su tutti, che temono **ritorsioni**

commerciali, principalmente da parte dei cinesi. “Ulteriori misure percepite come protezionistiche, che possono includere requisiti di contenuto locale, comportano il rischio di reazioni negative da parte di altri Paesi”, hanno fatto sapere dall’associazione di rappresentanza **VDA**.



I dubbi dei fornitori

Insomma, Bruxelles ha per l’ennesima volta deluso l’**industria dell’auto**. Dalla filiera, però, giungono anche voci di sostegno, seppur condite da avvertimenti e distinguo. Per **Benjamin Krieger**, segretario generale dell’associazione dei fornitori **Clepa**, “l’Industrial Accelerator Act segna un momento cruciale per la filiera automobilistica europea: stabilendo soglie di contenuto locale e di componenti critici, la Commissione europea sta affrontando le preoccupazioni dei fornitori che si trovano ad affrontare la concorrenza sleale”.

“Sosteniamo l’ambizione della Commissione di rispettare i suoi impegni nei confronti dei partner commerciali internazionali, ma sussiste il rischio di compromettere l’efficacia delle misure espressamente volte a incentivare la **produzione europea**.

Invitiamo ora il Parlamento europeo e il Consiglio a valutare i partner commerciali affidabili per evitare elusioni e ad adottare rapidamente questa proposta per fornire al nostro settore la **certezza** di cui ha bisogno per investire e prosperare”, ha aggiunto Krieger.

In tal senso, è abbastanza chiara la posizione della nostra **Anfia**. Infatti, l’associazione, pur accogliendo con favore le proposte (“un primo importante passo nella direzione di preservare il

tessuto industriale della filiera automotive europea e rafforzarne la competitività nell'attuale scenario internazionale"), ribadisce "la necessità di un'applicazione esclusiva nell'**Unione europea**, allargata al massimo al **Regno Unito**". In ogni caso, si conta sui prossimi passaggi in Parlamento e Consiglio UE per ottenere delle modifiche ("la proposta può certamente essere ancora migliorata").

Detto questo, è il caso anche di ampliare lo sguardo a ciò che dicono altri settori. A tal proposito, **BusinessEurope**, la Confindustria europea, ha una posizione non dissimile da quella dell'Acea: "La proposta può apportare soluzioni, ma può anche creare nuovi problemi se non è ben bilanciata e attentamente progettata". Sollevano dubbi l'applicazione di alcune disposizioni/fwrdisposizioni sulle **autorizzazioni industriali** e sui **prodotti a basso impatto ambientale**, il principio di origine e le misure per favorire gli **investimenti diretti esteri**.

In poche parole, in un modo o nell'altro, Bruxelles ha deluso ancora una volta le aspettative non solo dell'auto, ma anche di tutta l'**industria europea**.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In qualità di Affiliato Amazon Quattroruote riceve un guadagno dagli acquisti idonei

[VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >](#)

COMMENTA

Disclaimer

ADV

ADV

Venerdì, 6 Marzo 2026

Powered by TRASPORTALE

Redazione Pubblicità Newsletter

f X YouTube in Instagram

TRASPORTARE OGGI IN EUROPA

ULTIM'ORA VEICOLI LOGISTICA EVENTI CONSTRUCTION LEGGI E NORMATIVE INFRASTRUTTURE ASSOCIAZIONI AFTERMARKET BLOG

Home > Associazioni > **ANFIA** per il rilancio della componentistica automotive italiana



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



A. TRAPANI 06/03/2026



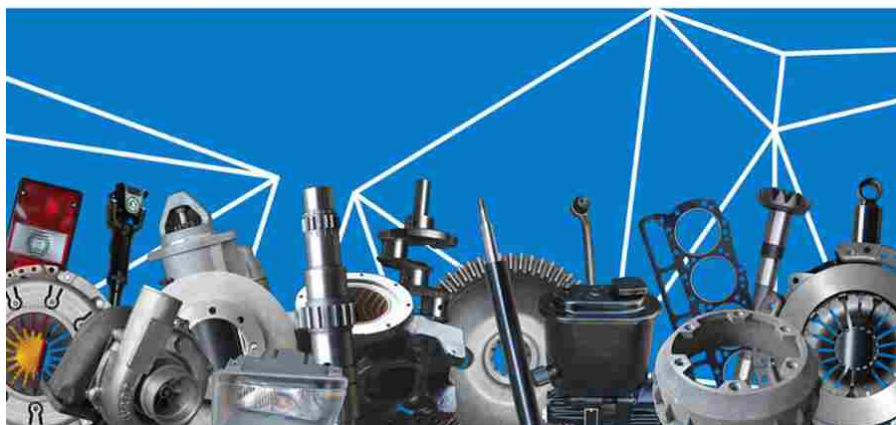
Ne hanno discusso oggi a Bologna organismi di rappresentanza e imprese del comparto, in occasione della presentazione, nel distretto emiliano-romagnolo, dell'edizione 2025 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità, realizzato da ANFIA e Camera di commercio di Torino

È stata presentata stamattina a Bologna, presso l'Auditorium Biagi di Confindustria Emilia Area Centro, l'edizione 2025 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità – studio annuale realizzato da ANFIA e Camera di commercio di Torino.



OSSERVATORIO SULLA COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE ITALIANA E SUI SERVIZI PER LA MOBILITA'- ED. 2025

Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025



Dopo l'evento di lancio organizzato a Torino lo scorso ottobre, gli autori della pubblicazione hanno infatti deciso di dare visibilità all'Osservatorio in alcuni dei maggiori distretti automotive della Penisola, attraverso un piccolo roadshow che, dopo l'appuntamento di oggi – reso possibile grazie alla collaborazione con Camera di commercio di Bologna e Confindustria Emilia Area Centro – avrà come prossima tappa il distretto lombardo. Lo studio, frutto di una partnership ultra-ventennale tra ANFIA e Camera di commercio di Torino, descrive l'evoluzione di questo specifico comparto analizzando di anno in anno i dati raccolti dalle aziende rispondenti a un'indagine campionaria a livello di risultati economici, posizionamento nella piramide di fornitura e in riferimento ai principali domini tecnologici dell'autoveicolo, prospettive e strategie d'impresa, attività di ricerca e sviluppo e innovazione, processi di internazionalizzazione, gestione del capitale umano e sensibilità alle tematiche ESG.

Il perimetro delle aziende considerate comprende produttori di parti e componenti,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

integratori di sistemi, fornitori di moduli, imprese di Engineering & Design (E&D), specialisti dell'aftermarket e del motorsport, realtà attive negli ambiti dell'infomobilità, della mobilità elettrica e dei [servizi innovativi per la mobilità](#).

L'universo della [componentistica automotive nazionale](#) così costituito conta oggi 2.134 imprese con sede legale in Italia, quasi tutte società di capitale, che, nel 2024, hanno impiegato 168.000 addetti (-0,7% rispetto al 2023), con un fatturato annuale direttamente riconducibile al settore automotive di circa 55,5 miliardi di euro (-6%). Dopo anni nel complesso favorevoli, il 2024 ha segnato la fine di una fase di crescita, con cali del fatturato particolarmente marcati per i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-8,2%), gli specialisti (-7,0%) e i subfornitori delle lavorazioni (-6,8%). In controtendenza, performance positive per gli specialisti del motorsport (+1,2%) e dell'aftermarket (+0,6%), uniche categorie in crescita.

L'approfondimento realizzato per l'occasione odierna sul **distretto emiliano romagnolo** – terzo dopo Piemonte e Lombardia a livello nazionale per numero di imprese – 225, ovvero il 10,5% del totale – ha evidenziato, per l'anno 2024, un fatturato pari a 3,7 miliardi di euro (- 4,1% sul 2023, con una contrazione inferiore a quella del 6,0% registrata a livello nazionale), per complessivi 12.700 addetti, pari al 7,6% dell'occupazione del settore in Italia. In questo contesto, si sono distinte le performance positive degli specialisti del motorsport (+2,4%) e dell'aftermarket (+0,6%), uniche categorie in crescita. In controtendenza rispetto al trend nazionale, si rileva, inoltre, un incremento dell'occupazione dello 0,7%, grazie agli specialisti del motorsport (+6,8%) e alle attività delle lavorazioni (+8,1%), che compensano la significativa riduzione registrata nel segmento dei subfornitori.

La giornata di Bologna



Dopo i saluti di apertura da parte di **Sonia Bonfiglioli** – Presidente Confindustria Emilia Area Centro, **Valerio Veronesi** – Presidente Camera di commercio di Bologna, **Marco Stella** – Presidente Gruppo Componenti [ANFIA](#) e **Massimiliano Cipolletta** – Presidente Camera di commercio di Torino, e la 2 presentazione dello studio, si è

svolta una **tavola rotonda** moderata dalla giornalista economica **Ilaria Vesentini**, che ha visto il coinvolgimento di **Sonia Bonfiglioli** – Presidente Esecutivo del Gruppo Bonfiglioli, **Andrea Paciocco** – VP Sales & Marketing and Business Development-Ride Dynamics Division Marelli Europe, **Ranieri Niccoli** – Chief Manufacturing Officer Automobili Lamborghini, **Francesco Possati** – Presidente Marposs Group e Marco Stella, CEO DTS Group.

La discussione si è concentrata su alcuni temi chiave per il rilancio della componentistica automotive in Italia. Tra questi, le opportunità di diversificazione produttiva offerte dai settori aerospace e difesa, fermi restando gli specifici requisiti richiesti da queste filiere; le motorizzazioni endotermiche di nuova generazione e l'ibridizzazione di tecnologie tradizionali, indispensabili per il mantenimento della domanda di componentistica più tradizionale ferma restando la necessità di un riposizionamento dei player in rapporto ai trend di elettrificazione, seppur rallentata, della mobilità e di avanzamento dei paradigmi della guida autonoma e della mobility as a service; la necessità di puntare su prodotti distintivi e sulla diversificazione per aree geografiche – anche sfruttando i vantaggi dei più recenti accordi di libero scambio – e per clienti; l'esigenza di tornare a volumi di produzione italiana di autoveicoli – al momento decisamente sotto-soglia – commisurati alle dimensioni della filiera produttiva e del mercato; il ruolo trainante, all'interno della filiera, dei car maker dell'alto di gamma, con eccellenze che consentono anche alla catena di fornitura di specializzarsi sempre di più; il crescente livello di complessità della filiera produttiva automotive e l'impatto che le innovazioni di processo hanno anche sui fornitori delle apparecchiature di misurazione e prova e in generale sul comparto dell'automazione industriale; la sburocrazia dell'industria automotive in UE e l'urgenza di introdurre misure premianti, in riferimento alla transizione green, per i veicoli Made in Europe, in modo da salvaguardare e stimolare la competitività della filiera locale; il ripristino di un level playing field per le imprese europee rispetto ai competitor, anche grazie a interventi sui fattori di competitività (costi dell'energia in primis) che ad oggi le vedono penalizzate. A conclusione dei lavori è intervenuto **Vincenzo Colla**, Vicepresidente Regione Emilia-Romagna

TAGS ANFIA

**A. Trapani**<https://www.andreatrapani.com>

Redattore e Responsabile Area Web Trasportare Oggi in Europa




Articolo precedente

**Guerra in Medio Oriente,
tavolo al Mimit su energia e
carburanti**

Articoli correlati



LA CRISI DEL SETTORE

Automotive, la lunga notte Ma la Motor Valley traina

La crisi del mercato dell'auto non risparmia l'Emilia-Romagna. La curva calante, con una flessione del fatturato di oltre il 4%, è iniziata nel 2024. E, per risalire, dal mondo delle imprese alle istituzioni, si fa appello all'Europa. Uno spiraglio viene dalla Motor Valley che produce un terzo del fatturato del settore e su cui ancora si investe.

a pagina 7

Automotive in affanno dal 2024 La filiera sferza l'Europa: sia con noi

Il report

L'assessore Colla: puntiamo sulla Motor Valley, traino di tutto il settore

La crisi del mercato dell'auto non risparmia l'Emilia-Romagna. Se ne è discusso ieri all'incontro «Il rilancio della componentistica automotive italiana tra pressioni normative e competitive», organizzato da **Anfia** in collaborazione con Confindustria Emilia Area Centro, Camera di commercio di Bologna e di Torino. Secondo le cifre elaborate dall'Osservatorio sulla componentistica automotive la curva calante è iniziata nel 2024. E, per risalire, tutti fanno appello all'Europa: da Confindustria con la presidente Sonia Bonfiglioli, al rappresentate di filiera Marco Stella, al presidente della Camera di commercio bolognese Valerio Veronesi. Con loro anche il vicesegretario Vincenzo Colla che, però, punta sulla forza della Motor Valley.

Guardando ai dati, il distretto emiliano-romagnolo, terzo dopo Piemonte e Lombardia a livello nazionale per numero di imprese (225, il 10,5% del totale), ha evidenziato, per il 2024, un fatturato di 3,7 miliardi di euro (-4,1% sul 2023, ricalcando la flessione nazionale), per 12.700 addetti, il 7,6% dell'occupazione del settore in Italia. Mentre a livello nazionale l'occupazio-

ne arretra (-0,7%), in regione è stato stimato un incremento dello 0,7%, grazie agli specialisti del motorsport (+6,8%) e alle attività delle lavorazioni (+8,1%), che compensano la significativa riduzione nel segmento dei subfornitori.

«L'industria — è l'appello di Bonfiglioli — deve continuare a credere nell'innovazione, nella tecnologia. Dobbiamo definire quelle che sono le nuove tecnologie, non possiamo solo subirle. Negli ultimi anni, anche per questi elementi giuridico-burocratici dell'Europa, le abbiamo subite. Come imprese, come governo, come Europa, dobbiamo fare squadra insieme e definire le regole con cui si vende e si produce in Europa».

«Dobbiamo diventare autonomi e indipendenti» sottolinea Stella e, in quanto alle capacità di rigenerarsi suggerisce: «Se mai venisse una guerra dovremmo avere stabilimenti da riconvertire». Anche se sulla capacità di riconversione degli impianti per la difesa, la stessa Bonfiglioli non farebbe affidamento.

Resta, invece, l'imperativo della transizione ecologica,

ma, avverte Veronesi, «Non possiamo accontentare tutti, non è più tempo. Spingendo troppo forte sulla transizione, si potrebbe determinare una desertificazione prima industriale e poi politica. Senza l'Europa non esistiamo, ma serve un'Europa che parli con una voce sola e sia sempre più unita», ammonisce Veronesi ricordando che «Cina, Russia, Stati Uniti non avrebbero mai lasciato andare il loro automotive».

«Di certo — chiude Colla — non possiamo perdere le filiere o finiamo schiacciati, ma bisogna essere anche un po' positivi: la Motor Valley di questa regione rappresenta un terzo di tutto il fatturato del comparto, con sei soggetti che fanno quel terzo. È un sistema che va a irradiare tutto il sistema della componentistica, grazie anche a investimenti su biocarburanti, guida autonoma (la Cpc di Modena) e fonti alternative». Infine, altro appello all'Europa: «Se vogliamo recuperare la sovranità tecnologica, che significa anche sovranità politica, dobbiamo partire dall'energia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L. Cav.

-4,1%

Il distretto emiliano-romagnolo, terzo in Italia ha evidenziato, per il 2024, un fatturato di 3,7 miliardi di euro (-4,1% sul 2023)

Motor Valley

Bonfiglioli: «Dobbiamo fare squadra insieme e definire le regole con cui si vende e si produce»

Colla: «Se perdiamo le filiere, finiamo schiacciati I cinesi stanno aggredendo con la tecnologia»

Frenata dell'automotive, è allarme Confindustria: servono regole europee

Bologna Non sono tempi facili per la filiera della componentistica automotive emiliano-romagnola. Il settore, che risente della crisi del mercato dell'auto in Europa, già nel 2024 ha registrato una significativa contrazione, con una flessione dei ricavi totali del 4,1% (inferiore, comunque, a quella registrata a livello nazionale del 6%). I cali più marcati hanno riguardato gli specialisti (-6,5%), i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-6,3%) e i subfornitori (-5,4%). Anche le attività di ingegneria di prodotto e i subfornitori delle lavorazioni hanno chiuso l'anno in negativo, con una flessione rispettivamente del -4,7% e del -4,2%. In controtendenza, performance positive per gli specialisti del motorsport (+2,4%) e dell'aftermarket (+0,6%), uniche categorie in crescita. I dati sono stati presentati oggi a Bologna nella sede di Confindustria Emilia, dove è stato illustrato l'Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità, uno studio annuale realizzato da Anfia e Camera di commercio di Torino.

Il distretto emiliano-romagnolo, terzo dopo Piemonte e Lombardia a livello nazionale per numero di imprese (225, il 10,5% del totale), ha evidenziato, per il 2024, un fatturato di

3,7 miliardi di euro (-4,1% sul 2023), per 12.700 addetti, il 7,6% dell'occupazione del settore in Italia. Mentre a livello nazionale l'occupazione nel settore arretra (-0,7%), in Emilia-Romagna è stato stimato un incremento dello 0,7%, grazie agli specialisti del motorsport (+6,8%) e alle attività delle lavorazioni (+8,1%), che compensano la significativa riduzione nel segmento dei subfornitori. Il 66% dichiara di operare anche in settori diversi dall'automotive (in Italia il 60%), con una presenza significativa nei settori delle macchine agricole (il 45%) e delle due ruote (il 35%). Come rilanciare il settore? Ne hanno discusso, tra gli altri, Sonia Bonfiglioli, presidente di Confindustria Emilia Centro, Valerio Veronesi, presidente della Camera di commercio di Bologna, Marco Stella, presidente del gruppo Componenti di Anfia, e Massimiliano Cipolletta, presidente Camera di commercio di Torino.

«L'industria deve continuare a fare l'industria: vuol dire che deve continuare a credere nell'innovazione, nella tecnologia. Dobbiamo definire quelle che sono le nuove tecnologie, non possiamo solo subirle. Noi negli ultimi anni, anche per questi elementi un po' giuridico-burocratici dell'Eu-

ropa, li abbiamo subiti. Noi non possiamo solamente subire le scelte tecnologiche fatte fuori dall'Europa, come imprese, come governo, come Europa, dobbiamo fare squadra insieme e definire le regole con cui si vende e si produce in Europa», osserva Bonfiglioli.

La discussione si è concentrata su alcuni temi chiave per il rilancio della componentistica automotive in Italia. Tra questi, le opportunità di diversificazione produttiva offerte dai settori aerospace e, in particolare, dall'industria della difesa.

«Se mai venisse una guerra dovremmo avere stabilimenti da riconvertire, abbiamo bisogno di essere autonomi e indipendenti», sostiene Stella. «Quando tu produci per la difesa, a parte il tema etico, devi avere un'attività produttiva compartimentata, il che vuol dire che deve avere uno stabilimento dedicato, delle persone dedicate a quelle attività, quindi tu hai uno stabilimento completamente vuoto che non riesci a utilizzare e lo dedichi alla difesa, ma se tu sei in difficoltà produttive su altri settori, non è che tu puoi dire 'saturato una capacità produttiva facendo anche dei prodotti per la difesa», avverte la presidente di Confindustria Emilia. «La riconversione non è co-

si facile, è un po' millantata la facilità di dire 'riconverto per la difesa'. O hai veramente un'attività specifica dedicata oppure non è possibile un mix con altri prodotti», aggiunge. Resta il fatto che il settore deve affrontare una fase complessa per la transizione ecologica, alla quale l'Europa ha impresso un'accelerazione.

«Non possiamo accontentare tutti, non è più tempo. Spingendo troppo forte sulla transizione, si potrebbe determinare una desertificazione prima industriale e poi politica. Senza l'Europa non esistiamo, ma serve un'Europa che parli con una voce sola e sia sempre più unita», ammonisce Veronesi, certo che «Cina, Russia, Stati Uniti non avrebbero mai lasciato andare il loro automotive». Di certo, «non possiamo perdere le filiere», scandisce Colla. «Se noi perdiamo le filiere, finiamo schiacciati», avverte. «I cinesi stanno aggredendo con la tecnologia, hanno una tecnologia incredibile, si sono messi anche a fare delle belle cose, quindi attenzione. Vi do, però, una notizia positiva, perché bisogna essere anche un po' positivi: la Motor Valley di questa regione rappresenta un terzo di tutto il fatturato che si fa nell'automotive, con sei soggetti che fanno quell'un terzo. Questo sistema va a irradiare tutto il sistema della componentistica». ●

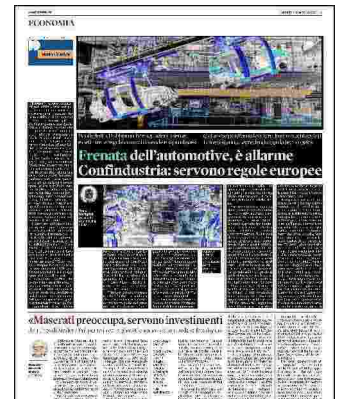


Sonia Bonfiglioli
presidente
Confindustria
Emilia



Qui sopra
e in alto
catene
di montaggio
per la
produzione
di auto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

Sonia Bonfiglioli, presidente Confindustria Emilia Area Centro

Dazi, energia e guerre «Investitori timorosi Nuova crisi dell'auto»



Bonfiglioli durante la presentazione dei dati su automotive e servizi per la mobilità

Dazi, alto costo dell'energia e guerre, da ultima quella in Iran. Un contesto di forte incertezza che rischia di bloccare gli investimenti delle aziende, soprattutto quelle del settore dell'automotive e della filiera componentistica, pezzo forte della regione. «Il rischio vero è che anche chi era orientato a fare investimenti, oggi decida di aspettare», spiega Sonia Bonfiglioli, presidente di Confindustria Emilia Area Centro, commentando i dati dell'Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità, lo studio annuale realizzato da Anfia e Camera di commercio di Torino. L'approfondimento sul distretto emiliano-romagnolo della componentistica, composto da 225 sedi di impresa, ovvero il 10,5% del totale italiano, ha evidenziato, per il 2024, un fatturato pari a 3,7 miliardi di euro (-4,1% sul 2023), con 12.700 addetti, il 7,6% dell'occupazione settoriale in Italia. Gli imprenditori, nel corso della tavola rotonda, fanno un'attenta analisi sulle opportunità di mercato, sui nuovi settori come difesa e aerospace, su quanto sia importante l'innovazione, sulla presenza dell'ibrido, sulle normative troppo burocratiche dell'Unione europea. «Facciamo le cose insieme. Serve un provvedimento straordi-

nario sui costi energetici e un'operazione ponte per accompagnare la transizione verso nuovi scenari. Se perdiamo la filiera vanno tutti in difficoltà», spiega Vincenzo Colla, vicepresidente dell'Emilia-Romagna. «Per questo diventa sempre più importante essere presenti, proprio per superare l'effetto dazi. Il modello export deve essere orientato anche verso nuovi paesi», dice Bonfiglioli, presidente esecutivo del Gruppo Bonfiglioli.

Così, «dovremmo ragionare di squadra per mantenere la Motor Valley come un'eccellenza. Ognuno faccia la sua parte: su come migliorare, su come attrarre investimenti», prosegue Raineri Niccoli, CMO di Lamborghini. Cruciale è l'innovazione «e bisogna investire. Sono favorevole agli accordi con il Mercosur e con l'India, due zone ancora in forte crescita di mercato», spiega Andrea Paciocco di Marelli Europe. Mentre per Marposs Group: «Il mercato non si decide a tavolino. Abbiamo visto come il tema dell'elettrico sia cambiato», spiega il presidente Francesco Possati. Marco Stella, presidente Gruppo componenti Anfia e Ceo Dts Group: «Serve sburocratizzare per aumentare la competitività».

Nicholas Masetti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Notizie auto

Incentivi auto elettriche e plug-in: l'Industrial Accelerator Act blinda il "Made in UE"

Bruxelles alza il ponte levatoio: per avere i bonus servirà il 70% di componenti europei. Ecco il piano per salvare l'industria dall'invasione cinese.

Giovanni Mancini · 13 secondi fa

4 Minuti di Lettura



Dopo aver perso la gara dell'auto elettrica e aver subito l'[invasione cinese](#), l'Europa alza il ponte levatoio puntando tutto sulla sovranità industriale col Made in UE. Con la presentazione ufficiale dell'Industrial Accelerator Act (IAA), avvenuta il 4 marzo 2026, Bruxelles segna una svolta storica nelle politiche economiche

dell'Unione. Non si tratta solo di una norma tecnica, ma di un cambio di dottrina, come lo ha definito il vicepresidente esecutivo Stéphane Séjourné.

Requisito	Dettaglio e Valore	Note Tecniche
Soglia Componentistica	70% (valore minimo)	Rapporto tra valore componenti UE e valore totale (prezzo franco fabbrica).
Esclusione dal Calcolo	Pacco Batteria	Le batterie seguono un percorso di "europeizzazione" specifico e parallelo.
Obbligo di Produzione	Assemblaggio Finale in UE	Requisito indispensabile per accedere a qualsiasi fondo pubblico o incentivo.
Veicoli Coinvolti	BEV, PHEV e Idrogeno	Si applica a Elettriche, Ibride Plug-in e veicoli a celle di combustibile.
Obiettivo Macro	20% del PIL manifatturiero	Traguardo fissato dall'Unione Europea entro il 2035.
Accesso ai Bonus	Vincolato al Made in UE	Valido per acquisto diretto, leasing, noleggio e appalti pubblici.

Incentivi auto elettriche e plug-in

- [Requisiti incentivi: ecco quali auto avranno ancora diritto agli incentivi](#)
- [Dalle elettriche alle Plug-in: chi deve rispettare i nuovi vincoli UE](#)
- [Strategia Batterie | L a strategia UE contro il dominio della Cina](#)
- [Obiettivo 20% PIL | Il piano industriale europeo verso il 2035](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

- **Iter legislativo e deroghe: cosa aspettarsi dopo il 4 marzo**

L'obiettivo è chiaro: legare a doppio filo l'erogazione di denaro pubblico — sotto forma di incentivi all'acquisto o appalti — alla reale produzione all'interno dei confini comunitari. Per il settore automotive, le ripercussioni sono massicce e delineano un futuro dove il "Made in EU" non sarà più un'etichetta facoltativa, ma un requisito d'accesso indispensabile.

Requisiti incentivi: ecco quali auto avranno ancora diritto agli incentivi

Il cuore della proposta legislativa per quanto riguarda le quattro ruote risiede in una percentuale precisa: 70%. Secondo il testo dell'Industrial Accelerator Act, per poter beneficiare di schemi di incentivazione nazionale (come gli ecobonus) o per partecipare a gare d'appalto pubbliche, i veicoli dovranno rispettare criteri di origine stringenti.

Nello specifico, il rapporto tra il valore dei componenti originari dell'Unione e il valore totale dei componenti del veicolo (calcolato sul prezzo franco fabbrica) dovrà essere uguale o superiore al 70%. C'è però una distinzione fondamentale: il calcolo esclude la batteria. Questa scelta serve a isolare il valore del pacco batterie — che gode di una regolamentazione specifica e di un percorso di "europeizzazione" parallelo — dal resto della meccanica e della componentistica del veicolo. In sostanza, telai, motori elettrici, elettronica di potenza, interni e sistemi di bordo dovranno parlare in larga prevalenza europeo.

Dalle elettriche alle Plug-in: chi deve rispettare i nuovi vincoli UE

A differenza di precedenti bozze che sembravano concentrarsi esclusivamente sulle BEV (Battery Electric Vehicles), il testo definitivo dell'IAA estende il raggio d'azione. I requisiti di origine si applicheranno anche alle auto ibride plug-in (PHEV) e ai veicoli a celle di combustibile (idrogeno).

La norma non distingue nemmeno la modalità di acquisizione: che si tratti di acquisto diretto, leasing, noleggio a lungo termine o rateizzazione, se il veicolo attinge a fondi pubblici o incentivi statali, deve rispettare i parametri di Bruxelles. Resta inoltre l'obbligo imprescindibile dell'assemblaggio finale all'interno

dell'Unione Europea, un colpo diretto alle strategie di importazione di modelli prodotti in Asia o in altri mercati extra-UE che finora hanno beneficiato dei sussidi europei.

Strategia Batterie | La strategia UE contro il dominio della Cina

Se il 70% riguarda la "carne e le ossa" dell'auto, il capitolo batterie resta il terreno di scontro più delicato. L'Industrial Accelerator Act prevede disposizioni specifiche per le celle, con l'obiettivo di ridurre la dipendenza dalla Cina. La strategia di Bruxelles mira a creare una filiera chiusa dove l'estrazione delle materie prime critiche, la raffinazione e la produzione delle celle avvengano progressivamente nel continente.

Parallelamente, il regolamento introduce norme rigide sugli investimenti esteri. Per essere considerati "progetti strategici" e godere di autorizzazioni accelerate, le aziende extracomunitarie non dovranno detenere la maggioranza assoluta nelle joint venture europee, o dovranno garantire il trasferimento di licenze e proprietà intellettuale per favorire la crescita tecnologica del blocco. È una risposta diretta all'Inflation Reduction Act (IRA) americano e alla potenza di fuoco cinese, un modo per dire che l'Europa è aperta al business, ma alle proprie condizioni.



L'Unione Europea corre ai ripari con il Made in UE

Obiettivo 20% PIL | Il piano industriale europeo verso il 2035

L'Industrial Accelerator Act si inserisce in una visione macroeconomica ambiziosa: portare il peso della manifattura dal 14,3% attuale al 20% del PIL europeo entro il 2035. Per farlo, la

Commissione punta sulla "preferenza europea" non solo nell'automotive, ma anche in settori come l'acciaio verde, il cemento a basse emissioni e l'alluminio.

Per l'industria dell'auto, la sfida è doppia. Da un lato, i costruttori europei accolgono con favore la protezione contro la concorrenza sleale dei produttori low-cost; dall'altro, c'è il timore che catene di approvvigionamento troppo rigide possano alzare i costi di produzione in un momento di transizione già estremamente oneroso. Paesi come la Francia spingono per una chiusura totale, mentre la Germania e altri Stati membri con forti legami commerciali globali cercano di mantenere spiragli aperti per partner come il Regno Unito o la Turchia.

Iter legislativo e deroghe: cosa aspettarsi dopo il 4 marzo

La proposta passerà ora al vaglio del Parlamento Europeo e del Consiglio. Le negoziazioni si annunciano serrate, specialmente sulla definizione tecnica di "componente originario" e sulle possibili deroghe per i piccoli costruttori (Small Volume Manufacturers), che **ANFIA** e altre associazioni di categoria chiedono di esentare per non affogarli nella burocrazia.

Tuttavia, la direzione è tracciata: l'era degli incentivi "a pioggia" che finanziavano indirettamente le industrie estere è finita. L'Europa ha deciso che per accelerare verso il green deve prima di tutto mettere in sicurezza le proprie fabbriche e i propri lavoratori. Il "Made in EU" sta per diventare la chiave d'accensione obbligatoria per il mercato dell'auto del futuro.

[#Unione europea](#)

[CHI SIAMO](#)

[CONTATTI](#)

[NEWSLETTER](#)

[PRIVACY](#)

Newsauto.it - Testata Giornalistica Telematica registrata presso il Tribunale di Roma il 25/01/2018 con il n° 10

Direttore Responsabile Ing. Giovanni Mancini



TALKING ADDRESS

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

Contatti Media Kit Soste in Viaggio

f in YouTube Instagram

FLEETTIME
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

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

Componentistica automotive: le sfide e il rilancio della filiera italiana

Fleetime magazine digitale marzo 2026

9 Marzo 2026 Industry No Comment



Search ... Search

Breaking news

Pressioni normative, transizione tecnologica e competizione globale al centro del confronto tra imprese e istituzioni durante la presentazione a Bologna dell'Osservatorio 2025 sulla componentistica automotive

Allarme Carburanti: Diesel a 2,50 Euro, l'Europa Trema

Componentistica italiana - A Bologna è stata presentata l'edizione 2025 dell'Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità, lo studio annuale realizzato da ANFIA e Camera di commercio di Torino. L'evento, ospitato presso l'Auditorium Biagi di Confindustria Emilia Area Centro, rientra in un roadshow avviato dopo il lancio della pubblicazione a Torino lo scorso ottobre e dedicato ai principali distretti automotive italiani.



Lo studio analizza ogni anno l'evoluzione della filiera attraverso un'indagine campionaria sui risultati economici, innovazione, strategie d'impresa, internazionalizzazione e gestione del capitale umano. Nel perimetro rientrano produttori di componenti, integratori di sistemi,

Mercato auto febbraio 2026: in Italia si registra + 14%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

fornitori di moduli, imprese di engineering e design, specialisti dell'aftermarket e del motorsport e realtà attive nei servizi innovativi per la mobilità.

I numeri della filiera italiana

L'universo della componentistica automotive nazionale conta oggi 2.134 imprese con sede in Italia che, nel 2024, hanno impiegato circa 168 mila addetti (-0,7% rispetto al 2023) generando un fatturato direttamente riconducibile all'automotive di circa 55,5 miliardi di euro (-6%). Dopo diversi anni di crescita, il 2024 ha quindi segnato un rallentamento per il settore.

Le contrazioni più marcate hanno interessato fornitori di moduli e integratori di sistemi (-8,2%), specialisti (-7%) e subfornitori delle lavorazioni (-6,8%). In controtendenza si distinguono gli specialisti del motorsport (+1,2%) e dell'aftermarket (+0,6%), uniche categorie in crescita.

Il distretto dell'Emilia-Romagna

Particolare attenzione è stata dedicata al distretto dell'Emilia-Romagna, terzo in Italia per numero di imprese del settore. Qui operano 225 aziende della componentistica, pari al 10,5% del totale nazionale.

Nel 2024 il comparto regionale ha registrato un fatturato di 3,7 miliardi di euro (-4,1% sul 2023), una flessione inferiore alla media nazionale, con circa 12.700 addetti, pari al 7,6% dell'occupazione del settore in Italia. In controtendenza rispetto al dato nazionale, l'occupazione è cresciuta dello 0,7%, grazie soprattutto alle performance del motorsport e delle attività di lavorazione.

Le sfide per il rilancio

Alla presentazione dei dati è seguita una tavola rotonda moderata dalla giornalista economica Ilaria Vesentini, con rappresentanti di imprese tra cui Automobili Lamborghini e Marposs Group.

Tra i temi emersi: la diversificazione produttiva verso settori come aerospace e difesa, il ruolo delle motorizzazioni endotermiche di nuova generazione e dell'ibridizzazione, la necessità di rafforzare la competitività della filiera europea e di tornare a volumi di produzione di autoveicoli in Italia più coerenti con le dimensioni del settore.

A chiudere i lavori è stato l'intervento di **Vincenzo Colla**, vicepresidente della Regione Emilia-Romagna.

Redazione Fleetime

Fonte [ANFIA](#)

Condividi:



MWC 2026: Benvenuti nell'era dell'AI-Defined Vehicle



IAA: [ANFIA](#) chiede il 70% di contenuto UE per salvare la filiera



[Guarda tutte le news](#)

Guarda le altre cover digitali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mi piace:

Caricamento...

aftermarket, ANFIA, Automotive Italia, Bologna, Componentistica automotive, Confindustria Emilia Area Centro, Emilia-Romagna, filiera automotive, industria automotive, innovazione industriale, manifattura italiana, Mobilità Elettrica, motorsport, osservatorio componentistica automotive, transizione energetica

No Comments Yet

Lascia un commento

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

Nome *

Email *

Sito web

Avvertimi via email in caso di risposte al mio commento.

Avvertimi via email alla pubblicazione di un nuovo articolo.

Invia commento

« Automotive europeo 2026: la filiera si riorganizza

Contatti

Fleetime Automotive News
San Donato Milanese (MI)
redazione@fleetime.it

[Privacy Policy](#)

[Cookie Policy](#)

Per la pubblicità

EliMedia
20097 - San Donato Milanese (MI)
Piva 10671390960
advertising@fleetime.it

Certificazioni



Fleetime App

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ABBONATI ALLA RIVISTA LIBRI E MANUALI



Home » Il rilancio della componentistica auto tra pressioni normative e competitive

Il rilancio della componentistica auto tra pressioni normative e competitive

Automotive Mercato

9 Marzo 2026

Redazione

Condividi



Nella mattinata di venerdì 6 marzo, a Bologna, presso l'Auditorium Biagi di **Confindustria Emilia Area Centro**, è stata presentata l'edizione 2025 dell'**Osservatorio sulla componentistica automotive e sui servizi per la mobilità**, studio annuale frutto di una partnership ultraventennale tra **Anfia** e **Camera di commercio di Torino**.

Dopo l'evento di lancio organizzato a Torino lo scorso ottobre, gli autori della pubblicazione hanno infatti deciso di dare visibilità all'Osservatorio in alcuni dei maggiori distretti automotive della Penisola, attraverso un piccolo **roadshow** che, dopo l'appuntamento del 6 marzo – reso possibile grazie alla collaborazione con **Camera di commercio di Bologna** e **Confindustria Emilia Area Centro** – avrà come **prossima tappa il distretto lombardo**.

La componentistica automotive nel 2024

Il perimetro delle aziende

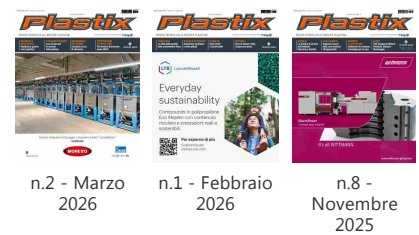


Alcuni dei partecipanti alla tavola rotonda (da sinistra): Andrea Paciocco, Marco Stella, Sonia Bonfiglioli e Ilaria Vesentini

considerate nello studio comprende produttori di parti e componenti, integratori di sistemi, fornitori di moduli, imprese di Engineering & Design (E&D), specialisti dell'aftermarket e del motorsport, realtà attive negli ambiti dell'infomobilità, della mobilità elettrica e dei servizi innovativi per la mobilità.

L'universo della **componentistica automotive nazionale** conta oggi **2134 imprese** con sede legale in Italia; quasi tutte società di capitale, che, nel 2024, hanno impiegato **168000**

SFOGLIA LA RIVISTA



Edicola Web

Notizie da MeccanicaneWS

- Pregi e difetti dei filtri oleodinamici
- Gestione dei panni in outsourcing: vantaggi per il settore macchine utensili
- Stampi a iniezione, dall'idea alla produzione

Notizie da Il Progettista Industriale

- VDMA European Summit 2026: tra geopolitica, IA, cybersecurity e nuovi mercati in crescita
- Women in 3D Printing: innovazione, competenze e sostenibilità con l'Additive Manufacturing

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

addetti (-0,7% rispetto al 2023), con un fatturato annuale direttamente riconducibile al settore automotive di circa **55,5 miliardi di euro** (-6%).

Dopo anni nel complesso favorevoli, il 2024 ha segnato la fine di una fase di crescita, con cali del fatturato particolarmente marcati per i **fornitori di moduli e integratori di sistemi** (-8,2%), gli **specialisti** (-7,0%) e i **subfornitori** delle lavorazioni (-6,8%). In controtendenza, performance positive per gli specialisti del **motorsport** (+1,2%) e dell'**aftermarket** (+0,6%), uniche categorie in crescita.

Dopo i saluti d'apertura da parte di **Sonia Bonfiglioli** (presidente di Confindustria Emilia Area Centro), **Valerio Veronesi** (presidente della Camera di Commercio di Bologna), **Marco Stella** (presidente del Gruppo Componenti di Anfia) e **Massimiliano Cipolletta** (presidente Camera di Commercio di Torino), e la presentazione dello studio, si è svolta una tavola rotonda moderata dalla giornalista economica **Ilaria Vesentini**, che ha visto il coinvolgimento di **Sonia Bonfiglioli** (presidente esecutivo del **Gruppo Bonfiglioli**), **Andrea Paciocco** (VP Sales & Marketing and Business Development-Ride Dynamics Division di **Marelli Europe**), **Ranieri Niccoli** (Chief Manufacturing Officer di **Automobili Lamborghini**), **Francesco Possati** (presidente di **Marposs Group**) e **Marco Stella** (CEO di **DTS Group**).

I temi chiave della tavola rotonda



Ranieri Niccoli, CMO di Automobili Lamborghini (a sinistra) e Francesco Possati, presidente di Marposs Group

La discussione si è concentrata su alcuni temi chiave per il rilancio della componentistica automotive in Italia. Tra questi, vanno certamente evidenziati: le **opportunità di diversificazione produttiva** offerte dai settori aerospace e difesa, fermi restando gli specifici requisiti richiesti da queste filiere; le **motorizzazioni endotermiche di nuova generazione e l'ibridizzazione di tecnologie tradizionali**,

indispensabili per il mantenimento della domanda di componentistica più tradizionale, ferma restando la necessità di un riposizionamento dei player in rapporto ai trend di elettrificazione, seppur rallentata, della mobilità e di avanzamento dei paradigmi della guida autonoma e della *mobility as a service*.

Si è inoltre parlato della necessità di **puntare su prodotti distintivi e sulla diversificazione per aree geografiche** – anche sfruttando i vantaggi dei più recenti accordi di libero scambio – e **per clienti** e sull'esigenza di tornare a **volumi di produzione italiana di autoveicoli** – al momento decisamente sotto soglia – commisurati alle dimensioni della filiera produttiva e del mercato.

Tra gli altri temi trattati vi erano infine: il **ruolo trainante, all'interno della filiera, dei car maker d'alta gamma**, con eccellenze che consentono anche alla catena di fornitura di specializzarsi sempre di più; il crescente livello di complessità della filiera produttiva automotive e l'**impatto che le innovazioni di processo hanno anche sui fornitori delle apparecchiature di misurazione e prova e in generale sul comparto dell'automazione industriale**; la **sburocratizzazione dell'industria automotive in UE** e l'urgenza di introdurre **misure premianti, in riferimento alla transizione green, per i veicoli Made in Europe**, in modo da salvaguardare e stimolare la competitività della filiera locale; il ripristino di un **level playing field per le imprese europee** rispetto ai competitor, anche grazie a

- **La simulazione multifisica incontra l'oncologia**

interventi sui fattori di competitività (costi dell'energia in primis) che ad oggi le vedono penalizzate.

Alcuni dati della filiera dell'Emilia-Romagna

Categorie di fornitori	imprese	Fatturato auto 2024 mln euro	Fatturato auto 2023 mln euro	Var. % 24/23 fatturato auto	Addetti auto 2024	Addetti auto 2023	Var. % 24/23 addetti auto
SUB	42	218,6	231,2	-5,4%	1.239	1.392	-11,0%
SUB (Lavorazioni)	18	257,6	269,0	-4,2%	622	575	8,1%
SPEC*	73	1.783,4	1.907,0	-6,5%	5.714	5.663	0,9%
SPEC (Motorsport)	33	376,6	367,7	2,4%	1.591	1.490	6,8%
SPEC (Aftermarket)	32	638,6	634,7	0,6%	1.647	1.619	1,8%
E&D	22	212,3	222,8	-4,7%	1.360	1.349	0,8%
SIST/MOD	5	211,5	225,8	-6,3%	521	521	0,1%
Totale	225	3.698,6	3.858,1	-4,1%	12.694	12.608	0,7%

* specialisti "puri", della mobilità elettrica, dell'infomobilità.

Fonte: Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025

Tab. 1 – Componentistica automotive in Emilia-Romagna (2024 vs. 2023)

A conclusione dei lavori è intervenuto **Vincenzo Colla**, vicepresidente della Regione Emilia-Romagna.

L'approfondimento realizzato per l'occasione sul distretto emiliano romagnolo ha messo in evidenza che nel 2024 la componentistica automotive in Emilia-Romagna contava **225 sedi di impresa** e rappresentava **il 10,5% del totale nazionale**, preceduta da Piemonte (il 33,6%) e Lombardia (il 27,0%). Sempre in quell'anno, le **225 dell'Emilia-Romagna** hanno prodotto un fatturato automotive stimato in circa **3,7 miliardi di euro** e occupato **12700 addetti**, pari al 7,6% dell'occupazione del settore in Italia.

Dopo anni favorevoli, il 2024 ha segnato la fine di una fase di crescita, con una **contrazione dei ricavi totali pari al -4,1%, inferiore rispetto a quella riscontrata a livello nazionale (-6,0%)**. I cali più marcati riguardavano gli specialisti (-6,5%), i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-6,3%) e i subfornitori (-5,4%). Anche gli E&D e i subfornitori delle lavorazioni hanno chiuso l'anno in negativo, con una flessione rispettivamente del -4,7% e del -4,2%.

In controtendenza, **performance positive per gli specialisti del motorsport (+2,4%) e dell'aftermarket (+0,6%)**, uniche categorie in crescita. Mentre a livello nazionale l'**occupazione** nel settore è arretrata (-0,7%), in Emilia-Romagna si è stimato un **incremento dello 0,7%**, grazie agli specialisti del motorsport (+6,8%) e alle attività delle lavorazioni (+8,1%), che hanno compensato la significativa riduzione nel segmento dei subfornitori. Il 66% ha dichiarato di operare anche in settori diversi dall'automotive (in Italia il 60%), con una presenza significativa nei settori delle **macchine agricole** (il 45%) e delle **due ruote** (il 35%).

Tag: [Andrea Paciocco](#) [anfia](#) [Automobili Lamborghini](#) [automotive](#)

[Camera di Commercio di Bologna](#) [Camera di Commercio di Torino](#) [Confindustria Emilia Area Centro](#)

[DTS Group](#) [filiera automotive italiana](#) [Francesco Possati](#) [Gruppo Bonfiglioli](#)

[Gruppo Componenti Anfia](#) [Ilaria Vesentini](#) [Marco Stella](#) [Marelli Europe](#) [Marposs Group](#)

[Massimiliano Cipolletta](#) [Osservatorio componentistica automotive](#) [Ranieri Niccoli](#) [Sonia Bonfiglioli](#)

[Valerio Veronesi](#)

Ti potrebbero interessare

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849