



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 18 al 24 novembre 2025

Torino, 27 novembre 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
7	AM Automesse	01/11/2025	<i>Lenti... i pesanti</i>	2
4	Interauto News	01/11/2025	<i>Tutti in rosso i numeri dell'automotive</i>	3
34	Pullman	01/11/2025	<i>IL MERCATO ITALIANO A SETTEMBRE</i>	4
	Borsaitaliana.it	18/11/2025	<i>Italia Trade Automotive, Anfia: ad agosto 2025 import ed export in calo</i>	5
	Repubblica.it	18/11/2025	<i>Italia Trade Automotive, Anfia: ad agosto 2025 import ed export in calo</i>	6
	Ansa.it	20/11/2025	<i>Auto, 30 associazioni chiedono a UE di integrare carburanti rinnovabili per normativa CO2</i>	8
	Ansa.it	20/11/2025	<i>Unem, ruolo nella decarbonizzazione carburanti rinnovabili</i>	11
	Borsaitaliana.it	20/11/2025	<i>Auto, 30 associazioni chiedono a UE di integrare carburanti rinnovabili per normativa CO2</i>	14
	Borsaitaliana.it	20/11/2025	<i>Auto: 30 associazioni settore chiedono a Ue inserimento carburanti rinnovabili in norme Co2</i>	16
	IlsecoloXIX.it	20/11/2025	<i>Auto, 30 associazioni chiedono a UE di integrare carburanti rinnovabili per normativa CO2</i>	17
	Lastampa.it	20/11/2025	<i>Auto, 30 associazioni chiedono a UE di integrare carburanti rinnovabili per normativa CO2</i>	18
	Quattroruote.it	20/11/2025	<i>Emissioni La filiera dell'auto insiste: "Riconoscere i biocarburanti nei regolamenti europei"</i>	20
	Repubblica.it	20/11/2025	<i>Auto, 30 associazioni chiedono a UE di integrare carburanti rinnovabili per normativa CO2</i>	24
	Staffettaonline.com	20/11/2025	<i>Auto, i carburanti rinnovabili entrino nel regolamento UE</i>	25
	Vadoetornoweb.com	20/11/2025	<i>Trenta associazioni automotive chiedono all'UE un passo sostanziale verso la neutralità tecnologica</i>	26
1+13/5	La Repubblica - Ed. Torino	21/11/2025	<i>Il mercato dell'auto avanti piano Torino trascina il resto del Piemonte (M.Sciullo)</i>	29
13+15	La Repubblica - Ed. Torino	21/11/2025	<i>I motori Vola l'ibrido, il diesel tiene</i>	33
	Fleetime.it	21/11/2025	<i>Carburanti rinnovabili: 30 firmatari per Integrazione norme CO2 UE</i>	34
	Hdmotori.it	21/11/2025	<i>La filiera dell'auto insiste e scrive a Bruxelles: bisogna dare un ruolo ai biocarburanti</i>	37
	Sicuraauto.it	21/11/2025	<i>Filiera dell'auto all'UE: "Integrare i carburanti rinnovabili nei regolamenti"</i>	38
	Ilfattoquotidiano.it	22/11/2025	<i>Auto, UE verso una svolta. Possibile revisione del percorso di decarbonizzazione</i>	43
	Ilmattino.it	22/11/2025	<i>Automotive, 30 associazioni di settore chiedono a Ue inserimento carburanti rinnovabili in norme Co2</i>	45
	Ilmessaggero.it	22/11/2025	<i>Automotive, 30 associazioni di settore chiedono a Ue inserimento carburanti rinnovabili in norme Co2</i>	46
	Roboreporter.it	22/11/2025	<i>Industria auto e produttori di carburanti uniti per un approccio tecnologicamente neutro alla decarb</i>	47
	Virgilio.it	22/11/2025	<i>La crisi dell'industria automotive in Ue non si ferma: addio a migliaia di posti di lavoro</i>	49
13	Il Secolo XIX	23/11/2025	<i>"Stop alla politica del solo elettrico L'Europa supporti i biocarburanti" (A.Quarati)</i>	51
13	Il Secolo XIX	23/11/2025	<i>L'appello all'Ue di 30 associazioni del settore auto</i>	53
1+3	La Repubblica - Ed. Torino	23/11/2025	<i>Una cordata italiana per Italdesign "A Torino un polo dell'ingegneria" (F.Antonioli)</i>	54
	E-gazette.it	24/11/2025	<i>Non solo elettriche. L'industria auto chiede di aprire ai biocarburanti</i>	56
	Industriaitaliana.it	24/11/2025	<i>Software-Defined Vehicle: la leva strategica per l'industria automotive secondo Ptc</i>	57

Lenti... i pesanti

Gli ultimi dati positivi non cancellano un trend in cui il rinnovo dei veicoli industriali con mezzi più green procede a rilento



essi siano gestiti in modo omogeneo e senza separazioni burocratiche. Altra novità positiva lo stanziamento di 590 milioni all'interno della Legge di Bilancio 2026 da parte del Ministero dei Trasporti per il periodo 2027-2031 come misura straordinaria per la rottamazione dei veicoli più obsoleti e inquinanti, seguendo le linee guida della roadmap per la decarbonizzazione già condivisa insieme da UNRAE insieme alle altre associazioni dell'Automotive e dell'autotrasporto con veicoli ad emissioni zero e a biocarburanti come bioLNG, ottenuto da fermentazione anaerobica di rifiuti organici, e HVO dalla composizione simile al Diesel e ricavato da idrogenazione di oli vegetali, grassi animali e scarti vegetali. L'ANFIA chiede anche la reintroduzione di vantaggi fiscali per i beni strumentali sostenibili. Ulteriore incentivo è il rinvio al 2028 dell'entrata in vigore del sistema di scambio di emissioni ETS 2 in vista di una maggiore flessibilità delle regole europee per la decarbonizzazione.

I veicoli industriali sono tornati a marciare forte e in ottobre, in base ai dati provvisori raccolti da UNRAE, hanno fatto registrare 2.600 unità (+19,2%) per quelli con massa compresa tra 3,5 e 16 tonnellate e di 2.245 unità (+20%) per quelli oltre le 16 tonnellate confermando la crescita registrata in settembre dopo mesi di altalena vissuti tra profondi rossi, come il drammatico -29,5% di giugno, e neri stentati. La spinta degli ultimi mesi ha dunque portato i rispettivi saldi provvisori annuali a 23.315 (-5,5%) e 19.865 unità (-5,8%) con la speranza che si possa pareggiare o addirittura migliorare quello annuo definitivo. L'andamento tuttavia non è lineare per tutte le sottofasce, se infatti i carri oltre le 16 tonnellate crescono del 14,7% e i trattori stradali addirittura del 24,1% - ma il dato annuale rimane ancora negativo (-10,4%) - i veicoli con massa tra 3,5 e 6 tonnellate cedono il 7,1%, ma si tratta di dato marginale dato che riguarda 52 pezzi contro i 56 dello scorso anno. Calano anche gli autocarri (-5,6%) in particolare quelli oltre le 16 t. A fornire la spinta più consistente sono i rimorchi e i semirimorchi con massa superiore a 3,5 t (12.872 complessivi, +12,3%) e i cabinati (+13,6%). Anche i bus, a -14,8% nei primi 10 mesi, in ottobre hanno segnato +8,2%. A spingere ulteriormente il settore c'è il fondo da 13 milioni per il 2025 per il rinnovo del parco circolante, ma del quale si attendono ancora i decreti attuativi e l'UNRAE sollecita una misura analoga per i 6 milioni nel DL Infrastrutture auspicando che



PRODUZIONE

**Tutti in rosso
i numeri
dell'automotive**

Secondo i dati Istat, la produzione del settore automotive in Italia registra un calo del 13,2% nei primi 9 mesi del 2025 (-8,3% a settembre). In flessione anche l'indice della produzione degli autoveicoli che perde il 14,5% nel mese e il 19,6% nel cumulato. In forte calo la produzione delle carrozzerie a settembre (-22,5%), con la crescita del cumulato che si riduce al +0,6%. Parti e accessori aumentano di poco la produzione nel mese (+0,6%) mentre il cumulato è in calo del 6,8%. Il tutto a fronte di una produzione industriale che registra il +1,5% su settembre 2024 e il +2,8% su agosto 2025. Poco rassicuranti anche i dati sul fatturato (8 mesi 2025): il volume d'affari del settore automotive è sceso, infatti, del 6,7% nel mese e dell'11,3% nel cumulato. Pesante il bi-

FATTURATO AUTOMOTIVE AGOSTO 2025		
Fatturato	Var. % nel cumulato	Var. % nel mese
Totale	-11,3%	-6,7%
Mercato interno	-15,3%	-9,7%
Mercato estero	-7,8%	-4,6%

FATTURATO FABBRICAZIONE AUTOVEICOLI - AGOSTO 2025		
Fatturato	Var. % nel cumulato	Var. % nel mese
Totale	-11,1%	-8,3%
Mercato interno	-13,2%	-13,4%
Mercato estero	-9,5%	-4,6%

Fonte: Anfia

lancio del mercato interno dei primi 8 mesi: -15,3%. Non è migliore la situazione riguardo al solo settore della fabbricazione degli autoveicoli che segna un calo generale dell'8,3% ad agosto e dell'11,1% nel cumulato, con cali a doppia cifra per il mercato interno, -13,4% nel mese e -13,2% nei primi 8 mesi dell'anno.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IL MERCATO ITALIANO A SETTEMBRE

Secondo i dati **Anfia**, nel mese di settembre sono stati immatricolati in Italia 517 nuovi autobus, con un incremento del 30,6 per cento rispetto allo stesso mese del 2024. Sorprende l'aumento di ben il 296,2 per cento del comparto bus e midibus turistici e, a seguire, il più 117,7 fatto registrare da bus e midibus interurbani. In calo del 16,7 per cento invece tutti gli urbani (normali e midi). Analizzando i primi nove mesi di quest'anno e confrontandoli con lo stesso periodo del 2024, risulta che sono stati rilasciati 3.991 libretti di autobus, ossia in calo del 16,8 per cento. Nel periodo che va da gennaio a fine settembre 2025, l'unico segno positivo è quello rappresentato dagli autobus e midibus turistici, i quali archivano un incremento addirittura del 50,4 per cento, mentre tutti gli altri comparti fanno registrare segno meno.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



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

ITALIA TRADE AUTOMOTIVE, ANFIA: AD AGOSTO 2025 IMPORT ED EXPORT IN CALO



(Teleborsa) - Nel periodo gennaio-agosto del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-2,4% rispetto ai primi otto mesi del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-2,4%), e allo stesso modo quello dei veicoli industriali cala del 2,4%. È quanto emerge dal **Focus Italia**

Trade Automotive di agosto 2025 dell'Anfia.

Anche l'**export** - rileva l'**Anfia** - in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi otto mesi del 2024, del 16,1%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 20,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 14,4%. Il saldo è negativo per circa -13,1 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 233,6 milioni per i veicoli industriali.

Mentre l'**import di autoveicoli** ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'88,9% del valore totale importato), nei primi otto mesi del 2025, l'export con destinazione Europa rappresenta il 62,5% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli **Stati Uniti** rimangono il primo mercato (16,5%), seguiti da **Giappone** (5,3%) e **Cina** (1,9%).

Per quanto riguarda il **comparto della componentistica**, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del 3,8%, che l'export, del 2,3%, con un saldo positivo di circa 4,7 miliardi di euro (era di 4,6 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,1% del valore dell'import e il 79,8% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima **macroarea di origine è l'Asia**, da cui l'Italia importa il 17,5% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 8,0% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 23,6% delle importazioni ed il 20,6% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la **Cina e la Francia** per quanto riguarda le importazioni e **Francia e Spagna** considerando le esportazioni.

(TELEBORSA) 18-11-2025 13:18

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Italia Trade Automotive, Anfia: ad agosto 2025 import ed export in calo



18 novembre 2025 - 13.23

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Nel periodo gennaio-agosto del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-2,4% rispetto ai primi otto mesi del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-2,4%), e allo stesso modo quello dei veicoli industriali cala del 2,4%. È quanto emerge dal **Focus Italia Trade Automotive di agosto 2025 dell'Anfia**.

Anche l'**export** – rileva **l'Anfia** – in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi otto mesi del 2024, del 16,1%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 20,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo del 14,4%. Il saldo è negativo per circa -13,1 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 233,6 milioni per i veicoli industriali.

Mentre l'**import di autoveicoli** ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'88,9% del valore totale importato), nei primi otto mesi del 2025, l'export con destinazione Europa rappresenta il 62,5% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli **Stati Uniti** rimangono il primo mercato (16,5%), seguiti da **Giappone** (5,3%) e **Cina** (1,9%).

Per quanto riguarda il **comparto della componentistica**, nel periodo analizzato, calano sia l'import, del 3,8%, che l'export, del 2,3%, con un saldo positivo di circa 4,7 miliardi di euro (era di 4,6 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,1% del valore dell'import e il 79,8% del valore

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 46.590 -1,18%

FTSE 100 9.543 -1,37%

FTSE MIB 42.982 -1,79%

Germany DAX 23.253 -1,43%

Hang Seng Index* 26.384 -0,71%

Nasdaq 22.708 INV.

Nikkei 225 48.703 -3,22%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17,5% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 8,0% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la **Germania**, che, rispettivamente rappresenta il 23,6% delle importazioni ed il 20,6% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la **Cina** e la **Francia** per quanto riguarda le importazioni e **Francia** e **Spagna** considerando le esportazioni.

1

1,16

EURO

DOLLARO USA

IMPORTO

1

CALCOLA

powered by teleborsa

la Repubblica

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

Abbonati

APP

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

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e Finanza | DII Venerd | Robinson



Responsabilità editoriale a cura di Teborsa



Home » Notiziario » Economia » Auto, 30 associazioni chiedono a UE di integrare carburanti rinno...

ECONOMIA

Auto, 30 associazioni chiedono a UE di integrare carburanti rinnovabili per normativa CO2

20 Novembre 2025



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

(Teleborsa) – Ben **30 associazioni della filiera automotive** europea, fra cui **l'ANFIA**, hanno firmato una **dichiarazione congiunta** con cui chiedono di **integrare i carburanti rinnovabili** nella normativa sulle emissioni di CO2 per le **autovetture** ed i **veicoli commerciali leggeri**.

I firmatari sostengono gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e il raggiungimento della neutralità netta delle emissioni di gas serra nell'Unione Europea (UE) entro il 2050 e concordano che, per conseguire questo obiettivo **saranno necessarie azioni decisive** per decarbonizzare il trasporto stradale, ma sposano un **approccio tecnologicamente neutrale**, in cui la mobilità elettrica rappresenti il percorso principale per la decarbonizzazione degli autoveicoli leggeri e **chiedono una flessibilità maggiore** negli standard di **riduzione delle emissioni di CO2**.

Oltre alla mobilità elettrica – si afferma – **i carburanti rinnovabili svolgeranno un ruolo indispensabile** nel raggiungimento degli obiettivi climatici e, di conseguenza, il loro contributo deve essere integrato anche all'interno degli standard di riduzione sulle emissioni di CO2.

Ai fini della prossima revisione del regolamento sulle emissioni di CO2 per gli autoveicoli leggeri, le associazioni firmatarie chiedono quindi **l'introduzione delle seguenti modifiche: Parità di trattamento tra veicoli nuovi e veicoli già in circolazione** (l'impiego dei carburanti rinnovabili deve essere riconosciuto anche nei veicoli nuovi, in quanto limitarne l'utilizzo ai veicoli già in circolazione indebolirebbe gli incentivi agli investimenti lungo tutta la catena del valore); **Riconoscimento dei veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili come veicoli a zero emissioni** (anche la tassazione e gli oneri applicati a valle per i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili dovrebbero essere allineati a quelli dei veicoli elettrici a batteria); **Introduzione di una definizione giuridica unitaria dei carburanti rinnovabili** (il termine 'carburante rinnovabile' indica tutti i carburanti definiti dalla Direttiva sulle Energie Rinnovabili (UE) 2018/2001, a condizione che soddisfino i criteri di sostenibilità stabiliti da tale Direttiva e dagli atti delegati ad essa associati, e che, nella fase di produzione

del carburante, venga fissata una quantità di CO2 proveniente da biomassa, aria ambiente o fonti di carbonio riciclato pari a quella rilasciata durante la combustione nella fase di utilizzo. Sono inclusi in questa definizione carburanti rinnovabili e/o sintetici, quali biocarburanti, biogas, carburanti da biomassa, carburanti liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) o carburanti da carbonio riciclato (RCF)); **Graduale incremento dei requisiti di riduzione della CO2 per i carburanti rinnovabili** (definire una traiettoria di lungo periodo che garantisca una coerenza normativa con gli obiettivi climatici dell'UE nel lungo periodo, incentivando gli investimenti in nuovi impianti produttivi ad alta efficienza e sostenendo l'innovazione tecnologica nel comparto dei carburanti).

Sulla base di queste considerazioni, le **associazioni firmatarie invitano pertanto la Commissione Europea a integrare** rapidamente e formalmente i **carburanti rinnovabili nella normativa** per la riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri in vista della prossima revisione. Solo allora – affermano – l'Europa potrà raggiungere i suoi obiettivi climatici con efficienza, sostenibilità economica e responsabilità sociale.

LEGGI ANCHE

MOTORI / Mondo Motori

Unem, ruolo nella decarbonizzazione carburanti rinnovabili

Serve subito quadro normativo in vista revisione regolamento Ue

ROMA, 20 novembre 2025, 12:55

Redazione ANSA

Condividi

↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

In vista della revisione del Regolamento europeo sulle emissioni di CO₂ di autovetture e veicoli commerciali leggeri, l'industria automobilistica europea e i produttori di carburanti lanciano un appello congiunto alla Commissione UE per un approccio più aperto e tecnologicamente neutrale, che includa anche i carburanti rinnovabili tra gli strumenti utili alla decarbonizzazione.

Lo si legge in una nota dell'Unem.

Il documento unitario sottoscritto da numerose associazioni nazionali, tra cui Unem e Anfia per l'Italia, sottolinea che il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050 richiede una revisione dell'attuale impianto normativo, oggi basato sul Regolamento CO₂ per l'automotive e sulle direttive RED ed ETS 2 per i fornitori. Questi strumenti, se ben orientati, possono stimolare investimenti e innovazione lungo tutta la catena del valore. Accanto alla mobilità elettrica, infatti, i carburanti rinnovabili possono svolgere un ruolo essenziale per ridurre rapidamente le emissioni del trasporto stradale. Per questo i firmatari ribadiscono la necessità di un quadro regolatorio più equilibrato e chiedono: maggiore flessibilità negli standard di CO₂; parità di trattamento tra veicoli nuovi e circolanti; introduzione di un Carbon Correction Factor che contabilizzi le reali quote di carburanti rinnovabili usate in Europa; una definizione giuridica chiara e unica di "carburante rinnovabile"; riconoscimento dei veicoli alimentati al 100% da tutti i carburanti rinnovabili come veicoli a zero emissioni. Secondo le Associazioni firmatarie, queste misure permetterebbero di sfruttare appieno il potenziale dei carburanti rinnovabili e di stimolare nuovi investimenti in tutta la filiera, contribuendo in maniera concreta agli obiettivi climatici al 2050.

Particolarmente urgente, si legge nel documento, è l'introduzione del Carbon Correction Factor (CCF). Oggi, infatti, tutti i veicoli con

motori a combustione interna sono considerati dalla normativa come alimentati al 100% da carburanti fossili, indipendentemente dal carburante effettivamente utilizzato. Un'impostazione ormai superata, dato che il mix europeo non è più interamente fossile. Il CCF permetterebbe invece di riflettere in modo accurato il contributo reale dei carburanti rinnovabili alla decarbonizzazione. Ugualmente importante è il riconoscimento, in tempi ristretti, dei veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili come veicoli a emissioni zero, consentendone l'ingresso sul mercato già prima del 2030. Una scelta che amplierebbe l'offerta per i consumatori e accelererebbe lo sviluppo di soluzioni a basse emissioni. "Mai come oggi, ha dichiarato Gianni Murano, presidente Unem, è necessario condividere un percorso insieme la filiera dell'automotive. Questo documento congiunto dimostra chiaramente la volontà di costruire un approccio pragmatico e tecnologicamente aperto per raggiungere gli obiettivi climatici.

L'Europa non può permettersi di ignorare soluzioni già disponibili, efficaci e capaci di ridurre le emissioni già nell'immediato. I dati dimostrano che l'opzione 'tutto elettrico' non soddisfa pienamente il mercato e i consumatori.

Se si vuole davvero puntare alla decarbonizzazione, e non solo a un'unica tecnologia, ha concluso, è il momento di riconoscere la realtà e investire in vere politiche industriali che permettano all'Europa di vincere la sfida climatica".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

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

AUTO, 30 ASSOCIAZIONI CHIEDONO A UE DI INTEGRARE CARBURANTI RINNOVABILI PER NORMATIVA CO2




(Teleborsa) - Ben **30 associazioni della filiera automotive** europea, fra cui **l'ANFIA** hanno firmato una **dichiarazione congiunta** con cui chiedono di **integrare i carburanti rinnovabili** nella normativa sulle emissioni di CO2 per le **autovetture** ed i **veicoli commerciali leggeri**.

I firmatari sostengono gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e il raggiungimento della neutralità netta delle emissioni di gas serra nell'Unione Europea (UE) entro il 2050 e concordano che, per conseguire questo obiettivo **saranno necessarie azioni decisive** per decarbonizzare il trasporto stradale, ma sposano un **approccio tecnologicamente neutrale**, in cui la mobilità elettrica rappresenti il percorso principale per la decarbonizzazione degli autoveicoli leggeri e **chiedono una flessibilità maggiore** negli standard di **riduzione delle emissioni di CO2**.

Oltre alla mobilità elettrica - si afferma - i **carburanti rinnovabili svolgeranno un ruolo indispensabile** nel raggiungimento degli obiettivi climatici e, di conseguenza, il loro contributo deve essere integrato anche all'interno degli standard di riduzione sulle emissioni di CO2.

Ai fini della prossima revisione del regolamento sulle emissioni di CO2 per gli autoveicoli leggeri, le associazioni firmatarie chiedono quindi **l'introduzione delle seguenti modifiche: Parità di trattamento tra veicoli nuovi e veicoli già in circolazione** (l'impiego dei carburanti rinnovabili deve essere riconosciuto anche nei veicoli nuovi, in quanto limitarne l'utilizzo ai veicoli già in circolazione indebolirebbe gli incentivi agli investimenti lungo tutta la catena del valore); **Riconoscimento dei veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili come veicoli a zero emissioni** (anche la tassazione e gli oneri applicati a valle per i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili dovrebbero essere allineati a quelli dei veicoli elettrici a batteria); **Introduzione di una definizione giuridica unitaria dei carburanti rinnovabili** (il termine 'carburante rinnovabile' indica tutti i carburanti definiti dalla Direttiva sulle Energie Rinnovabili (UE) 2018/2001, a condizione che soddisfino i criteri di sostenibilità stabiliti da tale Direttiva e dagli atti delegati ad essa associati, e che, nella fase di produzione del carburante, venga fissata una quantità di CO2 proveniente da biomassa, aria ambiente o fonti di carbonio riciclato pari a quella rilasciata durante la combustione nella fase di utilizzo. Sono inclusi in questa definizione carburanti rinnovabili e/o sintetici, quali biocarburanti, biogas, carburanti da biomassa, carburanti liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) o carburanti da carbonio riciclato (RCF)); **Graduale incremento dei requisiti di riduzione della CO2 per i carburanti rinnovabili** (definire una traiettoria di lungo periodo che garantisca una

coerenza normativa con gli obiettivi climatici dell'UE nel lungo periodo, incentivando gli investimenti in nuovi impianti produttivi ad alta efficienza e sostenendo l'innovazione tecnologica nel comparto dei carburanti).

Sulla base di queste considerazioni, le **associazioni firmatarie invitano pertanto la Commissione Europea a integrare** rapidamente e formalmente i **carburanti rinnovabili nella normativa** per la riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri in vista della prossima revisione. Solo allora - affermano - l'Europa potrà raggiungere i suoi obiettivi climatici con efficienza, sostenibilità economica e responsabilità sociale.

(TELEBORSA) 20-11-2025 20:36

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN

Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > [Economia](#)

AUTO: 30 ASSOCIAZIONI SETTORE CHIEDONO A UE INSERIMENTO CARBURANTI RINNOVABILI IN NORME CO2

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Bruxelles, 20 nov - Trenta associazioni di rappresentanza della filiera automobilistica europea, tra cui le italiane [Anfia](#) e Unem, hanno firmato una dichiarazione congiunta per chiedere alle istituzioni europee di inserire i carburanti rinnovabili nella normativa sulle emissioni di CO2 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri. Nella dichiarazione si sottolinea che per la decarbonizzazione dei trasporti non e' sufficiente puntare sulla mobilita' elettrica e che i carburanti rinnovabili possono "svolgere un ruolo indispensabile nel raggiungimento degli obiettivi climatici". Si chiede parita' di trattamento tra veicoli nuovi e veicoli gia' in circolazione per quanto riguarda l'impiego dei carburanti rinnovabili; l'introduzione di un ' carbon correction factor 'per tener conto del contributo dei combustibili rinnovabili alla riduzioni delle emissioni; il riconoscimento dei veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili "come veicoli a zero emissioni" come avviene per le elettriche; l'allineamento della fiscalita' su queste tipologie di veicoli e il lancio sul mercato prima del 2030 e non dopo il 2035; una "definizione giuridica unitaria dei carburanti rinnovabili" in linea con le disposizioni della direttiva sulle energie rinnovabili (RED); un graduale incremento dei requisiti di riduzione della CO2 per i carburanti rinnovabili. Infine si chiede alla Commissione di integrare i carburanti rinnovabili nella normativa per la riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri in vista della prossima revisione.

Aps.

Gli ultimi video Radiocor

(RADIOCOR) 20-11-25 19:10:30 (0681)EURO 5 NNNN

TAG

EURO ITA EURO BOTTOM

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicita'



Auto, 30 associazioni chiedono a UE di integrare carburanti rinnovabili per normativa CO2

(Teleborsa) - Ben 30 associazioni della filiera automotive europea, fra cui **ANFIA**, hanno firmato una dichiarazione congiunta con cui chiedono di integrare i carburanti rinnovabili nella normativa sulle emissioni di CO2 per le autovetture ed i veicoli commerciali leggeri. I firmatari sostengono gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e il raggiungimento della neutralità netta delle emissioni di gas serra nell'Unione Europea (UE) entro il 2050 e concordano che, per conseguire questo obiettivo saranno necessarie azioni decisive per decarbonizzare il trasporto stradale, ma sposano un approccio tecnologicamente neutrale, in cui la mobilità elettrica rappresenti il percorso principale per la decarbonizzazione degli autoveicoli leggeri e chiedono una flessibilità maggiore negli standard di riduzione delle emissioni di CO2. Oltre alla mobilità elettrica - si afferma - i carburanti rinnovabili svolgeranno un ruolo indispensabile nel raggiungimento degli obiettivi climatici e, di conseguenza, il loro contributo deve essere integrato anche all'interno degli standard di riduzione sulle emissioni di CO2. Ai fini della prossima revisione del regolamento sulle emissioni di CO2 per gli autoveicoli leggeri, le associazioni firmatarie chiedono quindi l'introduzione delle seguenti modifiche: Parità di trattamento tra veicoli nuovi e veicoli già in circolazione (l'impiego dei carburanti rinnovabili deve essere riconosciuto anche nei veicoli nuovi, in quanto limitarne l'utilizzo ai veicoli già in circolazione indebolirebbe gli incentivi agli investimenti lungo tutta la catena del valore); Riconoscimento dei veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili come veicoli a zero emissioni (anche la tassazione e gli oneri applicati a valle per i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili dovrebbero essere allineati a quelli dei veicoli elettrici a batteria); Introduzione di una definizione giuridica unitaria dei carburanti rinnovabili (il termine 'carburante rinnovabile' indica tutti i carburanti definiti dalla Direttiva sulle Energie Rinnovabili (UE) 2018/2001, a condizione che soddisfino i criteri di sostenibilità stabiliti da tale Direttiva e dagli atti delegati ad essa associati, e che, nella fase di produzione del carburante, venga fissata una quantità di CO2 proveniente da biomassa, aria ambiente o fonti di carbonio riciclato pari a quella rilasciata durante la combustione nella fase di utilizzo. Sono inclusi in questa definizione carburanti rinnovabili e/o sintetici, quali biocarburanti, biogas, carburanti da biomassa, carburanti liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) o carburanti da carbonio riciclato (RCF)); Graduale incremento dei requisiti di riduzione della CO2 per i carburanti rinnovabili (definire una traiettoria di lungo periodo che garantisca una coerenza normativa con gli obiettivi climatici dell'UE nel lungo periodo, incentivando gli investimenti in nuovi impianti produttivi ad alta efficienza e sostenendo l'innovazione tecnologica nel comparto dei carburanti). Sulla base di queste considerazioni, le associazioni firmatarie invitano pertanto la Commissione Europea a integrare rapidamente e formalmente i carburanti rinnovabili nella normativa per la riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri in vista della prossima revisione. Solo allora - affermano - l'Europa potrà raggiungere i suoi obiettivi climatici con efficienza, sostenibilità economica e responsabilità sociale.

immagine

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, 30 associazioni chiedono a UE di integrare carburanti rinnovabili per normativa CO2

TELEBORSA

 Pubblicato il 20/11/2025
 Ultima modifica il 20/11/2025 alle ore 20:36

cerca un titolo



Ben **30 associazioni della filiera automotive** europea, fra cui l'ANFIA, hanno firmato una **dichiarazione congiunta** con cui chiedono di **integrare i carburanti rinnovabili** nella normativa sulle emissioni di CO2 per le **autovetture** e i **veicoli commerciali leggeri**.

I firmatari sostengono gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e il raggiungimento della neutralità netta delle emissioni di gas serra nell'Unione Europea (UE) entro il 2050 e concordano che, per conseguire questo obiettivo **saranno necessarie azioni decisive** per decarbonizzare il trasporto stradale, ma sposano un **approccio tecnologicamente neutrale**, in cui la mobilità elettrica rappresenti il percorso principale per la decarbonizzazione degli autoveicoli leggeri e **chiedono una flessibilità maggiore** negli standard di **riduzione delle emissioni di CO2**.

Oltre alla mobilità elettrica - si afferma - i **carburanti rinnovabili svolgeranno un ruolo indispensabile** nel raggiungimento degli obiettivi climatici e, di conseguenza, il loro contributo deve essere integrato anche all'interno degli standard di riduzione sulle emissioni di CO2.

Ai fini della prossima revisione del regolamento sulle emissioni di CO2 per gli autoveicoli leggeri, le associazioni firmatarie chiedono quindi **l'introduzione delle seguenti modifiche: Parità di trattamento tra veicoli nuovi e veicoli già in circolazione** (l'impiego dei carburanti rinnovabili deve essere riconosciuto anche nei veicoli nuovi, in quanto limitarne l'utilizzo ai veicoli già in circolazione indebolirebbe gli incentivi agli investimenti lungo tutta la catena del valore); **Riconoscimento dei veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili come veicoli a zero emissioni** (anche la tassazione e gli oneri applicati a valle per i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili dovrebbero essere allineati a quelli dei veicoli elettrici a batteria); **Introduzione di una definizione giuridica unitaria dei carburanti rinnovabili** (il termine 'carburante rinnovabile' indica tutti i carburanti definiti dalla Direttiva sulle Energie Rinnovabili (UE) 2018/2001, a

LEGGI ANCHE

10/10/2025



ANFIA, Commissione UE: servono regole pragmatiche e neutrali per una transizione sostenibile dell'automotive...

08/10/2025

Auto UE: le proposte dei costruttori potrebbero dimezzare le vendite di veicoli elettrici

20/10/2025

Emissioni auto, von der Leyen: revisione anticipata entro fine anno

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

20/11/2025

Eurotech, Intesa conferma Neutral: ridotto significativamente il break-even point dell'EBITDA

20/11/2025

CdM approva decreti per continuità ex-Ilva e Transizione 5.0

condizione che soddisfino i criteri di sostenibilità stabiliti da tale Direttiva e dagli atti delegati ad essa associati, e che, nella fase di produzione del carburante, venga fissata una quantità di CO2 proveniente da biomassa, aria ambiente o fonti di carbonio riciclato pari a quella rilasciata durante la combustione nella fase di utilizzo. Sono inclusi in questa definizione carburanti rinnovabili e/o sintetici, quali biocarburanti, biogas, carburanti da biomassa, carburanti liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) o carburanti da carbonio riciclato (RCF)); **Graduale incremento dei requisiti di riduzione della CO2 per i carburanti rinnovabili** (definire una traiettoria di lungo periodo che garantisca una coerenza normativa con gli obiettivi climatici dell'UE nel lungo periodo, incentivando gli investimenti in nuovi impianti produttivi ad alta efficienza e sostenendo l'innovazione tecnologica nel comparto dei carburanti).

Sulla base di queste considerazioni, le **associazioni firmatarie invitano pertanto la Commissione Europea a integrare** rapidamente e formalmente i **carburanti rinnovabili nella normativa** per la riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri in vista della prossima revisione. Solo allora - affermano - l'Europa potrà raggiungere i suoi obiettivi climatici con efficienza, sostenibilità economica e responsabilità sociale.

Servizio a cura di **teleborsa**

20/11/2025

New York: Western Digital in forte calo

20/11/2025

New York: seduta molto difficile per Uber Technologies

> Altre notizie

CALCOLATORI

Casa

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

GEDI News Network S.p.A.

Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -

P.I. 01578251009 Società soggetta

all'attività di direzione e coordinamento

di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

Scrivi alla redazione

Cookie Policy

Dichiarazione di accessibilità

Pubblicità

Privacy

Riserva TDM

Dati Societari

CMP

Contatti

Sede

I diritti delle immagini e dei testi sono riservati. È espressamente vietata la loro riproduzione con qualsiasi mezzo e l'adattamento totale o parziale.

CARVERTICAL

CONOSCI LA STORIA DELLA TUA PROSSIMA AUTO?

Ottieni il report completo con il 20% di sconto.

SCOPRI!



QUATTORRUOTE

ABBONATI



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

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

Emissioni

La filiera dell'auto insiste: "Riconoscere i biocarburanti nei regolamenti europei"

Rosario Murgida | Pubblicato il 20/11/2025 | 0 commenti

Prova speciale: Dacia Bigster GPL

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Trenta associazioni di rappresentanza della filiera automobilistica europea, tra cui le italiane Anfia e Unem, hanno firmato una dichiarazione congiunta per chiedere alle istituzioni comunitarie di **inserire i carburanti rinnovabili nella normativa sulle emissioni di CO2** per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri.

L'iniziativa segue di pochi giorni le aperture della Commissione sul riconoscimento dei biocarburanti, **sulla neutralità tecnologica** e precede di alcune settimane l'appuntamento di dicembre in cui la stessa Commissione potrebbe annunciare diverse novità per l'industria delle quattro ruote continentale.

A tal proposito, i firmatari sostengono l'Accordo di Parigi e il target della neutralità netta per il 2050, ma ritengono che per la decarbonizzazione dei trasporti **non sia sufficiente puntare sulla mobilità elettrica**: a loro avviso, infatti, i carburanti rinnovabili potranno "svolgere un ruolo indispensabile nel

I PIÙ POPOLARI

01 Toyota Nuova Aygo X ibrida: in città fa 31 km/l. Il nostro test esclusivo

02 Prezzi Renault Twingo elettrica: si parte da 21.100 euro, la base in primavera

03 Nuova legge Le auto sono troppo veloci: la Cina taglia la potenza

04 Volkswagen La ID. Every1 inizia i collaudi: cosa sappiamo sull'elettrica da 20 mila euro

05 Porsche La nuova Cayenne è una super elettrica con 1.156 CV e i flap estraibili - VIDEO

[VEDI ALTRO](#)

raggiungimento degli obiettivi climatici".



Le richieste delle associazioni

In vista della revisione dei regolamenti, le associazioni hanno scritto a Bruxelles per proporre le seguenti integrazioni ai regolamenti:

- **Parità di trattamento tra veicoli nuovi e veicoli già in circolazione** per quanto riguarda l'impiego dei carburanti rinnovabili;
- Introduzione di un **Carbon Correction Factor (CCF)** per tener conto del contributo dei combustibili rinnovabili alla riduzione delle emissioni;
- Riconoscimento dei veicoli alimentati esclusivamente con **carburanti rinnovabili "come veicoli a zero emissioni"**, similmente a quanto avviene per le elettriche;
- Allineamento delle **tassazioni** su queste tipologie di veicoli e loro lancio sul mercato **prima del 2030 e non dopo il 2035**;
- Introduzione di una **"definizione giuridica unitaria dei carburanti rinnovabili"**, allineata con le disposizioni della Direttiva sulle Energie Rinnovabili (RED);
- Un "graduale incremento dei requisiti di riduzione della CO2 per i carburanti rinnovabili".



SCOPRI IL NUOVO SP... CHICCO

Una sezione di approfondimento imperdibile dedicata ai seggioli...

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

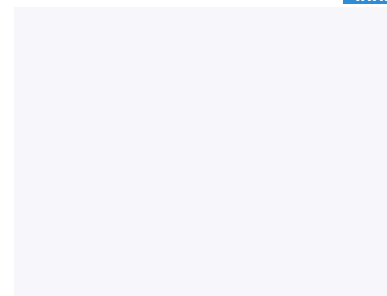
Focus ON

- I vantaggi dedicati ai nuovi**
NFO PUBBLICITARIA
- Topofview: i viaggi in miniatura**
NFO PUBBLICITARIA
- Tecnologia, connettività e risparmio: il**
NFO PUBBLICITARIA
- Scopri il nuovo speciale**
NFO PUBBLICITARIA
- Stop Cellular: un viaggio tra sicurezza,**
NFO PUBBLICITARIA
- Due proposte di Michelin per**
NFO PUBBLICITARIA
- Progettare la sicurezza: il lavoro dietro**
NFO PUBBLICITARIA
- Subaru Crosstrek, l'evoluzione**
NFO PUBBLICITARIA

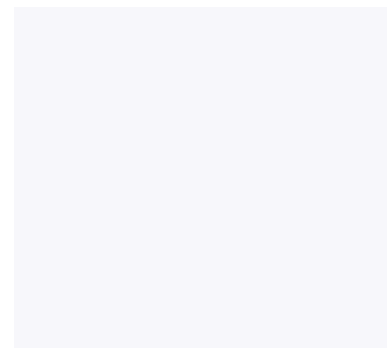
ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ADV



Apertura alle diverse tecnologie

Nella dichiarazione congiunta non manca un invito finale a Bruxelles: **"Una politica climatica europea efficace necessita di strumenti aperti alle diverse tecnologie e di un contesto normativo che favorisca gli incentivi.** Le proposte delineano una prospettiva a lungo termine, urgentemente necessaria per l'espansione dei carburanti rinnovabili nel trasporto stradale, rafforzando in modo sostenibile gli investimenti, l'innovazione e la capacità industriale.

Le associazioni firmatarie invitano pertanto la Commissione Europea "a **integrare rapidamente e formalmente i carburanti rinnovabili nella normativa per la riduzione delle emissioni di CO2** degli autoveicoli leggeri in vista della prossima revisione. Solo allora l'Europa potrà raggiungere i suoi obiettivi climatici con efficienza, sostenibilità economica e responsabilità sociale".

TAGS: ANFIA UNIONE EUROPEA BIOCARBURANTI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

[VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >](#)

COMMENTA

Disclaimer

ADV

Auto, 30 associazioni chiedono a UE di integrare carburanti rinnovabili per normativa CO2

(Teleborsa) - Ben 30 associazioni della filiera automotive europea, fra cui l'ANFIA, hanno firmato una dichiarazione congiunta con cui chiedono di integrare i carburanti rinnovabili nella normativa sulle emissioni di CO2 per le autovetture ed i veicoli commerciali leggeri. I firmatari sostengono gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e il raggiungimento della neutralità netta delle emissioni di gas serra nell'Unione Europea (UE) entro il 2050 e concordano che, per conseguire questo obiettivo saranno necessarie azioni decisive per decarbonizzare il trasporto stradale, ma sposano un approccio tecnologicamente neutrale, in cui la mobilità elettrica rappresenti il percorso principale per la decarbonizzazione degli autoveicoli leggeri e chiedono una flessibilità maggiore negli standard di riduzione delle emissioni di CO2. Oltre alla mobilità elettrica - si afferma - i carburanti rinnovabili svolgeranno un ruolo indispensabile nel raggiungimento degli obiettivi climatici e, di conseguenza, il loro contributo deve essere integrato anche all'interno degli standard di riduzione sulle emissioni di CO2. Ai fini della prossima revisione del regolamento sulle emissioni di CO2 per gli autoveicoli leggeri, le associazioni firmatarie chiedono quindi l'introduzione delle seguenti modifiche: Parità di trattamento tra veicoli nuovi e veicoli già in circolazione (l'impiego dei carburanti rinnovabili deve essere riconosciuto anche nei veicoli nuovi, in quanto limitarne l'utilizzo ai veicoli già in circolazione indebolirebbe gli incentivi agli investimenti lungo tutta la catena del valore); Riconoscimento dei veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili come veicoli a zero emissioni (anche la tassazione e gli oneri applicati a valle per i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili dovrebbero essere allineati a quelli dei veicoli elettrici a batteria); Introduzione di una definizione giuridica unitaria dei carburanti rinnovabili (il termine 'carburante rinnovabile' indica tutti i carburanti definiti dalla Direttiva sulle Energie Rinnovabili (UE) 2018/2001, a condizione che soddisfino i criteri di sostenibilità stabiliti da tale Direttiva e dagli atti delegati ad essa associati, e che, nella fase di produzione del carburante, venga fissata una quantità di CO2 proveniente da biomassa, aria ambiente o fonti di carbonio riciclato pari a quella rilasciata durante la combustione nella fase di utilizzo. Sono inclusi in questa definizione carburanti rinnovabili e/o sintetici, quali biocarburanti, biogas, carburanti da biomassa, carburanti liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) o carburanti da carbonio riciclato (RCF)); Graduale incremento dei requisiti di riduzione della CO2 per i carburanti rinnovabili (definire una traiettoria di lungo periodo che garantisca una coerenza normativa con gli obiettivi climatici dell'UE nel lungo periodo, incentivando gli investimenti in nuovi impianti produttivi ad alta efficienza e sostenendo l'innovazione tecnologica nel comparto dei carburanti). Sulla base di queste considerazioni, le associazioni firmatarie invitano pertanto la Commissione Europea a integrare rapidamente e formalmente i carburanti rinnovabili nella normativa per la riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri in vista della prossima revisione. Solo allora - affermano - l'Europa potrà raggiungere i suoi obiettivi climatici con efficienza, sostenibilità economica e responsabilità sociale. Usa il pulsante Accetta per acconsentire. Chiudi questa informativa per continuare senza accettare.





Username password [Non riesco ad accedere](#)

- PRIMA
- Società
- Politiche
- Leggi e Atti
- Mercati e Prezzi
- Distribuzione e Consumi
- Petrolio
- Energia Elettrica
- Gas Naturale
- Nucleare
- Altre Fonti
- Ambiente
- Sicurezza
- PACINA Associazioni
- Amministrativi
- Parlamentare
- GPL - GNL
- Efficienza

Trova parola

[COMMENTI - EDITORIALI](#)

[« Politica energetica internazionale](#)

giovedì 20 novembre 2025

[LE NOTIZIE GIORNO PER GIORNO](#)

Auto, “i carburanti rinnovabili entrino nel regolamento UE”

Con il carbon correction factor. La dichiarazione congiunta di 30 tra aziende e associazioni (Unem e [Anfia](#) per l'Italia)

Sale la pressione in vista della revisione del regolamento sulle emissioni di CO₂ delle auto, il prossimo 10 dicembre. In una dichiarazione congiunta, trenta tra società e associazioni di tutta Europa (per l'Italia Unem e [Anfia](#)) chiedono alla Commissione di dare un ruolo, nelle nuove regole, ai carburanti rinnovabili, in particolare con l'introduzi...

© Riproduzione riservata

Soltanto gli **utenti abbonati alla Staffetta Quotidiana** possono leggere interamente gli articoli.

[Richiedi un abbonamento di prova](#)

Dichiarazione congiunta

[Torna su](#)

NOTIZIE NELLA STESSA SEZIONE

▼ **Precedenti**

- 20/11 [Germania, ok UE ad aiuti per chiusura carbone](#)
- 19/11 [Lukoil, più tempo per vendere gli asset internazionali](#)
- 17/11 [Libia, l'occasione dell'Autostrada della pace](#)
- 14/11 [Germania, “elettricità all'industria a 50 €/MWh”](#)
- 14/11 [Direttiva accise, la realtà dietro lo psicodramma](#)



La Rivista Digitale

(mercoledì 19 novembre)

WATTS+UP la nuova newsletter di Staffetta Quotidiana
Energia e politica in dieci righe

Email

Accenso al trattamento dei dati. Leggi la [Privacy Policy](#)

NOTIZIE FLASH - GIOVEDÌ 20 NOVEMBRE

[AGENDA EUROPEA](#)

[STAFFETTA PREZZI](#)

RUBRICHE

- [Prezzi Rete Carburanti](#)
- [Borsa Elettrica](#)
- [Margini Compagnie](#)
- [Mercato Tutelato](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Trenta associazioni automotive chiedono all'UE un passo sostanziale verso la neutralità tecnologica

La richiesta, almeno inizialmente, riguarda il segmento delle auto e dei veicoli commerciali leggeri, per i quali resta, al momento, lo stop alla produzione di veicoli con motore termico a partire dal 2035.

"Chiediamo una flessibilità maggiore negli standard di riduzione delle emissioni di CO₂. Oltre alla mobilità elettrica, i carburanti rinnovabili svolgeranno un ruolo indispensabile nel raggiungimento degli obiettivi climatici e, di conseguenza, il loro contributo deve essere integrato anche all'interno degli standard di riduzione sulle emissioni di CO₂".
Ecco i punti chiave del documento inviato all'UE.

11/20/2025 di Redazione

In primo piano

A Brescia, in esclusiva, nella casa dell'Eurocargo: come nasce uno dei veicoli iconici IVECO [Video]

11/05/2025 Video

innovationT 2025, ecco il video racconto della giornata

10/24/2025 Video



La gamma attaccata alla spina. Il nostro speciale digitale sull'offensiva elettrica DAF

🕒 10/28/2025 📁 Truck

Isuzu aggiorna le Serie F e N. Tante le novità della settimana generazione: ve le raccontiamo qui

🕒 10/30/2025 📁 Light Truck

Trenta associazioni europee del settore automotive, tra cui [ANFIA](#), ma anche [l'IRU](#), chiedono formalmente con un documento inviato alle massime istituzioni UE il riconoscimento dei carburanti rinnovabili nel computo delle tecnologie considerate a zero emissioni. **La richiesta, almeno inizialmente, riguarda il segmento delle auto e dei veicoli commerciali leggeri**, per i quali resta, al momento, lo stop alla produzione di veicoli con motore termico a partire dal 2035.

“I firmatari sostengono un **approccio tecnologicamente neutrale**, in cui la mobilità elettrica rappresenta il percorso principale per la decarbonizzazione degli autoveicoli leggeri”, riassume [ANFIA](#). “Pertanto, chiediamo una flessibilità maggiore negli standard di riduzione delle emissioni di CO₂. Oltre alla mobilità elettrica, **i carburanti rinnovabili svolgeranno un ruolo indispensabile nel raggiungimento degli obiettivi climatici e, di conseguenza, il loro contributo deve essere integrato anche all'interno degli standard di riduzione sulle emissioni di CO₂**”.

Neutralità tecnologica, i punti cardine del documento inviato alla UE

Questi, in estrema sintesi, in punti evidenziati nel documento che è stato reso noto nella giornata di oggi, 20 novembre:

- **Parità di trattamento tra veicoli nuovi e veicoli già in circolazione.** I firmatari chiedono di applicare le normative sul clima a tutti i veicoli, quindi considerando i carburanti provenienti da fonti rinnovabili come 'green' anche per i veicoli di

nuova produzione.

- **Introduzione di un Carbon Correction Factor (CCF).** Attualmente, non si fa distinzione tra i veicoli con motore a combustione interna, indipendentemente dal carburante utilizzato. Le associazioni chiedono, invece, di tener conto del tipo di carburante utilizzato e della sua provenienza, stimando al momento nel 5 per cento la quota di carburanti di provenienza 'bio' sul totale.
- **Riconoscimento dei veicoli alimentati esclusivamente con biocarburanti come veicoli a emissioni zero.** Si chiede di parificare, sostanzialmente, i carburanti rinnovabili a elettrico e idrogeno, anche a livello di tassazione. "L'apertura anticipata del mercato darebbe un impulso decisivo agli investimenti", scrivono i firmatari.
- **Introduzione di una definizione giuridica unitaria dei carburanti rinnovabili.** Al momento non c'è una definizione unitaria che possa aiutare a fare chiarezza.
- **Graduale incremento dei requisiti di riduzione della CO2 per i carburanti rinnovabili.** Si chiede, insomma, una traiettoria di lungo periodo per i nuovi impianti di produzione, garantendo che gli investimenti nelle strutture esistenti non vengano compromessi. Questo consentirebbe di dare un impulso agli investimenti in nuovi impianti produttivi ad alta efficienza.

"Una politica climatica europea efficace necessita di strumenti aperti alle diverse tecnologie e di un contesto normativo che favorisca gli incentivi. Le proposte sopraccitate delineano una prospettiva a lungo termine, urgentemente necessaria per l'espansione dei carburanti rinnovabili nel trasporto stradale, rafforzando in modo sostenibile gli investimenti, l'innovazione e la capacità industriale", conclude la lettera inviata alla UE.

ANFIA

Commissione europea

decarbonizzazione

IRU

Articoli correlati

Renault Trucks rinnova la sua offerta in tutti i segmenti: l'annuncio del costruttore francese

11/20/2025 Succede Oggi

BMC presenta a Solutrans 2025 la sua nuova generazione di camion

11/19/2025 Eventi, Succede Oggi

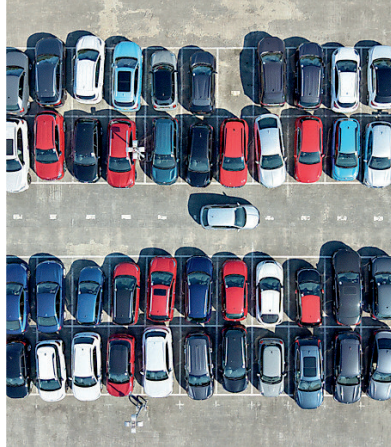
Kia presenta il nuovo PV5 Chassis Cab a Solutrans 2025: la versatilità al centro di tutto

Il mercato dell'auto avanti piano Torino trascina il resto del Piemonte

di MASSIMILIANO SCIULLO

Tutto sulle spalle della provincia di Torino. Appare proprio questa, in tutta la sua evidenza, la tendenza del mercato delle auto in Piemonte e Valle d'Aosta a ottobre. Lo dice l'elaborazione di Anfia sui dati del ministero dei Trasporti. Un ottobre che, in senso più ampio, ha visto una crescita anche piuttosto evidente per quanto riguarda le immatricolazioni in generale, visto che sono salite dalle 11.828 di ottobre 2024 alle attuali 14.495.

→ alle pagine 14 e 15



↑ In lieve ripresa le immatricolazioni

L'auto in Piemonte avanti piano Torino trascina la regione

A ottobre segno positivo alle immatricolazioni grazie alla buona performance del capoluogo. Segni meno in quasi tutte le province. Tra gli acquirenti bene aziende e società di noleggio

di MASSIMILIANO SCIULLO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



→ alle pagine 14 e 15

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Piemonte avanti piano il mercato dell'auto trascinato da Torino

A ottobre segno più solo per la provincia del capoluogo e per Vercelli
Finora il bilancio del 2025 resta positivo a livello regionale

di MASSIMILIANO SCIULLO

Tutto sulle spalle della provincia di Torino. Appare proprio questa, in tutta la sua evidenza, la tendenza del mercato delle auto in Piemonte e Valle d'Aosta durante ottobre. Lo dice l'elaborazione di **Anfia** sui dati forniti dal ministero dei Trasporti.

Un ottobre che, in senso più ampio, ha visto una crescita anche piuttosto evidente per quanto riguarda le immatricolazioni in generale, visto che sono salite dalle 11.828 di ottobre 2024 alle attuali 14.495. La costante, così come nei mesi e nelle rilevazioni passate, riguarda il ruolo di Torino e della sua provincia a fare da locomotiva. Analizzando soltanto i dati del capoluogo, la variazione appare ancora più evidente: dalle 7553 vetture messe su strada a ottobre dell'anno scorso si è passati a 10.628. Ed è l'unica progressione di questo genere che si riesce a registrare in tutto il Piemonte, dove invece gli altri territori compiono quasi tutti passi indietro, anche se di dimensione piuttosto modesta.

L'unica altra provincia a crescere è quella di Vercelli, che da 318 immatricolazioni passa a 325. Gli altri territori sono contraddistinti dal segno meno: il Verbano Cusio Ossola passa da 334 a 325, mentre Novara scende da 858 a 778 esemplari. Stesso discor-

so per il Cuneese, che cala - anche se di poco - da 1.141 a 1.045 unità immatricolate. Cala anche la provincia di Biella, da 332 a 286, così come quella di Asti, che da 405 passa a 303 vetture immesse su strada. Chiude il cerchio senza eccezioni Alessandria, che scende da 887 a 867.

Una tendenza che sostanzialmente, oltre a non sorprendere, si conferma anche se si prende in considerazione come arco temporale quello dall'inizio dell'anno: in dieci mesi, infatti, si passa dalle 139.111 immatricolazioni del 2024 alle attuali 156.363. Una crescita evidente e non solo legata a qualche decimo percentuale, ma che si può attribuire in maniera pressoché totale alla performance di Torino e del suo territorio di riferimento. Da gennaio a ottobre, infatti, all'ombra della Mole le immatricolazioni sono passate da 97.556 a 118.996.

Un balzo in avanti che però non trova conforto nelle altre province piemontesi, visto che anche in questo caso continua a dominare il segno meno. A cominciare da Vercelli, che passa da 3.215 a 2.877, ma considerando anche il Verbano Cusio Ossola, che da 2.958 scende a 2.704. Novara, dal canto suo, non riesce a fare meglio: si scende infatti sotto quota ottomila, passando da 8.098 a 7.227. Cala anche la provincia di Cuneo, che si ritrova da quota 11.520 a

10.150, così come la provincia di Biella (da 3.358 a 3.000), quella di Asti (da 3.641 a 3.275) e quella di Alessandria, che diminuisce in termini di immatricolazioni nell'arco di dieci mesi da 8.765 a 8.134.

Per quanto riguarda invece la tipologia di acquirenti, il solo ottobre 2025 mostra una sostanziale crescita di due voci su tre: quella degli acquisti fatti da parte di società (passati da 2067 a 3101) e quelli destinati al noleggio, che invece salgono da 3539 a 5847. Calano invece le immatricolazioni legate ai privati, che scendono rispetto al mese di ottobre 2024 da 6692 a 5880.

Una situazione diversa, invece, se si analizza l'arco dei dieci mesi dall'inizio dell'anno: in questo caso, infatti, a farla da padrone sono i noleggi, che salgono da 43.098 a 74.145, mentre calano sia le immatricolazioni legate alle società (da 35.368 a 28.578), sia quelle legate ai privati, che da 64.633 scendono a quota 57.196.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In crescita
le immatricolazioni delle
aziende e delle società
di noleggio, frenano
ancora gli acquisti fatti
dalle famiglie

IL MERCATO DELL'AUTO A OTTOBRE
Vetture immatricolate

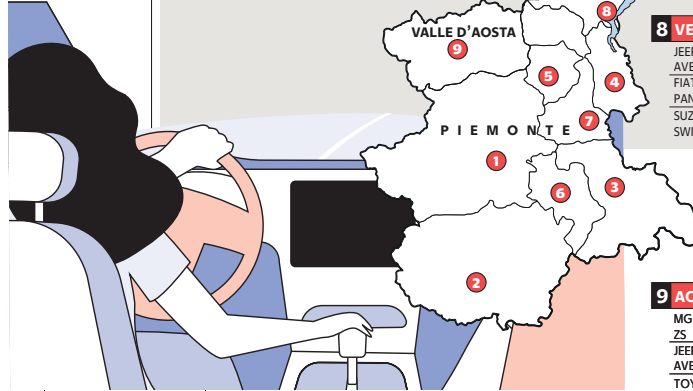
	Ott 2024	Ott 2025
1 PIEMONTE	11.828	14.495
2 ALESSANDRIA	887	867
3 ASTI	405	303
4 BIELLA	332	286
5 CUNEO	1.141	1.045
6 NOVARA	858	778
7 TORINO	7.553	10.628
8 VERBANIA	334	263
9 VERCELLI	318	325
10 VALLE D'AOSTA	470	333

LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

FIAT PANDA	1.421
JEEP AVENGER	721
MG MOTOR ZS	620
FIAT 600	582
CITROEN C3	467
ALFA ROMEO JUNIOR	401
ALFA ROMEO TONALE	392
PEUGEOT 308	381
PEUGEOT 3008	378
DACIA DUSTER	326

LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA

1 TORINO	2 CUNEO	3 ALESSANDRIA	4 NOVARA
FIAT PANDA 1.182	FIAT PANDA 62	FIAT PANDA 72	FIAT PANDA 38
JEEP AVENGER 560	JEEP AVENGER 42	DACIA SANDERO 46	TOYOTA AYGO X 35
ALFA ROMEO TONALE 555	TOYOTA YARIS X 38	JEEP AVENGER 43	CITROEN C3 26
5 BIELLA	6 ASTI	7 VERCELLI	8 VERBANIA
FIAT PANDA 16	RENAULT CAPTUR 15	TOYOTA YARIS X 17	JEEP AVENGER 16
JEEP AVENGER 14	FIAT PANDA 14	TOYOTA AYGO X 15	FIAT PANDA 15
KIA PICANTO 9	VOLKSWAGEN T-ROC 13	FIAT PANDA 14	SUZUKI SWIFT 10
9 AOSTA			
MG MOTOR ZS 31			
JEEP AVENGER 16			
TOYOTA			



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I motori
Vola l'ibrido, il diesel tiene

➔ a pagina 15

Motori sempre più ibridi ma il diesel non molla

Ancora più ibrido, ma anche plug in, mentre l'elettrico segna il passo. Sono queste le preferenze degli automobilisti piemontesi a ottobre. Lo dicono i dati elaborati da Anfia sulla base di quelli diffusi dal ministero dei Trasporti. Ma non c'è da sottovalutare un altro elemento sul piatto della bilancia: le motorizzazioni tradizionali mostrano una sostanziale tenuta, anche se sono quelle più innovative a registrare gli aumenti più evidenti.

I mezzi alimentati a benzina, per esempio, salgono da 2.675 a 2.893, mentre quelli alimentati a diesel passano da 1.439 a 1.741. A metà del guado si trovano le vetture alimentate con il gpl, che crescono da 929 immatricolazioni a 1.172.

Lo slancio maggiore è quello però che appartiene alle vetture ibride (buon auspicio, in vista dell'avvio della produzione della 500 ibrida a Mirafiori, a Torino): rispetto a ottobre dell'anno scorso, infatti, le immatricolazioni salgono da 6.065 a 7.390. Un aumento notevole sia in termini percentuali che in termini assoluti, rappresentando senza dubbio la fetta di mercato più forte a livello complessivo. Crescono in maniera interessante anche le vetture plug in, che da 266 salgono a 858.

Chi invece fa eccezione è il settore delle auto elettriche, che addirittura calano, passando da 454 a 446 esemplari immessi su strada a ottobre. Segno di un settore che ancora fatica ad affermarsi, soprattutto nei nostri territori, dove accanto al tema delle regole si associa anche quello delle infrastrutture ancora poco diffuse.

Una situazione che invece non si conferma nella sua totalità se si pensa al cumulato di dieci mesi. I mezzi alimentati a benzina infatti si mostrano in calo come immatricolazioni, così come i diesel: rispettivamente passano da 37.985 a 37.534 e da 21.458 a 16.586. Si confermano invece in aumento le immatricolazioni delle auto elettriche (da 4.100 a 6.154), così come le ibride che da 61.263 salgono a 77.242. Decisamente interessante anche la crescita delle vetture plug in, che da 2.785 immatricolazioni passano a 6.808.

Appartiene alla categoria delle curiosità (ma che potrebbero prima o poi trasformarsi in tendenza) la presenza di mezzi alimentati a biodiesel: se nei primi dieci mesi del 2024 non se ne contavano, adesso ne sono stati messi su strada 15, poco più di uno al mese. — **M.SCI.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

7.527

Le vetture ibride

Sono le auto con motore misto benzina-elettrico che sono state immatricolate a ottobre tra Piemonte e Valle d'Aosta: erano 6.214 lo stesso mese di un anno fa

2.973

I modelli a benzina

A ottobre i propulsori alimentati dalla "verde" tengono: erano 2.914 un anno fa

1.777

Gli esemplari a gasolio

Sono in crescita rispetto ai 1.462 immatricolati a ottobre 2024

485

L'elettrico stazionario

Le auto elettriche immatricolate nelle due regioni erano 492 a ottobre dell'anno scorso

Auto

Il mercato
Cari per le auto e le camioncini

Il mercato
Cari per le auto e le camioncini

**L'auto in Piemonte avanti piano
Torino trascinata la regione**

Autoregole e nuovi modelli: i numeri che fanno crescere il mercato delle auto in Piemonte. I dati di ottobre mostrano un trend positivo per le immatricolazioni, con un aumento del 18,5% rispetto al mese precedente. Il settore delle auto ibride continua a essere il più dinamico, con un aumento del 21,5% rispetto al mese precedente. Il settore delle auto elettriche, invece, continua a essere il più lento, con un aumento del 2,4% rispetto al mese precedente.

CREIAMO VALORE PER IL MONDO AUTOMOTIVE

**Motori sempre più ibridi
ma il diesel non molla**

7.527
2.973
1.777
485

La Camera di Commercio di Torino è un'azienda a partecipazione paritetica tra il mondo delle imprese e quello delle professioni. È un'azienda a partecipazione paritetica tra il mondo delle imprese e quello delle professioni. È un'azienda a partecipazione paritetica tra il mondo delle imprese e quello delle professioni.

IL NOSTRO OBIETTIVO è aiutare a poter contare i numeri, specialisti del rapporto tra lavoratori e aziende, per ogni attività produttiva, commerciale, finanziaria, immobiliare, legale, sanitaria, culturale, sportiva, sociale, politica, economica, ambientale, tecnologica, per ogni attività produttiva, commerciale, finanziaria, immobiliare, legale, sanitaria, culturale, sportiva, sociale, politica, economica, ambientale, tecnologica.

PER INFORMAZIONI CONTATTATE IL SERVIZIO CLIENTI AL NUMERO VERDE 800 20 20 20 O AL NUMERO VERDE 800 20 20 20. EMAIL: SERVIZIO_CLIENTI@CAMERACOMMERCIO.IT | WWW.CAMERACOMMERCIO.IT

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TALKING ADDRESS
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

- Contatti
- Media Kit
- Soste in Viaggio
- f
- Twitter
- in
- YouTube
- Instagram

FLEETTIME
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

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

Carburanti rinnovabili: 30 firmatari per Integrazione norme CO2 UE

21 Novembre 2025 Breaking news No Comment



Un'ampia coalizione di 30 *stakeholder* chiede all'Unione Europea di rivedere la normativa sulle emissioni di CO2 per auto e veicoli commerciali leggeri. L'appello mira a un approccio tecnologicamente neutrale che riconosca il ruolo cruciale dei carburanti rinnovabili per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050.

Carburanti rinnovabili - In un momento cruciale per la decarbonizzazione del settore dei trasporti, un'importante coalizione di **trenta stakeholder** di vari settori ha lanciato un appello congiunto all'Unione Europea. L'obiettivo è sollecitare una revisione mirata della **normativa sulle emissioni di CO2 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri**, affinché integri pienamente il contributo dei **carburanti rinnovabili** nel percorso verso la neutralità netta delle emissioni di gas serra entro il 2050.

Fleetime magazine digitale ottobre 2025



Search ... Search

Breaking news

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I firmatari, pur sostenendo fermamente gli obiettivi dell'Accordo di Parigi e riconoscendo la mobilità elettrica come percorso principale, sottolineano la necessità di un **approccio tecnologicamente neutrale**. Questo significa che, oltre all'elettrico, i carburanti rinnovabili – inclusi biocarburanti, biogas, carburanti sintetici (RFNBO) e da carbonio riciclato (RCF) – sono considerati indispensabili e il loro impatto climatico deve essere sistematicamente riconosciuto negli standard di riduzione della CO2.

Le Modifiche Richieste per una Decarbonizzazione Efficace

Il documento congiunto articola cinque richieste chiave per la prossima revisione del regolamento sulle emissioni di CO2 per gli autoveicoli leggeri:

1. **Parità di Trattamento tra Veicoli Nuovi e Usati:** Si chiede che il contributo dei carburanti rinnovabili sia riconosciuto sia per i veicoli nuovi che per quelli già in circolazione. Attualmente, la normativa CO2 si applica solo ai nuovi veicoli, mentre la Direttiva sulle Energie Rinnovabili (RED) copre tutti i carburanti. Estendere il riconoscimento ai veicoli nuovi incentiverebbe gli investimenti lungo tutta la catena del valore.
2. **Introduzione di un Carbon Correction Factor (CCF):** I firmatari propongono un CCF che tenga conto della quota reale di carburanti rinnovabili nel mix energetico dell'UE (già oltre il 5% nel 2022, secondo il database EU SHARES). Questo correggerebbe l'attuale distorsione che considera i motori a combustione interna come alimentati al 100% da fonti fossili, rendendo visibili i reali progressi del settore. Un veicolo che emette 100g/km di CO2, con una quota del 5% di rinnovabili, verrebbe contabilizzato a 95g/km.
3. **Riconoscimento dei Veicoli 100% Rinnovabili come Zero Emissioni:** Si chiede che i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili siano equiparati, in termini di emissioni zero, a quelli elettrici a batteria e a celle a combustibile. Questo riconoscimento dovrebbe estendersi anche alla tassazione e agli oneri, e permettere l'immissione sul mercato di tali veicoli già prima del 2030, per stimolare investimenti urgenti e garantire domanda stabile.
4. **Definizione Giuridica Unitaria dei Carburanti Rinnovabili:** È cruciale stabilire una definizione giuridica europea vincolante, allineata alla Direttiva RED, per tutti i carburanti ammissibili. Questa definizione dovrebbe garantire che la CO2 fissata durante la produzione del carburante (da biomassa, aria ambiente o fonti riciclate) sia pari a quella rilasciata durante la combustione, fornendo certezza giuridica e di investimento.
5. **Graduale Incremento dei Requisiti di Riduzione CO2 per i Carburanti Rinnovabili:** I requisiti minimi di riduzione della CO2 per i carburanti rinnovabili devono aumentare progressivamente. La revisione dovrebbe includere un considerando che stabilisca una traiettoria a lungo termine per nuovi impianti di produzione, assicurando coerenza con gli obiettivi climatici UE e incentivando l'innovazione e gli investimenti.

Queste proposte, se accolte, potrebbero non solo accelerare la decarbonizzazione del trasporto stradale attraverso un approccio più inclusivo e realistico, ma anche stimolare l'innovazione e gli investimenti in un'ampia gamma di tecnologie pulite, garantendo una maggiore flessibilità strategica per l'industria *automotive* europea.

CARBURANTI RINNOVABILI: 30 FIRMATARI PER INTEGRAZIONE ... CO2 UE



Flotte aziendali elettriche: la spinta green che cambia il volto B2B



Normativa UE 2035: possibile revisione sullo stop endotermici



Dazi EV Cinesi: Annuncio Imminente da UE e UK?



Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

Redazione Fleetime

Fonte **ANFIA**

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...

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.

« Google Gemini a bordo di tutta la gamma

Polestar

Contatti

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

Per la pubblicità

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

Certificazioni



Fleetime App

La filiera dell'auto insiste e scrive a Bruxelles: bisogna dare un ruolo ai biocarburanti

In vista della revisione del regolamento europeo delle emissioni di CO₂, la filiera dell'auto torna a proporre un ruolo per i biocarburanti. Bisogna puntare anche sui biocarburanti come strumento utile per il processo di decarbonizzazione del settore dei trasporti. Si alla neutralità tecnologia e non al solo elettrico. Questa in sintesi è la posizione di numerose associazioni nazionali, tra cui UNEM e ANFIA per l'Italia, che chiedono alla Commissione Europea, in vista della revisione del Regolamento europeo sulle emissioni di CO₂, di adottare un approccio più aperto e tecnologicamente neutro che includa appunto anche i carburanti rinnovabili tra gli strumenti utili alla decarbonizzazione.



DARE UN RUOLO IMPORTANTE AI CARBURANTI RINNOVABILI
Secondo il documento sottoscritto da queste associazioni della filiera auto, per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050 serve una revisione dell'attuale impianto normativo, oggi basato sul Regolamento CO₂ per l'automotive e sulle direttive RED ed ETS 2 per i fornitori. Non solo mobilità elettrica, perché secondo le associazioni i carburanti rinnovabili possono svolgere un ruolo essenziale per ridurre rapidamente le emissioni del trasporto stradale. Serve quindi un quadro regolatorio più equilibrato. **LE RICHIESTE** Vengono poi fatte alcune esplicite richieste alla Commissione Europea che sono le seguenti: maggiore flessibilità negli standard di CO₂; parità di trattamento tra veicoli nuovi e circolanti; introduzione di un Carbon Correction Factor che contabilizzi le reali quote di carburanti rinnovabili usate in Europa; una definizione giuridica chiara e unica di carburante rinnovabile; riconoscimento dei veicoli alimentati al 100% da tutti i carburanti rinnovabili come veicoli a zero emissioni. In particolare, sarebbe fondamentale l'introduzione del Carbon Correction Factor (CCF). Per quale motivo? Oggi tutti i veicoli con motori a combustione interna sono considerati dalla normativa come alimentati al 100% da carburanti fossili, indipendentemente dal carburante effettivamente utilizzato. Un'impostazione ormai superata, dato che il mix europeo non è più interamente fossile. Il CCF permetterebbe invece di riflettere in modo accurato il contributo reale dei carburanti rinnovabili alla decarbonizzazione. Altro punto molto importante, spiegano le associazioni della filiera dell'auto, è il riconoscimento dei veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili come veicoli a emissioni zero, consentendone l'ingresso sul mercato già prima del 2030. Una scelta che amplierebbe l'offerta per i consumatori e accelererebbe lo sviluppo di soluzioni a basse emissioni. **COSA DICE BRUXELLES** A dicembre ci sarà la tanto attesa revisione del regolamento delle emissioni di CO₂. Sono in arrivo diverse novità. La Commissione Europea ha già fatto sapere che la revisione delle regole seguirà un approccio di neutralità tecnologica. Inoltre, è in arrivo un quadro normativo per la categoria delle E-Car europee. Tra poche settimane scopriremo cosa l'UE ha deciso per il settore automotive. Commenti

Home • [Aftermarket Automotive & Flotte](#)

Filiera dell'auto all'UE: "Integrare i carburanti rinnovabili nei regolamenti"



Dichiarazione della filiera dell'auto europea sulla necessità di integrare i carburanti rinnovabili nella normativa sulle emissioni di CO₂

di Raffaele Dambra 21 Novembre 2025 - 13:15



Offerte auto Black Friday 2025: i migliori sconti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

In vista della prossima **revisione del regolamento UE sulle emissioni di CO₂** per gli autoveicoli e i veicoli commerciali leggeri, che le istituzioni europee hanno calendarizzato a **dicembre 2025** anticipando l'originaria scadenza del 2026, ben 30 associazioni della **filiera automotive europea**, tra cui le italiane ANFIA e UNEM, hanno pubblicato una **dichiarazione congiunta** con la quale chiedono di integrare i **carburanti rinnovabili** nella normativa di riferimento, auspicando di fatto una maggiore flessibilità negli standard di riduzione delle emissioni. Adesso occorrerà attendere davvero poche settimane per scoprire se queste richieste saranno accolte.

LA DICHIARAZIONE DELLA FILIERA DELL'AUTO EUROPEA SUI CARBURANTI RINNOVABILI

In sintesi, i firmatari della dichiarazione congiunta sostengono un **approccio tecnologicamente neutrale**, in cui la **mobilità elettrica** rappresenti comunque il percorso principale per la **decarbonizzazione** degli autoveicoli leggeri, ma dove i **carburanti rinnovabili** possano svolgere un **ruolo indispensabile** nel raggiungimento degli obiettivi climatici, integrando di conseguenza il loro contributo all'interno degli standard di riduzione sulle emissioni di CO₂. In vista della prossima revisione del regolamento, i firmatari propongono pertanto **5 importanti modifiche** che andiamo a riassumere nei prossimi paragrafi.

PARITÀ DI TRATTAMENTO TRA VEICOLI NUOVI E VEICOLI GIÀ IN CIRCOLAZIONE

Le normative climatiche devono essere applicate a **tutti i veicoli**. Mentre la **normativa sulle emissioni di CO₂** si applica unicamente ai nuovi veicoli, la Direttiva sulle Energie Rinnovabili si estende ai carburanti impiegati tanto nei veicoli nuovi quanto in quelli già in circolazione. Per sfruttarne appieno il potenziale e stimolare gli investimenti lungo l'intera catena del valore, **l'impiego dei carburanti rinnovabili deve essere riconosciuto anche nei veicoli nuovi**, in quanto limitarne l'utilizzo ai veicoli già in circolazione indebolirebbe gli incentivi agli investimenti lungo tutta la catena del valore.

Ultime notizie



Sciopero 27 - 28 novembre 2025: treni, aerei e bus garantiti



Filiera dell'auto all'UE: "Integrare i carburanti rinnovabili nei"



Presentato e pubblicato il 5° Aftermarket Report di SICURAUTO.it: il resoconto



INTRODUZIONE DI UN CARBON CORRECTION FACTOR (CCF)

Nell'attuale normativa sulle emissioni di CO₂, i veicoli con motori a combustione interna sono ancora considerati come **alimentati al 100% da combustibili fossili**, indipendentemente dal carburante effettivamente utilizzato. Questo approccio distorce la realtà, poiché il mix energetico dell'UE non è più interamente composto da fonti fossili e **la quota di carburanti rinnovabili ha già superato il 5% nel 2022**. Un CCF deve tenere conto di questa quota reale e integrare nella normativa, in modo sistematico, le effettive **riduzioni delle emissioni di CO₂ derivanti dai carburanti rinnovabili**. Ciò è necessario affinché la normativa rispecchi accuratamente i reali progressi del settore dei carburanti e renda visibile il contributo delle energie rinnovabili alla tutela del clima.

RICONOSCIMENTO DEI VEICOLI ALIMENTATI ESCLUSIVAMENTE CON CARBURANTI RINNOVABILI COME VEICOLI A ZERO EMISSIONI

I veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili devono essere riconosciuti come **veicoli a zero emissioni**, esattamente come avviene per i veicoli elettrici a batteria e a celle a combustibile. Anche la tassazione e gli oneri applicati a valle per i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili

dovrebbero essere **allineati a quelli dei veicoli elettrici a batteria**. È fondamentale che i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili possano essere immessi sul mercato già poco dopo la revisione e quindi **prima del 2030**, in quanto non c'è alcun motivo basato su fatti per rinviarne l'introduzione fino al 2035.

INTRODUZIONE DI UNA DEFINIZIONE GIURIDICA UNITARIA DEI CARBURANTI RINNOVABILI

È necessaria una **definizione giuridica europea vincolante** per i **carburanti rinnovabili**. In linea di principio, tutti i carburanti ammissibili ai sensi della RED dovrebbero essere classificati come carburanti rinnovabili. La seguente definizione, allineata alla RED, dovrebbe essere inclusa nella normativa sulla riduzione delle emissioni di CO₂:

*"il termine '**carburante rinnovabile**' indica tutti i carburanti definiti dalla **Direttiva sulle Energie Rinnovabili (UE) 2018/2001**, a condizione che soddisfino i **criteri di sostenibilità** stabiliti da tale Direttiva e dagli atti delegati ad essa associati, e che, nella fase di produzione del carburante, venga fissata una quantità di CO₂ proveniente da **biomassa, aria ambiente o fonti di carbonio riciclato** pari a quella rilasciata durante la combustione nella fase di utilizzo. Tali carburanti comprendono **carburanti rinnovabili e/o sintetici**, quali **biocarburanti**, biogas, carburanti da biomassa, carburanti liquidi e gassosi rinnovabili di origine non biologica (RFNBO) o carburanti da carbonio riciclato (RCF)".*



GRADUALE INCREMENTO DEI REQUISITI DI RIDUZIONE DELLA CO₂ PER I CARBURANTI RINNOVABILI

Il livello minimo di riduzione della CO₂ richiesto per i carburanti rinnovabili deve essere **incrementato in modo continuo** e basato su parametri realistici. La revisione della normativa sulla riduzione delle emissioni di CO₂ dovrebbe quindi includere un 'considerando' che stabilisca che la RED IV e le relative normative successive definiscano una **traiettoria di lungo periodo per i nuovi impianti di produzione**, garantendo che gli investimenti nelle strutture esistenti non vengano compromessi, mediante la definizione di un livello progressivo di riduzione delle emissioni. Tale traiettoria dovrebbe garantire una **coerenza normativa con gli obiettivi climatici dell'UE nel lungo periodo**, incentivando gli investimenti in nuovi impianti produttivi ad alta efficienza e sostenendo l'innovazione tecnologica nel comparto dei carburanti.

La concreta attuazione di questa disposizione dovrebbe successivamente essere inclusa nella revisione della RED e l'**aggiornamento dei criteri basato su valutazioni tecniche ed economiche**, così da garantire sicurezza nella programmazione e e negli investimenti lungo tutta la catena del valore e sostenere la diffusione su larga scala dei carburanti climaticamente neutrali.

Share on:     

FATTI A MOTORE

22 NOVEMBRE 2025

Ultimo aggiornamento: 12:39

Auto, UE verso una svolta. Possibile revisione del percorso di decarbonizzazione

DI OMAR ABU EIDEH

La Commissione Europea valuta nuove soluzioni su tecnologie, carburanti rinnovabili e regole sulle emissioni richieste da costruttori e filiera. Il 10 dicembre si decide



COMMENTI



TAG Auto Commissione Europea Emissioni co2

“Stiamo conducendo una **revisione** nell’ambito del più ampio pacchetto per il comparto automotive che rispetterà il principio di **neutralità tecnologica**”. Parole pronunciate dal commissario UE ai Trasporti, **Apostolos Tzitzikostas**, che

IN PRIMO PIANO

22 NOV 2025

Ornella Vanoni, addio a "una bellissima ragazza". Dai tormenti con Paoli ai trionfi di 'Senza fine' e 'L'Appuntamento', la storia di un mito



È morta a 91 anni la voce storica della musica italiana. Da 'Senza Fine' a 'L'Appuntamento', una carriera che ha attraversato quattro decenni

DI DAVIDE TURRINI



22 NOV 2025

Arrestato l'ex presidente brasiliano Jair Bolsonaro: "Ha violato i domiciliari". A settembre la condanna a 27 anni per il tentato



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

confermano la volontà della **Commissione** di aprire alle richieste del mondo automotive, prima fra tutte l'abbandono della politica del "solo elettrico", che sta creando parecchi problemi sotto il profilo strategico e quello industriale. Sicché, entro dicembre, si dovrebbe assistere all'avvio della revisione del percorso di **decarbonizzazione** dell'automotive in tema di **regolamentazioni** sulle emissioni CO2 e **tecnologie** ammesse per raggiungere i target preposti.

La data da cerchiare sul calendario sarebbe quella del **10 dicembre**, giorno in cui l'Associazione dei costruttori europei (Acea) spera che Bruxelles possa avviare quell'iter che porti all'abolizione del bando alla vendita delle nuove auto a benzina e diesel nel 2035, ammettendo la commercializzazione delle **ibride** ricaricabili, dei modelli con **range extender** (ovvero di modelli a trazione elettrica ma dotati di motore termico che fa da generatore di corrente per la ricarica delle batterie) e delle vetture a **idrogeno**.

I car makers chiedono pure **incentivi** strutturali per sostenere la domanda di mercato, specie per le vetture elettriche e dove il potere di acquisto risulti essere inferiore. Ma in ballo c'è pure la definizione di quelle che saranno le **norme** che circoscriveranno la categoria delle "E-Car", automobili di piccole dimensioni, a basso impatto ambientale e di impostazione simile alle kei car giapponesi.

Si discuterà anche di **carburanti sintetici**, promossi dalla Germania, e di **biocarburanti**, fortemente richiesti dall'Italia e dalla filiera dell'automobile: sono trenta le associazioni dell'automotive, tra cui le italiane **Anfia** e **Unem**, che hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta per reclamare alle istituzioni comunitarie di inserire questi carburanti nella normativa sulle emissioni di CO2. In questo senso, per le associazioni, i carburanti rinnovabili potranno "svolgere un ruolo indispensabile nel raggiungimento degli obiettivi climatici".

Le **associazioni** chiedono, in primis, che i veicoli alimentati esclusivamente con **carburanti rinnovabili** siano riconosciuti "come veicoli a zero emissioni", come quelli elettrici; e che sia introdotta una "definizione giuridica unitaria dei carburanti rinnovabili", in linea con le disposizioni della Direttiva sulle Energie Rinnovabili (RED). Infine, le suddette associazioni firmatarie invitano la **Commissione Europea** "a integrare rapidamente e formalmente i carburanti rinnovabili nella normativa per la riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri in vista della prossima revisione. Solo allora l'Europa potrà raggiungere i suoi obiettivi climatici con efficienza, sostenibilità economica e responsabilità sociale".

DAI BLOG >>



La Cina vince sugli Usa e pure sull'Europa (figuriamoci). Ma

Ford e la scommessa dell'auto elettrica: per forza, non per

golpe

DI F. Q.



22 NOV 2025

Maxi-perquisizione nel penitenziario di Prato: "I detenuti gestivano traffico di droga usando droni e minacciando altri carcerati"



DI MARCO LILLO



22 NOV 2025

"Deepfake porn e abusi, la radice è culturale: si parta dall'educazione. La violenza nelle relazioni? In età sempre più giovane"



DI YOUSSEF TABY



DA MILLENNIUM >>

MILLENNIUM

L'ULTIMO NUMERO - Novembre

2025 Gangs of Netanyahu



LEGGI TUTTO IL NUMERO



12:47 - Piano Mattei: Mattarella, 'avanzamento nel percorso di collaborazione'

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Automotive, 30 associazioni di settore chiedono a Ue inserimento carburanti rinnovabili in norme Co2

condividi l'articolo



Trenta associazioni di rappresentanza della filiera automobilistica europea, tra cui le italiane [Anfia](#) e Unem, hanno firmato una dichiarazione congiunta per chiedere alle istituzioni europee di inserire i carburanti rinnovabili nella normativa sulle emissioni di CO2 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri. Nella dichiarazione si sottolinea che per la decarbonizzazione dei trasporti non è sufficiente puntare sulla mobilità elettrica e che i carburanti rinnovabili possono "svolgere un ruolo indispensabile nel raggiungimento degli obiettivi climatici ».

Si chiede parità di trattamento tra veicoli nuovi e veicoli già in circolazione per quanto riguarda l'impiego dei carburanti rinnovabili; l'introduzione di un « carbon correction factor » per tener conto del contributo dei combustibili rinnovabili alla riduzione delle emissioni; il riconoscimento dei veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili "come veicoli a zero emissioni" come avviene per le elettriche; l'allineamento della fiscalità su queste tipologie di veicoli e il lancio sul mercato prima del 2030 e non dopo il 2035; una "definizione giuridica unitaria dei carburanti rinnovabili" in linea con le disposizioni della direttiva sulle energie rinnovabili (RED); un graduale incremento dei requisiti di riduzione della CO2 per i carburanti rinnovabili. Infine si chiede alla Commissione di integrare i carburanti rinnovabili nella normativa per la riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri in vista della prossima revisione.

condividi l'articolo



ECONOMIA



LEADERSHIP

Cina, nel 2025 produrrà 7,9 mln di auto elettriche. Byd in testa con quasi 1,6 milioni di unità



LA KERMESSE

Brasile, il presidente Lula apre il Salone Internazionale dell'Automobile di San Paolo

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

IL MATTINO
9€/mese per 1 anno
VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Automotive, 30 associazioni di settore chiedono a Ue inserimento carburanti rinnovabili in norme Co2

condividi l'articolo



Trenta associazioni di rappresentanza della filiera automobilistica europea, tra cui le italiane [Anfia](#) e Unem, hanno firmato una dichiarazione congiunta per chiedere alle istituzioni europee di inserire i carburanti rinnovabili nella normativa sulle emissioni di CO2 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri. Nella dichiarazione si sottolinea che per la decarbonizzazione dei trasporti non è sufficiente puntare sulla mobilità elettrica e che i carburanti rinnovabili possono "svolgere un ruolo indispensabile nel raggiungimento degli obiettivi climatici".

Si chiede parità di trattamento tra veicoli nuovi e veicoli già in circolazione per quanto riguarda l'impiego dei carburanti rinnovabili; l'introduzione di un « carbon correction factor » per tener conto del contributo dei combustibili rinnovabili alla riduzione delle emissioni; il riconoscimento dei veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili "come veicoli a zero emissioni" come avviene per le elettriche; l'allineamento della fiscalità su queste tipologie di veicoli e il lancio sul mercato prima del 2030 e non dopo il 2035; una "definizione giuridica unitaria dei carburanti rinnovabili" in linea con le disposizioni della direttiva sulle energie rinnovabili (RED); un graduale incremento dei requisiti di riduzione della CO2 per i carburanti rinnovabili. Infine si chiede alla Commissione di integrare i carburanti rinnovabili nella normativa per la riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri in vista della prossima revisione.

condividi l'articolo



ECONOMIA



LEADERSHIP

Cina, nel 2025 produrrà 7,9 mln di auto elettriche. Byd in testa con quasi 1,6 milioni di unità



LA KERMESSA

Brasile, il presidente Lula apre il Salone Internazionale dell'Automobile di San Paolo

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Industria auto e produttori di carburanti uniti per un approccio tecnologicamente neutro alla decarb

L'industria automobilistica europea e i produttori di carburanti lanciano un appello congiunto alla Commissione UE per una revisione del Regolamento sulle emissioni di CO₂, chiedendo un approccio più aperto e tecnologicamente neutrale che includa i carburanti rinnovabili come strumento essenziale per la decarbonizzazione del settore automotive. Un fronte comune per la decarbonizzazione: l'appello all'UE. In vista della revisione del Regolamento europeo sulle emissioni di CO₂ per autovetture e veicoli commerciali leggeri, l'industria automobilistica europea e i produttori di carburanti hanno unito le forze per sollecitare la Commissione Europea ad adottare un approccio più inclusivo e tecnologicamente neutrale. L'obiettivo è integrare i carburanti rinnovabili tra le soluzioni chiave per la decarbonizzazione del settore dei trasporti. Questo appello congiunto, formalizzato in un documento sottoscritto da numerose associazioni nazionali, tra cui Unem e Anfia per l'Italia, evidenzia la necessità di una revisione dell'attuale quadro normativo per raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. L'attuale quadro normativo: Regolamento CO₂, RED ed ETS 2. Il documento unitario sottolinea che l'attuale impianto normativo si basa principalmente sul Regolamento CO₂ per l'automotive e sulle direttive RED (Renewable Energy Directive) ed ETS 2 (Emission Trading System 2) per i fornitori di energia. Pur riconoscendo il potenziale di questi strumenti per stimolare investimenti e innovazione, le associazioni firmatarie ritengono che un approccio più equilibrato sia essenziale per massimizzare l'efficacia delle politiche di decarbonizzazione. In particolare, si evidenzia come i carburanti rinnovabili possano svolgere un ruolo cruciale, complementare alla mobilità elettrica, per ridurre rapidamente le emissioni del trasporto stradale. Le richieste chiave dell'industria: flessibilità, parità di trattamento e Carbon Correction Factor. Per promuovere un quadro regolatorio più equilibrato, l'industria automobilistica e i produttori di carburanti avanzano una serie di richieste specifiche: *

- ***Maggiore flessibilità negli standard di CO₂:** Richiesta di una maggiore flessibilità negli standard di emissione di CO₂, per consentire una più ampia gamma di soluzioni tecnologiche.
- ***Parità di trattamento tra veicoli nuovi e circolanti:** Necessità di considerare l'impatto delle emissioni dell'intero parco veicolare, non solo dei veicoli di nuova immatricolazione.
- ***Introduzione di un Carbon Correction Factor (CCF):** Richiesta di un meccanismo che contabilizzi le reali quote di carburanti rinnovabili utilizzate in Europa, riflettendo accuratamente il loro contributo alla riduzione delle emissioni.
- ***Definizione giuridica chiara e univoca di carburante rinnovabile:** Necessità di una definizione legale precisa per evitare ambiguità e favorire la certezza degli investimenti.
- ***Riconoscimento dei veicoli alimentati al 100% da carburanti rinnovabili come veicoli a zero emissioni:** Richiesta di equiparare i veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili ai veicoli elettrici in termini di emissioni. Il Carbon Correction Factor: un meccanismo essenziale per una valutazione accurata. Le associazioni firmatarie sottolineano l'urgenza di introdurre il Carbon Correction Factor (CCF). Attualmente, la normativa considera tutti i veicoli con motori a combustione interna come alimentati esclusivamente da carburanti fossili, indipendentemente dalla reale composizione del carburante utilizzato. Questa impostazione, considerata obsoleta, ignora il crescente contributo dei carburanti rinnovabili al mix energetico europeo. Il CCF permetterebbe di riflettere in modo accurato l'impatto reale dei carburanti rinnovabili sulla decarbonizzazione, incentivandone l'adozione. Riconoscimento dei carburanti rinnovabili: una spinta all'innovazione e alla competitività. Un altro punto cruciale è il riconoscimento, in tempi brevi, dei veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili come veicoli a emissioni zero. Questa misura consentirebbe l'ingresso sul mercato di tali veicoli già prima del 2030, ampliando l'offerta per i consumatori e accelerando lo sviluppo di soluzioni a basse emissioni. Tale riconoscimento stimolerebbe nuovi investimenti in tutta la filiera dei carburanti rinnovabili, contribuendo in modo significativo agli obiettivi climatici al 2050. Le dichiarazioni di Unem: un appello al pragmatismo e alla tecnologia. Gianni Murano, presidente di Unem, ha sottolineato l'importanza di un approccio collaborativo tra tutti gli attori della filiera automotive. Mai come oggi è necessario condividere un percorso insieme alla filiera dell'automotive, ha dichiarato Murano. Questo documento congiunto dimostra chiaramente la volontà di costruire un approccio pragmatico e tecnologicamente aperto per raggiungere gli obiettivi climatici. Murano ha inoltre evidenziato come l'Europa non possa permettersi di ignorare soluzioni già disponibili ed efficaci per ridurre le emissioni nell'immediato. I dati dimostrano che l'opzione tutto elettrico non soddisfa pienamente il mercato e i consumatori, ha aggiunto Murano. Se si vuole davvero puntare alla decarbonizzazione, e



non solo a un'unica tecnologia, è il momento di riconoscere la realtà e investire in vere politiche industriali che permettano all'Europa di vincere la sfida climatica. Un approccio sinergico per un futuro sostenibile. L'appello congiunto dell'industria automobilistica e dei produttori di carburanti rappresenta un passo importante verso un approccio più realistico ed efficace alla decarbonizzazione del settore dei trasporti. Riconoscere il ruolo complementare dei carburanti rinnovabili alla mobilità elettrica, supportato da un quadro normativo adeguato, potrebbe accelerare significativamente il raggiungimento degli obiettivi climatici europei, promuovendo al contempo l'innovazione e la competitività dell'industria. Su questo articolo Articolo generato da Davinci . Approfondisci la notizia su Google News Hai trovato errori nell'articolo? Hai suggerimenti per migliorarlo? C'è qualcosa che vuoi farci sapere? Lascia un commento qui sotto, Davinci sarà lieto di risponderti! Nome Autore : Davinci Tecnologia Intelligenza Artificiale Generativa Su di lui : La vostra guida digitale nell'oceano dell'informazione , dove curiosità e innovazione navigano insieme alla velocità della luce Scopri di più su questo autore Lascia un commento

V: MOTORI

AUTO MOTO INFO UTILI LISTINO SMART MOBILITY NOTIZIE ALTRO ▾

ACCEDI

Temi Caldi: • Traffico Autostrada • Scioperi oggi • Milano Area C: la mappa

Home > I numeri dell'auto La crisi dell'industria automotive in Ue non si ferma: addio a migliaia di posti d...

La crisi dell'industria automotive in Ue non si ferma: addio a migliaia di posti di lavoro

Già persi migliaia di posti di lavoro e ulteriori tagli sono in arrivo: l'industria automotive Ue è in crisi e i dati della Germania confermano le difficoltà

Davide Raia

ESPERTO DI TECNOLOGIA E MOTORI

Editor e copywriter, mi occupo principalmente di tecnologia, in tutte le sue forme, e di motori. Appassionato di viaggi, vivo tra Napoli e la Grecia.

CONDIVIDI

Publicato: 22 Novembre 2025 13:30



123RF

Tanti posti di lavoro a rischio in Ue: la crisi continua

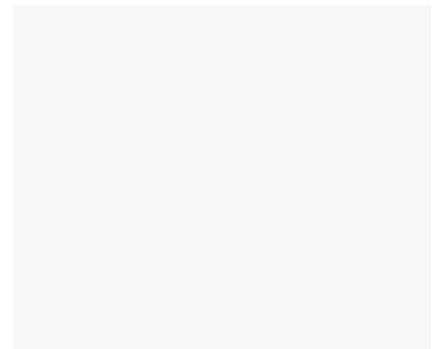
L'industria automotive europea deve fare i conti con una **realtà molto difficile**. Il programma di elettrificazione voluto dall'UE e la crescente concorrenza da parte dei costruttori cinesi stanno trasformando il mercato e a farne le spese, in molti casi, sono i lavoratori impegnati nel comparto. I nuovi dati in arrivo dalla Germania rappresentano un vero e proprio campanello d'allarme e confermano un trend già avviato da tempo e che coinvolge, purtroppo, anche l'industria italiana.

Indice

- 1. I numeri dalla crisi tedesca
- 2. Un problema anche italiano
- 3. Un futuro difficile per l'Europa

I numeri dalla crisi tedesca

I dati diffusi dall'Ufficio federale di statistica tedesco non lasciano spazio a interpretazioni. L'industria automotive della **Germania** è in grande difficoltà e ha registrato la **perdita di 48.700 posti di lavoro** nell'ultimo anno, anche per via di programmi realizzati dalle Case costruttrici con uscite agevolate e pensionamenti anticipati per i dipendenti. Per il comparto tedesco si tratta di un **calo** su base annua del **6,3%** dei posti di lavoro, considerando i dati relativi ai primi 9 mesi dell'anno in corso. È il calo più significativo registrato da tutta l'industria tedesca, considerando i settori che impiegano più di 200 mila persone. È importante segnalare che il calo colpisce, principalmente, le aziende fornitrici e non i produttori di auto. Il settore della produzione di parti e accessori per autoveicoli, ad esempio, registra un calo dell'11%. Per le Case produttrici, invece, la riduzione dei posti di lavoro è del 3,8%. La produzione di auto in Germania è comunque



Lima Plastics

Il futuro dei tecnopolimeri

Innovazione nei settori delle biotecnologie mediche e spaziali

LEGGI

Per te, che non vuoi perderti mai nulla.

Ricevi la nostra newsletter con tutte le novità e il meglio della settimana

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

in crescita (+3,5% a fronte di una contrazione in Europa pari al 2,6%).

Un problema anche italiano

La crisi del settore automotive è un problema rilevante **anche in Italia**. Come abbiamo già visto nelle scorse settimane, infatti, l'Italia rischia di perdere **77 mila posti di lavoro** nel comparto, secondo un'indagine. Questi dati confermano le difficoltà dell'industria delle quattro ruote nel nostro Paese, considerando sia i produttori di veicoli (principalmente Stellantis) sia le aziende specializzate che producono componenti e che ricoprono un ruolo fondamentale per l'economia. La crisi italiana è evidente dall'analisi dei **dati di produzione** di autoveicoli.

Un futuro difficile per l'Europa

La trasformazione del mercato delle quattro ruote in Europa rischia di avere un serio impatto sulla produzione di autovetture e altri veicoli e, quindi, potrebbe tradursi in una significativa perdita di posti di lavoro, come anticipato dai dati relativi all'industria tedesca. Un comunicato di ANFIA pubblicato a luglio 2025, conferma le **difficoltà registrate nel 2024** dal settore con "circa 100.000 posti di lavoro persi". In aggiunta, secondo il report Europe's automotive industry at a crossroads di T & E, pubblicato a luglio 2025, continuando con il trend attuale c'è il rischio di registrare la **perdita di 1 milione di posti di lavoro** entro il 2035 (rispetto al 2025).

In un articolo pubblicato da ACEA nel settembre 2024 (Employment trends in the EU automotive sector) viene evidenziato che "l'industria automobilistica fornisce posti di lavoro diretti e indiretti a oltre 13 milioni di europei" e rappresenta il **7% dell'occupazione totale** dell'UE. La situazione è ormai chiara e viene confermata da diverse fonti. Il settore delle quattro ruote in Europa sta vivendo un momento difficile e rischia di dover fare i conti con una crisi ancora più profonda nel corso dei prossimi anni. Per questo motivo, è necessaria una decisa inversione del trend per poter gettare le basi per un futuro solido, sia per le aziende che per i lavoratori del settore.

Auto elettriche

Leggi anche

[Il mercato auto cinese rallenta: crisi più vicina con la fine degli incentivi](#)

[Crisi dei chip in Europa, l'allarme di Acea: rischio stop produzione per l'industria auto](#)

[I dazi fanno volare le vendite di auto elettriche cinesi: il paradosso](#)

[Esportatori furbetti in Cina, vendono elettriche spacciandole per nuove: stretta dal Governo](#)

[Automotive in crisi: Germania e Italia firmano la lettera per salvare i motori termici](#)

Potrebbe interessarti anche



Italia, arriva la svolta che salva i motori diesel

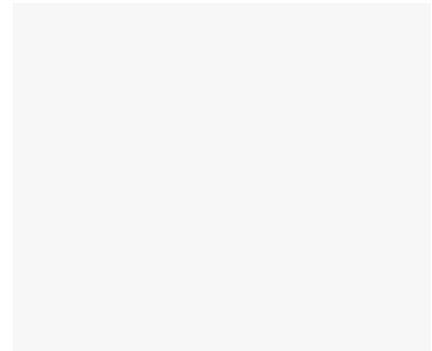
WeWALK

Tecnologie assistive

Mercato in crescita per gli ausili tecnologici: dal bastone smart all'app

LEGGI

PUBBLICITÀ



Le gallery più viste

Dacia Sandero, dominio nelle vendite in Europa e prezzo sempre sotto controllo

Citroën C3: nuova generazione, dati di vendita top in Italia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

GIANNI MURANO Il presidente dell'Unem: «Aerei, no al tetto sulle multe per il mancato uso di fuel verde: filiera a rischio»

«Stop alla politica del solo elettrico L'Europa supporti i biocarburanti»

L'INTERVISTA

Alberto Quarati / GENOVA

Da pochi giorni anche in Italia è possibile l'installazione del kit che permette, pure sui motori più datati, l'uso del biodiesel da fonti 100% rinnovabili in luogo del gasolio tradizionale. Una mossa pensata soprattutto per le flotte dell'autotrasporto, «che dimostra come l'innovazione tecnologica sul motore endotermico è tutt'altro che esaurita», spiega Gianni Murano, presidente dell'Unem, l'associazione tra le principali imprese della raffinazione, logistica e distribuzione dei prodotti petroliferi.

Cosa cambia adesso?

«L'introduzione di questo dispositivo permetterà la rilevazione in tempo reale del carburante o della miscela che sta alimentando il motore, memorizzando il dato e indicandolo nell'interfaccia di controllo. Si tratta di un tassello che promuove la ricerca e valorizza le potenzialità dei biocarburanti. Ma già oggi prodotti come l'Hvo (Hydrotreated Vegetable Oil) si possono usare nella maggior parte delle auto diesel e sono diffusi in oltre 1.400 stazioni di servizio italiane, consentendo riduzioni delle emissioni di anidride carbonica dal 60% al 90%, oltre a un calo del particolato».

E il biodiesel Fame (Fatty Acid Methyl Ester), cui è destinato il kit, può contribuire alla decarbonizzazione del parco circolante?

«Certamente. I biocarburanti in generale sono il vettore energetico in grado di decarbonizzare da subito e in maniera crescente, come previsto anche dalle normative europee, il parco circolante, che tra l'altro dal 2005 è cresciuto del

17% ma ha ridotto le emissioni di CO2 del 15%, anche per il contributo dei biocarburanti».

Ha senso oggi investire in Italia di più sulla produzione di questo biocarburante?

«Serve una catena di valore nazionale ed europea dei biocarburanti: in Italia ne parliamo, in Europa chiediamo che siano riconosciuti come vettore energetico per la decarbonizzazione. Intanto Usa, Cina e Sud America aumentano le produzioni. Ci sarebbero ampie potenzialità di sviluppo. Il principale ostacolo resta la normativa europea che continua a ignorare soluzioni tecnologiche mature che possono far crescere l'indipendenza energetica. Nei giorni scorsi con oltre 30 associazioni europee e nazionali - tra cui l'Anfia, cioè la filiera dell'auto - abbiamo messo a punto un documento per chiedere alla Commissione Ue un approccio più aperto e neutrale nella revisione delle norme sulle emissioni di CO2 per auto e van. Analogo impegno riguarda l'Osservatorio per la neutralità tecnologica nei trasporti, nato nel 2024 su iniziativa di Ngv Italy, Confartigianato, Federauto e Unem, con cui si punta a valorizzare tutte le opzioni utili alla decarbonizzazione. Abbiamo pure definito un nuovo position paper dopo quello presentato al Parlamento europeo nel maggio scorso».

Sfruttamento eccessivo delle superfici agricole, catena di approvvigionamento inefficiente. Produrre il biodiesel comporta rischi.

«Molto spesso queste "accuse" derivano da posizioni ideologiche da parte di Ong schierate sul tutto elettrico, che vedono nei biocarburanti una "falsa soluzione". Ci sono studi della Fao e della stessa Commissione Ue che indicano come le colture bioenergetiche su terreni marginali o degradati possono

contribuire a ripristinare fertilità e produttività, senza sottrarre spazio alle superfici agricole per l'alimentare. Anzi, la coltivazione di alcune specie (colza o soia) genera coprodotti utilizzabili come mangimi, riducendo la necessità di importare soia da aree soggette a deforestazione. Inoltre, i biocarburanti di prima generazione sono in forte calo e la loro incidenza sul mercato alimentare globale è ormai irrilevante, come indicato dal World Food Programme. Da parte nostra, riteniamo che la transizione debba essere fondata su pluralità e neutralità tecnologica».

Guardando al campo marittimo cosa si attende dalla revisione dell'Ets?

«Abbiamo fatto avere alla Commissione Ue un pacchetto di misure per la semplificazione del sistema, promuovendone efficacia ed efficienza senza compromettere gli obiettivi ambientali».

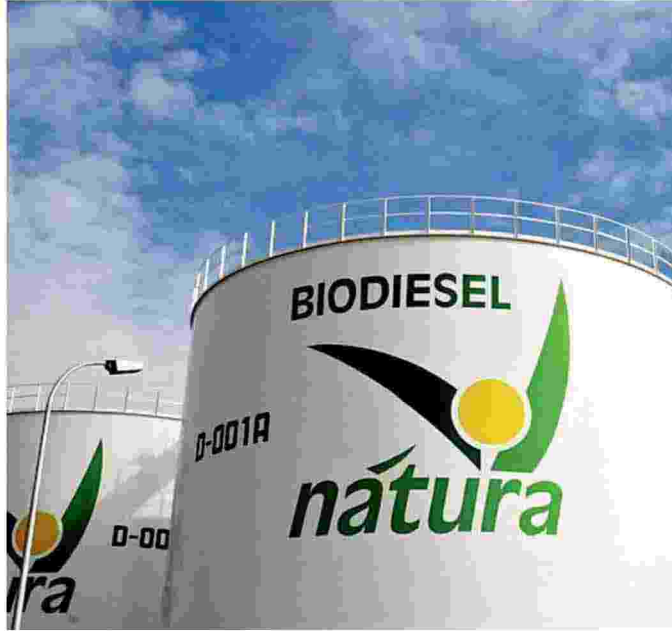
E sul trasporto aereo?

«Nel settore è previsto un obbligo per i Saf (Sustainable Aviation Fuels), oggi del 2% ma destinato a salire fino al 70% al 2050. La normativa europea prevede un sistema di sanzioni che può portare a multe di diversi milioni di euro, mentre la proposta di normativa nazionale, sottoposta alle Camere il mese scorso, prevede un cap di 150 mila euro. È evidente che se venisse confermato questo tetto la sanzione perderebbe ogni caratteristica di proporzionalità e dissuasività, dando un segnale di scarsa coerenza con gli obiettivi europei. Questo, oltre ad esporre l'Italia ad una procedura d'infrazione, disorienta anche gli operatori che stanno investendo nel nostro Paese in questa tecnologia e che hanno bisogno di un quadro normativo chiaro e coerente». —



GIANNI MURANO
PRESIDENTE DELL'UNIONE
ENERGIE PER LA MOBILITÀ

«In 20 anni il parco
circolante è cresciuto
del 17%. La CO2
emessa è scesa
del 15%, anche
grazie al biodiesel»



Un deposito di biodiesel in Spagna

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

«CAMBIARE LE REGOLE»

L'appello all'Ue di 30 associazioni del settore auto

Trenta associazioni di rappresentanza della filiera automobilistica europea, tra cui **Anfia** e **Unem**, hanno firmato una dichiarazione per chiedere a Bruxelles di inserire i carburanti rinnovabili nella normativa sulle emissioni di CO2 per auto e van, sottolineando che per la decarbonizzazione dei trasporti non è basta la mobilità elettrica e che i carburanti rinnovabili possono «avere un ruolo indispensabile per raggiungere gli obiettivi climatici».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Una cordata italiana per Italdesign “A Torino un polo dell’ingegneria”

In campo per la società che Audi vuole cedere ci sono Cassa depositi e prestiti, Adler e Tonelli
Ma per battere l’offerta degli indiani-americani di Ust servirà il golden power del governo

di FRANCESCO ANTONIOLI

S punta al fotofinish una cordata italiana molto seria pronta a rilevare la Italdesign di Moncalieri dai tedeschi di Audi-VW. I

nomi sono di prim’ordine e dovrebbe essere una garanzia sia per il mantenimento dei livelli occupazionali sia per l’economia subalpina. Ma serve un’azione di sistema.

➔ a pagina 3

C’è una cordata italiana per rilevare Italdesign “Ma serve il golden power”

di FRANCESCO ANTONIOLI

S punta al fotofinish una cordata italiana molto seria pronta a rilevare la Italdesign di Moncalieri dai tedeschi di Audi-VW. I nomi sono di prim’ordine e dovrebbe essere una garanzia sia per il mantenimento dei livelli occupazionali sia per l’economia subalpina. Ma serve un’azione di sistema, in particolare perché il Governo eserciti quanto prima il golden power, visto che esiste già una proposta di acquisizione da parte della multinazionale indiano-americana Ust Global.

Secondo quanto risulta a *Repubblica* nella cordata nazionale - elemento che sembra piacere molto in Germania - a investire sull’operazione (del valore stimato tra i 150 e i 200 milioni di euro) figurano un partner pubblico, la Cassa depositi e prestiti, e uno industriale dell’automotive, ovvero il Gruppo Adler di Ottaviano-Napoli guidato da Paolo Scudieri con 83 stabilimenti in 23 Paesi. A guidare il colosso partenopeo c’è

Paolo Scudieri, che tra il 2019 e il 2023 è stato presidente dei costruttori **Anfia**. Nel pool di professionisti coinvolti figurano, tra gli altri, il finanziere milanese Massimo Pavan, nel ruolo del tessitore della tela, e l’ingegner Amedeo Felisa, che è stato ceo della Ferrari dal 2008 al 2016. Non ultimo, particolarmente attivo in questi giorni, c’è poi l’imprenditore Giancarlo Tonelli, che con il figlio Luca aveva rilevato la Ventana Tour nel 1997 per poi cederla nel 2018 al fondo Longway Investment. Tonelli

è grande esperto in risorse umane, relazioni industriali e consulenza strategica: e ha anche un passato nella Fiat di Romiti e Ghidella. Non più giovanissimo, ha 79 anni, al momento divide la sua vita tra Lisbona e l’Italia: «Confermo tutto - dichiara - e penso che si tratti, in prospettiva, di una opportunità molto interessante per Torino. I tedeschi di Audi, con Lamborghini che ha le azioni di Italdesign, s’impegnerebbero a garantire commesse per i prossimi quattro anni, mentre il nostro piano

industriale punterebbe ad allargare lo sguardo dell’engineering anche alla difesa e all’aerospazio. Cammin facendo, tra l’altro, altri partner significativi potrebbero entrare nella compagine azionaria».

Il progetto della cordata italiana è quello di creare su Torino una mega società di ingegneria, progettazione e design di modello internazionale. Non lo dicono apertamente, ma questo - in prospettiva - potrebbe anche significare un interesse per Pininfarina (orfana di Silvio Pietro Angori), unendo così le prospettive di sviluppo futuro con la grande tradizione piemontese di know-how firmato da brand illustri, come Pininfarina appunto, ma anche Giugiaro, che di Italdesign è stato il creatore. Dunque, un’ottima notizia per addetti e lavoratori (circa 1.300 più i 1.500 dell’indotto). Non a caso, in queste ore ci sono contatti febbrili con le istituzioni e con i sindacati. Ieri sera tardi è stato informato sui dettagli dell’operazione anche l’assessore all’Industria del Piemonte An-

drea Tronzano. «L'importante, adesso, è che si muovano bene da Palazzo Chigi - conclude Tonelli -. Tecnicamente il golden power è necessario, ma l'agenda dei ministeri interessati è occupata per la questione dell'Ilva». © RIPRODUZIONE RISERVATA

In campo Cassa depositi e prestiti, Adler, e Tonelli per creare un maxi polo dell'ingegneria. Pressing sul governo per fermare Ust



→ La sede di Italdesign a Moncalieri: la società del gruppo Audi-Vw è nel mirino di Ust ma potrebbe essere rilevata da una cordata italiana

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Questo sito utilizza cookie di funzionalità e cookie analitici, anche di terze parti, per raccogliere informazioni sull'utilizzo del Sito Internet da parte degli utenti. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [clicca qui](#). Chiudendo questo banner o accedendo a un qualunque elemento sottostante questo banner acconsenti all'uso dei cookie.

OK No

Notiziario ambiente energia on-line dal 1999

Visitaci anche su: [in](#) [f](#) [t](#)

energia

NON SOLO ELETTRICHE. L'INDUSTRIA AUTO CHIEDE DI APRIRE AI BIOCARBURANTI

ROMA LUN, 24/11/2025

Il documento congiunto è stato sottoscritto da 30 associazioni della filiera automotive dei produttori di carburante europei in vista della revisione del Regolamento CO2 sulle emissioni di autovetture e veicoli commerciali leggeri. Si punta a contabilizzare le reali quote di carburanti rinnovabili usate in Europa.



Sul regolamento europeo sulle emissioni di CO2 di autovetture e furgoni serve un approccio più aperto e tecnologicamente neutrale, che includa anche i carburanti rinnovabili tra gli strumenti utili alla decarbonizzazione. Lo sostengono l'industria automobilistica europea e i produttori di carburanti che lanciano un appello congiunto alla Commissione Ue.

Le richieste contenute

Il documento unitario sottoscritto da numerose associazioni nazionali, tra cui Unem e Anfia per l'Italia, sottolinea che il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050 richiede una revisione dell'attuale impianto normativo, basato sul Regolamento CO2 per l'automotive e sulle direttive RED ed ets 2 per i fornitori. Questi strumenti, se ben orientati, possono stimolare investimenti e innovazione lungo tutta la catena del valore. Accanto alla mobilità elettrica i carburanti rinnovabili possono svolgere un ruolo essenziale per ridurre rapidamente le emissioni del trasporto stradale.

Per questo motivo i firmatari ribadiscono la necessità di un quadro regolatorio più equilibrato e chiedono: maggiore flessibilità negli standard di CO2; parità di trattamento tra veicoli nuovi e circolanti; una definizione giuridica chiara e unica di "carburante rinnovabile"; riconoscimento dei veicoli alimentati al 100% da tutti i carburanti rinnovabili come veicoli a zero emissioni. Secondo le associazioni firmatarie, queste misure permetterebbero di sfruttare appieno il potenziale dei carburanti rinnovabili e di stimolare nuovi investimenti in tutta la filiera, contribuendo in maniera concreta agli obiettivi climatici al 2050.

Il ruolo del Ccf

Particolarmente urgente, si legge nel documento, è l'introduzione del carbon correction factor (Ccf) che contabilizzi le reali quote di carburanti rinnovabili usate in Europa. Oggi - dicono - tutti i veicoli con motori a combustione interna sono considerati dalla normativa come alimentati al 100% da carburanti fossili, indipendentemente dal carburante effettivamente utilizzato. Un'impostazione ormai superata, dato che il mix europeo non è più interamente fossile. Il Ccf permetterebbe invece di riflettere in modo accurato il contributo reale dei carburanti rinnovabili alla decarbonizzazione. Ugualmente importante è il riconoscimento, in tempi ristretti, dei veicoli alimentati esclusivamente con carburanti rinnovabili come veicoli a emissioni zero, consentendone l'ingresso sul mercato già prima del 2030. Una scelta che ampliirebbe l'offerta per i consumatori e accelererebbe lo sviluppo di soluzioni a basse emissioni.

Il commento di Murano

Ha detto Gianni Murano, presidente dell'Unem: "È necessario condividere un percorso insieme la filiera dell'automotive. Questo documento congiunto dimostra chiaramente la volontà di costruire un approccio pragmatico e tecnologicamente aperto per raggiungere gli obiettivi climatici. L'Europa non può permettersi di ignorare soluzioni già disponibili, efficaci e capaci di ridurre le emissioni già nell'immediato. I dati dimostrano che l'opzione tutto elettrico non soddisfa pienamente il mercato e i consumatori. Se si vuole davvero puntare alla decarbonizzazione, e non solo a un'unica tecnologia, ha concluso, è il momento di riconoscere la realtà e investire in vere politiche industriali che permettano all'Europa di vincere la sfida climatica."

- PRIMA PAGINA
- ECOLOGIA
- GREEN LIFE
- ENERGIA
- ELETTRICITÀ
- RINNOVABILI
- UTILITIES
- EFFICIENZA ENERGETICA
- IMBALLAGGI
- TECNOLOGIA
- ALBO NOTANDA LAPILLO
- APPROFONDIMENTI
- CHI SIAMO
- TAGS

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

PER ISCRIVERSI ALLA NEWSLETTER SETTIMANALE GRATUITA UTILIZZARE IL **FORM CONTATTI** IN FONDO ALLA PAGINA

Soluzioni energetiche per case, condomini e aziende

Scopri di più

La tua idea di energia è anche la nostra, da 25 anni

Scopri di più

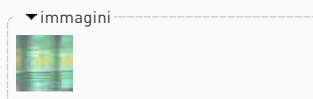
CERCA

Cerca nel sito:

CALENDARIO EVENTI

NOVEMBRE						
L	M	M	G	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

VISITACI ANCHE SU: [f](#) [t](#)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**DIRETTORE: FILIPPO ASTONE -
CONTATTACI**

LUNEDÌ 24 NOVEMBRE 2025,
11:21

INDUSTRIA ITALIANA

FABBRICHE, TECNOLOGIE ABILITANTI, B2B TECH ED ENERGIA PER FAR CRESCERE LE IMPRESE

ECONOMIA
ITALIANA
& TREND

AZIENDE
INDUSTRIALI

DIGITALE,
ICT, IA

AUTOMAZIONE,
ROBOT,
MACHINERY

ENERGIA &
INDUSTRIA

CHI
SIAMO



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

DIGITALE, ICT, IA

Software-Defined Vehicle: la leva strategica per l'industria automotive secondo Ptc

Il settore automotive oggi deve rinunciare all'idea di generare crescita facendo volumi. Il nuovo motore del valore è il software. L'analisi di Paolo Delnevo, vice president Ptc Southern Europe

24 Novembre 2025



Paolo Delnevo, vice president Ptc Southern Europe.

Negli ultimi anni il concetto di mobilità si è radicalmente trasformato e l'industria dell'auto deve fare i conti con nuovi paradigmi e le mutate esigenze dei consumatori. Secondo i dati di **Anfia**, in Italia nei primi dieci mesi del 2025 le immatricolazioni si sono attestate a circa 1,29 milioni di unità, in calo del 2,7% rispetto allo stesso periodo del 2024. Anche sul fronte produttivo il quadro è complesso: se ad agosto 2025 la produzione ha registrato un balzo del +24,2% rispetto al mese precedente, il cumulato dei primi otto mesi resta in terreno negativo.

Anche l'industria automobilistica tedesca sta attraversando una fase molto delicata che, a ben pensarci, ha del paradossale: il progresso tecnologico non è mai stato così rapido, eppure le vendite ristagnano. Secondo i dati Vda (l'associazione tedesca dell'industria automobilistica), le nuove immatricolazioni di autovetture in Germania cresceranno il prossimo anno di appena l'uno per cento.



Questi numeri raccontano una realtà chiara: il tradizionale modello di crescita basato sull'aumento dei volumi non è più sostenibile. Il mercato non cresce e la produzione, pur con qualche segnale positivo, fatica a recuperare i livelli pre-covid. Come conseguenza, la domanda che i costruttori oggi si devono deve spostare il suo focus da "quanti veicoli è possibile produrre" a "quanto valore è possibile trarre da ogni veicolo".

L'illusione pericolosa della crescita dei volumi

Per decenni è valsa una sola regola: chi vuole crescere deve vendere di più. Ma questa relazione lineare sta perdendo validità. Una maggiore produzione non porta più automaticamente a maggiori profitti. La crescente complessità dei prodotti, i requisiti normativi, le incertezze globali e i cambiamenti tecnologici mettono sotto pressione OEM e fornitori. Allo stesso tempo, i clienti si aspettano sempre una crescente digitalizzazione delle funzioni, con personalizzazioni e aggiornamenti continui.

Chi continua a scommettere sulla crescita dei volumi in queste condizioni rischia di non cogliere la trasformazione strutturale che sta avvenendo nel settore industriale. Servono nuove leve su cui agire e la più importante è il software.

Il software non è un optional, ma un fattore di differenziazione

Un moderno veicolo non è più composto solamente da componenti meccanici, ma da milioni di linee di codice. Oggi, le funzionalità delle moderne automobili si basa sul software: dai sistemi di assistenza alla guida all'integrazione con le infrastrutture di ricarica, fino al sistema di infotainment. La **transizione verso il concetto di Software-Defined Vehicle (SDV) è ormai inarrestabile**. Per i costruttori, questo significa che la differenziazione non passa più solo attraverso le caratteristiche del motore o della carrozzeria, ma anche e soprattutto dalla progettazione e dalla qualità dell'architettura software.

Questo nuovo paradigma, tuttavia, funziona solo se il **software non viene considerato quale “componente accessorio”** da aggiungere alla fine dello sviluppo, ma progettato fin dall'inizio come parte integrante dell'intero ciclo di vita del prodotto. Qui entra in gioco il Digital Thread, che garantisce tracciabilità digitale e continua di requisiti, funzioni, versioni software e dati di test lungo tutte le fasi del ciclo di vita del prodotto. Il Digital Thread è alla base degli elementi che abilitano l'evoluzione dell'Intelligent Product Lifecycle.

Un'unica piattaforma di gestione: perché l'Alm diventa essenziale

Uno dei principali ostacoli nella transizione verso un approccio realmente **software-defined** è la **frammentazione dei processi**: i reparti di sviluppo utilizzano strumenti eterogenei, i formati dati non dialogano fra loro, la gestione delle varianti è in gran parte manuale e i cicli di feedback tra hardware e software risultano incompleti. Ciò sono causa di rilasci lenti, processi di modifica poco efficienti e maggiori rischi di errore.

L'Application Lifecycle Management (ALM) offre una risposta concreta a queste sfide: fornisce una piattaforma unica per gestire requisiti, test, compliance e release. Integrato con il Product Lifecycle Management (PLM), dà vita a un ecosistema end-to-end che elimina i silos e favorisce una collaborazione strutturata tra tutti i team coinvolti grazie alla gestione centralizzata e consistente dei dati.

Varianti e modelli: fare efficienza con la Product Line Engineering

La diversificazione dei modelli è in aumento, trainata da nuovi tipi di motori, livelli di equipaggiamento e specificità dei vari mercati. Ma senza una gestione intelligente delle varianti, la diversificazione si trasforma rapidamente in complessità ingestibile. Il **Product Line Engineering (Ple)** permette di definire in modo sistematico componenti riutilizzabili, gestire le varianti con precisione ed evitare sviluppi ridondanti. Il risultato è un sistema modulare che consente economie di scala e, al tempo stesso, differenziazione, un fattore decisivo per la aumentare la redditività dei costruttori.

Piattaforme modulari: standardizzare il necessario, innovare dove serve

Una delle sfide più complesse per chi sviluppa è trovare il giusto equilibrio tra standardizzazione e innovazione. **Le architetture software modulari offrono** una risposta concreta: permettono di uniformare le funzioni di base (come sicurezza, gestione dell'energia o comunicazione) mantenendo al tempo stesso la flessibilità per sviluppare le funzionalità che differenziano il prodotto.

Questa logica di piattaforma non è appannaggio esclusivo delle Big Tech che operano in ambito software. Anche i costruttori automobilistici possono adottarla per mantenere il controllo strategico sullo sviluppo dei propri veicoli: serve una strategia chiara, che faccia leva su interoperabilità, API standardizzate e una corretta gestione della configurazione dei sistemi. I benefici sono tangibili: cicli di sviluppo più rapidi, costi di integrazione ridotti e apertura verso nuovi modelli di business, come ad esempio l'integrazione di funzioni on demand.

Il software come fattore di politica industriale

Spesso viene trascurato il fatto che il controllo della piattaforma software non è più una questione puramente tecnica, ma è diventato un fattore strategico. Chi perde il controllo della propria architettura software, nel medio periodo perde anche il controllo sul prodotto, sui dati e su buona parte della catena del valore. È quindi essenziale che i costruttori europei sviluppino competenze proprie sulle piattaforme software, evitando di mettersi nelle mani di fornitori e terze parti.

Il futuro del settore automobilistico non è solo elettrico, ma software-defined

Il settore automotive oggi deve rinunciare all'idea di generare crescita facendo volumi. Il nuovo motore del valore è il software, non come semplice funzionalità aggiuntiva, bensì come elemento strutturale dell'intero ciclo di vita del prodotto. Chi investe per tempo nella continuità digitale, nell'integrazione tra ALM e PLM e in architetture scalabili non solo svilupperà con maggiore efficienza, ma otterrà più rapidamente nuove fonti di ricavo.

Ciò che un tempo era determinato dalla potenza del motore oggi – e sarà sempre più così – è definito dalla qualità del codice. Chi saprà guidare la sua transizione verso lo sviluppo software-based non guadagnerà solo in efficienza, ma anche in rilevanza. Per la mobilità futura non servirà avere il motore più potente, ma l'architettura migliore.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CONTOYOU

- canone conto
- costi carta di debito
- costi bonifici

APRI CONTO YOU

ENTRO IL 21.01.2026

Messaggio promozionale,
leggi informativi su bancobpm.it

089849