

Componentisti automotive: dovete aggregarvi in filiera. Luca Onnis, Tinexta, spiega come accedere agli 1,3 miliardi del Dpcm

di Marco De' Francesco ♦ Il Dpcm Automotive destina 1,343 miliardi attraverso Contratti di sviluppo, Mini Contratti di sviluppo e Accordi per l'innovazione. Con ulteriori risorse allo studio del Mimit. Le imprese dovranno presentare progetti valutati nel merito, costruire partenariati, accelerare digitalizzazione ed Esg e arrivare pronte all'apertura degli sportelli prevista in autunno. Tra i potenziali beneficiari anche componentistica, elettronica, software e meccatronica. Ne parliamo con Luca Onnis, chief operating officer di Tinexta Innovation Hub

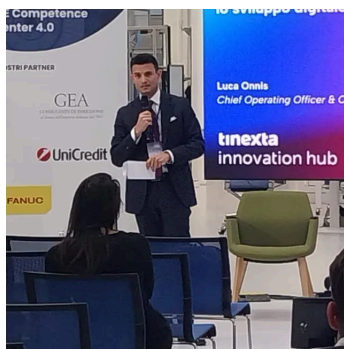
26 Giugno 2026



«Quegli 1,3 miliardi destinati all'automotive difficilmente premieranno le Pmi che corrono da sole. È bene che si aggregino e che concentrino le forze su **progetti comuni**». Parole di Luca Onnis, direttore operativo di Tinexta, gruppo quotato che fornisce servizi alle imprese, in particolare in ambiti come innovazione e finanza agevolata. Ma a cosa si riferisce Onnis? Anzitutto al fatto che il Governo ha dato il via libera al **Dpcm Automotive**, che destina 1,343 miliardi di euro al sostegno della filiera. La misura attende però ancora la firma del Mef e il completamento dell'iter attuativo; il piano potrebbe inoltre essere rafforzato da ulteriori 251 milioni di euro annunciati dal Mimit (dove è convocato un apposito tavolo per il 14 luglio). In secondo luogo, ad un **problema di massa critica**: non si tratta di incentivi automatici o di contributi distribuiti "a pioggia". Le risorse saranno assegnate attraverso Contratti di sviluppo, Mini contratti di sviluppo e Accordi per l'innovazione, strumenti molto più selettivi e complessi, che prevedono una valutazione dei progetti e, nella maggior parte dei casi, la partecipazione di più imprese riunite in partenariato per sviluppare investimenti di maggiore impatto. Insomma, i nuovi progetti sembrano privilegiare **progetti di filiera**.

È proprio su questo terreno che si inserisce il **ruolo di Tinexta Innovation Hub**. Tinexta interviene fin dall'inizio del percorso: aiuta le imprese a trovare i partner giusti, a costruire un progetto credibile e a trasformare un'idea in una proposta finanziabile. Il supporto prosegue durante tutta la procedura, dal confronto con gli enti valutatori fino alla gestione del progetto e alla rendicontazione finale, evitando quegli errori formali che possono costare la perdita del contributo.

F Contratti di sviluppo, Mini Contratti di sviluppo e Accordi per l'innovazione: tre strumenti diversi per finanziare investimenti e ricerca



Luca Onnis, chief operating officer di Tinexta Innovation Hub.

Come si diceva, i fondi destinati all'automotive saranno distribuiti con tre strumenti. I **Contratti di sviluppo** finanziano gli investimenti più consistenti, come nuovi impianti, ampliamenti produttivi o riconversioni industriali. I **Mini Contratti di sviluppo** seguono la stessa logica, ma sono pensati per programmi di dimensioni più contenute e quindi più accessibili alle Pmi. Gli **Accordi per l'innovazione**, invece, sostengono la ricerca industriale e lo sviluppo di nuovi prodotti, tecnologie e processi produttivi. In altre parole, i primi aiutano le imprese a investire, i secondi a innovare.

«Non si tratta di incentivi a pioggia, ma di misure altamente valutative», sottolinea Luca Onnis. Tradotto: **non basta presentare una domanda per ottenere il contributo**. Ogni progetto sarà esaminato nel merito e finanziato solo se dimostrerà di avere un reale valore industriale, un contenuto innovativo e ricadute concrete sul sistema produttivo. Per le imprese significa preparare progetti

solidi, ben costruiti e capaci di convincere i valutatori «Il Governo può selezionare e mettere in priorità le progettualità più rilevanti», osserva Onnis. Una scelta che restringe la platea dei beneficiari, ma punta a concentrare le risorse sugli interventi in grado di produrre il maggiore impatto industriale.

Un intervento per sostenere la filiera dopo anni di perdita di investimenti e centralità industriale

I citati 1,3 miliardi destinati all'automotive nascono in un momento particolarmente delicato per il settore italiano. Secondo Luca Onnis, l'**obiettivo principale è sostenere quell'ampia rete di imprese che ruota attorno alle grandi case automobilistiche** e che oggi si trova a fare i conti con un progressivo ridimensionamento degli investimenti nel Paese. «In Italia, al di là di poche realtà come **Stellantis, Lamborghini, Ducati e Ferrari**, il panorama si è fortemente ridotto», osserva Onnis, ricordando come siti produttivi storici siano andati perduti nel tempo.

Tra il 2015 e il 2025 la filiera automotive italiana ha seguito **due percorsi diversi**. I **costruttori** hanno pagato il prezzo più alto della crisi: la produzione nazionale è crollata da oltre un milione di veicoli a meno di 500 mila, con ricadute su stabilimenti e occupazione. La **componentistica**, invece, ha mostrato una maggiore capacità di adattamento, compensando in parte il calo del mercato italiano grazie all'export e ai rapporti costruiti con i grandi gruppi automobilistici internazionali. Ora, però, la componentistica è sotto pressione, perché occorre adeguarsi alla doppia transizione: come fabbriche e come prodotto. In questo contesto, spiega, l'intervento pubblico rappresenta «una conseguenza necessaria» per evitare che a pagare il prezzo più alto siano le aziende della componentistica e della subfornitura.

La misura punta quindi a preservare competenze, occupazione e capacità produttiva lungo tutta la catena del valore. Pur valutando positivamente l'iniziativa, Onnis non nasconde alcune perplessità: «È un buon tentativo per sostenere la filiera e recuperare parte degli investimenti che negli ultimi anni si sono allontanati dall'Italia». Ma aggiunge anche una riflessione critica: «Forse arriva un po' in ritardo, dopo anni in cui i grandi investimenti dell'automotive hanno progressivamente lasciato il Paese».

L'obiettivo, in sostanza, è **evitare che il patrimonio industriale ancora esistente venga ulteriormente indebolito**.

Una platea ampia che va oltre l'auto e coinvolge tecnologie, software e manifattura avanzata



La componentistica, invece, ha mostrato una maggiore capacità di adattamento, compensando in parte il calo del mercato italiano grazie all'export e ai rapporti costruiti con i grandi gruppi automobilistici internazionali. Fra i principali componentisti italiani Brembo, che produce sistemi frenanti per vetture e motocicli di fascia alta.

Le risorse previste dal piano non si rivolgono esclusivamente ai produttori tradizionali della filiera automotive, ma a un **ecosistema molto più ampio** di imprese legate all'innovazione industriale. Tra i potenziali beneficiari figurano aziende della **componentistica meccanica**, produttori di **sistemi per motori e accumulo energetico**, imprese attive nell'**elettronica**, nella **meccatronica** e nello **sviluppo software**, sempre più centrali nell'evoluzione del veicolo moderno.

«Oggi una parte rilevante del valore dell'automobile è generata dall'elettronica e dal software», osserva Luca Onnis. La platea potrebbe inoltre estendersi a comparti contigui come **aerospazio, difesa, ricerca e sviluppo** e ad altre filiere industriali caratterizzate da competenze avanzate. Dalle indicazioni finora emerse, aggiunge Onnis,

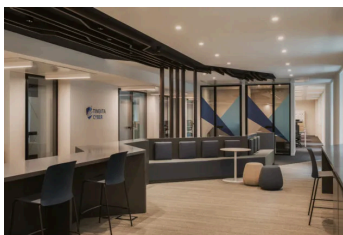
«i codici Ateco coinvolti saranno numerosi e piuttosto ampi», comprendendo ambiti che spaziano dai trasporti alla meccanica, dai sensori ai materiali innovativi fino alle attività di ricerca industriale. Un'impostazione che mira a favorire contaminazioni tecnologiche e **progetti trasversali** tra settori diversi.

F Per le Pmi il nodo non è solo ottenere i fondi, ma imparare a fare squadra e presentarsi come filiera

Come detto, gli strumenti che il Governo si appresta a mettere in campo privilegiano **formule collaborative e partenariati** tra più soggetti industriali. «Questi programmi prevedono l'accesso in forma aggregata», spiega Onnis, evidenziando come le aziende più strutturate possano fare da capofila coinvolgendo realtà più piccole portatrici di competenze, attività di ricerca o investimenti complementari. È un approccio che può trasformarsi in un'opportunità importante per le Pmi, ma che richiede un cambio di mentalità non sempre scontato.

Tuttavia, secondo Onnis, va sottolineato uno dei punti di debolezza storici della filiera italiana: una straordinaria capacità di specializzazione e flessibilità, accompagnata però da una **limitata attitudine a concentrare risorse e competenze su programmi di sviluppo condivisi**. La frammentazione rappresenta quindi al tempo stesso una forza e un limite. Da un lato alimenta eccellenze produttive diffuse; dall'altro rende più difficile sostenere investimenti rilevanti in innovazione, ricerca e trasformazione industriale. Per questo il manager guarda con favore a misure che incentivano la collaborazione tra imprese: «Sono strumenti complessi da costruire, ma consentono di concentrare competenze e investimenti su una soluzione innovativa comune». In un mercato sempre più competitivo e tecnologicamente avanzato, conclude, la capacità di fare rete potrebbe diventare una condizione essenziale non soltanto per ottenere i finanziamenti, ma per continuare a essere competitivi nel lungo periodo.

Competitività significa trasformazione: non bastano le risorse, servono nuovi modelli operativi



Gli uffici di Tinexta Innovation Hub a Milano.

Per Luca Onnis, il fabbisogno delle imprese della filiera automotive va oltre il semplice accesso ai finanziamenti. Oggi molte Pmi si trovano infatti ad affrontare una sfida più profonda, legata alla capacità di innovare processi, organizzazione e gestione aziendale. «Le aziende hanno soprattutto bisogno di digitalizzazione e di strumenti digitali per la gestione della produzione e delle informazioni», osserva il manager di Tinexta Innovation Hub. In questo scenario, gli incentivi rappresentano un acceleratore, ma non possono sostituire un percorso di trasformazione industriale già avviato.

Sempre più spesso, infatti, le imprese chiedono supporto per definire strategie di innovazione capaci di rafforzarne la competitività all'interno di filiere caratterizzate da standard tecnologici e requisiti normativi sempre più elevati. Tra questi assume un peso crescente anche il tema ESG, destinato a incidere in misura sempre maggiore sulle relazioni tra clienti, fornitori e partner industriali.

«Le esigenze di compliance stanno diventando sempre più stringenti», sottolinea Onnis, evidenziando come sostenibilità, tracciabilità e governance siano ormai elementi centrali nelle scelte di mercato. Per le PMI, quindi, la sfida non consiste soltanto nel cogliere una nuova opportunità di finanziamento, ma nel dotarsi degli strumenti necessari per restare competitive in un contesto industriale che richiede innovazione continua, efficienza operativa e attenzione crescente ai criteri ESG.

Dopo il confronto al Mimit, le imprese guardano all'autunno per l'avvio delle misure



Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso.

Come si diceva, sul fronte delle tempistiche il percorso normativo appare ormai in fase avanzata. Un passaggio chiave sarà il citato incontro previsto al Mimit il 14 luglio, occasione nella quale dovrebbe essere condivisa la versione definitiva dell'impianto del provvedimento. «La normativa di riferimento è già abbastanza avanti», spiega Luca Onnis, secondo cui il confronto estivo servirà soprattutto a definire gli ultimi dettagli operativi. L'aspettativa è che il decreto venga completato nelle settimane successive e che gli strumenti diventino concretamente accessibili dopo la pausa estiva.

«Ci immaginiamo che possa essere operativo a partire da settembre-ottobre», afferma. A quel punto sarà aperto lo sportello per la presentazione delle domande e per l'assegnazione delle risorse. Le aziende interessate dovranno quindi arrivare preparate, con progetti già strutturati e partenariati definiti, per non perdere tempo nella fase iniziale di accesso ai fondi.

Dalla costruzione del partenariato alla rendicontazione, il supporto lungo tutto il ciclo del progetto

Per le imprese interessate a cogliere le opportunità offerte dai nuovi fondi, il valore aggiunto di **Tinexta Innovation Hub** riguarda l'intero percorso di costruzione e gestione del progetto. «Il cuore tecnologico lo portano le aziende, non noi», precisa Luca Onnis, spiegando che il ruolo della società consiste nel trasformare idee e investimenti in proposte finanziabili. Il primo passo è l'individuazione dei partner più adatti per creare un partenariato credibile e coerente con gli obiettivi del bando. «Siamo in grado di mettere insieme aziende, competenze e soggetti diversi per costruire una filiera progettuale che abbia una logica industriale», afferma. Da qui prende forma il lavoro di strutturazione tecnica e amministrativa della

F

proposta, integrando i contributi dei vari partecipanti in un progetto unitario e convincente. Il supporto prosegue poi durante la fase istruttoria, attraverso la gestione delle richieste di integrazione e dei rapporti con gli enti valutatori, e continua anche dopo l'eventuale approvazione.

«Una volta ottenuto il finanziamento, il progetto deve essere seguito con attenzione fino alla conclusione», sottolinea Onnis. Errori nelle procedure, nelle tempistiche o nella rendicontazione possono infatti compromettere l'accesso ai contributi. Per questo Tinexta affianca le imprese anche nella fase esecutiva, aiutandole a rispettare tutti gli adempimenti necessari per mantenere il beneficio ottenuto.



Futuro in corso.

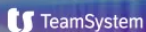


SCOPRI DI PIÙ

TeamSystem Manufacturing

Il software gestionale per l'industria 4.0 e 5.0 e la pianificazione della produzione

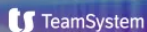
SCOPRI DI PIÙ



TeamSystem Manufacturing

Il software gestionale per l'industria 4.0 e 5.0 e la pianificazione della produzione

SCOPRI DI PIÙ



Futuro in corso.



SCOPRI DI PIÙ

Deposito
di Gas
Liquefatto
nave portante
del GNL