



RASSEGNA STAMPA ANFIA

Settimana dal 25 novembre al 1° dicembre 2025

Torino, 3 dicembre 2025

Sommario Rassegna Stampa

| Pagina | Testata | Data | Titolo | Pag. |
|--------|-------------------------------|------------|---|------|
| | Borsaitaliana.it | 25/11/2025 | <i>Auto Europa: Anfia, vendite Bev sotto target, Ue pensi a regole pragmatiche</i> | 2 |
| | Borsaitaliana.it | 25/11/2025 | <i>Mercato auto europeo, Anfia: crescita ancora lenta</i> | 3 |
| | Euroborsa.it | 25/11/2025 | <i>Mercato auto europeo, la ripresa resta debole, elettriche in crescita ma lontane dai target del Gree</i> | 5 |
| | Ilmattino.it | 25/11/2025 | <i>Anfia, quota elettrico lontana da target Green Deal, Ue presenti revisione pragmatica</i> | 6 |
| | Ilmessaggero.it | 25/11/2025 | <i>Anfia, quota elettrico lontana da target Green Deal, Ue presenti revisione pragmatica</i> | 7 |
| | IlsecoloXIX.it | 25/11/2025 | <i>Mercato auto europeo, Anfia: crescita ancora lenta</i> | 8 |
| | Lastampa.it | 25/11/2025 | <i>Mercato auto europeo, Anfia: crescita ancora lenta</i> | 9 |
| | Partsweb.it | 25/11/2025 | <i>Parts Aftermarket Congress 2025: ancora un grande successo!</i> | 11 |
| | Repubblica.it | 25/11/2025 | <i>Mercato auto europeo, Anfia: crescita ancora lenta</i> | 15 |
| | Siderweb.com | 25/11/2025 | <i>Automotive, mercato europeo in lenta crescita - Vavassori (Anfia): «Auspichiamo per dicembre una pro</i> | 17 |
| | Teleborsa.it | 25/11/2025 | <i>Mercato auto europeo, Anfia: crescita ancora lenta</i> | 19 |
| 32 | La Repubblica | 26/11/2025 | <i>A ottobre il mercato cresce Stellantis segna un piu' 4,6% (Lon)</i> | 21 |
| 23 | Bresciaoggi | 26/11/2025 | <i>Focus Industria -L'automotive attende certezze dalle decisioni Ue</i> | 22 |
| 5 | L'Identita' | 26/11/2025 | <i>Numeri in salita ma non basta Elkann chiama l'Ue, Urso plaude (C.Flamini)</i> | 24 |
| 27/28 | Mobility Press Magazine | 27/11/2025 | <i>Integrare i carburanti rinnovabili nella normativa sulle emissioni di CO2 per le autovetture e i vei</i> | 25 |
| | Rienergia.staffettaonline.com | 27/11/2025 | <i>ETS nel comparto del GNL e del bioGNL e i suoi impatti: quali proposte di policy?</i> | 27 |
| | Rinnovabili.it | 27/11/2025 | <i>I biocarburanti avanzati non bastano: nel 2050 domanda UE 2-9 volte superiore alla produzione</i> | 30 |
| 18 | La Stampa | 28/11/2025 | <i>Lettera aperta di ANFIA - Associazione Italiana dell'automotive alle istituzioni europee e italiane</i> | 34 |
| 74/76 | L'Espresso | 28/11/2025 | <i>Ritirata Ue per salvare l'auto ibrida (V.Berruti)</i> | 35 |
| | Lastampa.it | 28/11/2025 | <i>ANFIA lancia un appello: Serve un cambio di rotta sulla decarbonizzazione</i> | 38 |
| | Repubblica.it | 28/11/2025 | <i>ANFIA lancia un appello: Serve un cambio di rotta sulla decarbonizzazione</i> | 41 |
| | Siderweb.com | 28/11/2025 | <i>Automotive, Merz: «Ue allenti i limiti al 2035» - Vavassori (Anfia): «Modificare i regolamenti per u</i> | 44 |
| 19 | Italia Oggi | 29/11/2025 | <i>Auto, allarme dell'Anfia</i> | 46 |
| 22 | Libero Quotidiano | 29/11/2025 | <i>Se il green deal non cambia, auto vicina al collasso</i> | 47 |
| | Partsweb.it | 30/11/2025 | <i>Lettera aperta di ANFIA</i> | 48 |

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

AUTO EUROPA: ANFIA, VENDITE BEV SOTTO TARGET, UE PENSI A REGOLE PRAGMATICHE

THE
SOLE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 25 nov - Il mercato auto dell'Unione europea 'registra una crescita appena percettibile, chiudendo i primi dieci mesi dell'anno a +1,4% rispetto a gennaio-ottobre 2024, ma a -30,7% rispetto allo stesso periodo del 2019, pre-Covid'. E' quanto rileva il presidente di [Anfia](#), Roberto Vavassori, dopo la pubblicazione dei dati auto di Acea. 'Nonostante la crescita a doppia cifra (+25,7%) registrata dalle vetture elettriche nel periodo gennaio-ottobre 2025, la quota di mercato raggiunta si ferma al 16,4%, quindi ben lontano dai target previsti al 2025 per il Green Deal. Per questo auspichiamo che a inizio dicembre la Commissione europea, tenendo conto dei dati reali di mercato nei diversi Paesi e della situazione industriale, presenti una proposta pragmatica di revisione del regolamento sulla riduzione delle emissioni di Co2 degli autoveicoli leggeri, che preveda, accanto allo sviluppo dell'ecosistema della mobilita' elettrica, anche la diffusione dei carburanti rinnovabili come elemento indispensabile per il raggiungimento dei target', ha aggiunto Vavassori.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 25-11-25 13:49:29 (0396) 5 NNNN

Titoli citati nella notizia

| NOME | PREZZO ULTIMO CONTRATTO | VAR % | ORA | MIN OGGI | MAX OGGI | APERTURA |
|----------------------|-------------------------|-------|----------|----------|----------|----------|
| Acea | 22,24 | -1,59 | 14.39.32 | 22,24 | 22,58 | 22,58 |

TAG

[PRODUZ. DISTRIBUZ. ENERGIA ELETTRICA GAS E ACQUA](#)
[ACEA](#)
[POLITICA ISTITUZIONI UE](#)
[COMMISSIONE](#)
[ECONOMIA](#)
[IMPRESA](#)
[ITA](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



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

MERCATO AUTO EUROPEO, ANFIA: CRESCITA ANCORA LENTA

teleborsa



(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea, ad ottobre le immatricolazioni di auto ammontano a 916.609 unità, il 5,8% in più rispetto ad ottobre 2024.

Nei primi dieci mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono

8.974.026 unità, con una variazione positiva dell'1,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

"L'Europa dell'auto registra una crescita appena percettibile, chiudendo i primi dieci mesi dell'anno a +1,4% rispetto a gennaio-ottobre 2024, ma a -30,7% rispetto allo stesso periodo del 2019, pre-Covid - commenta Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Nonostante la crescita a doppia cifra (+25,7%) registrata dalle vetture elettriche (BEV) nel periodo gennaio-ottobre 2025, la quota di mercato raggiunta si ferma al 16,4%, quindi ben lontano dai target previsti al 2025 per il Green Deal".

"Per questo - prosegue Vavassori - auspichiamo che a inizio dicembre la Commissione Europea, tenendo conto dei dati reali di mercato nei diversi Paesi e della situazione industriale, presenti una proposta pragmatica di revisione del regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri, che preveda, accanto allo sviluppo dell'ecosistema della mobilità elettrica, anche la diffusione dei carburanti rinnovabili come elemento indispensabile per il raggiungimento dei target".

Guardando invece al complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, ad ottobre le immatricolazioni di auto ammontano a 1.091.904 unità, (+4,9% su ottobre 2024). Nei primi dieci mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 11.020.514 unità (+1,9% rispetto a gennaio-ottobre 2024).

Ad ottobre, quattro dei cinque major market (incluso UK) registrano una variazione positiva: a doppia cifra la Spagna (+15,9%), mentre mostrano una crescita più contenuta la Germania (+7,8), la Francia (+2,9%) e il Regno Unito (+0,5%). Infine, l'Italia riporta un lieve calo (-0,5%). Nell'area UE, dal punto di vista delle alimentazioni, ad ottobre risultano in crescita sia le auto BEV (+38,6%, con il 18,9% di quota), sia le ibride plug-in (PHEV), a +43,2% con il 10,5% di quota, sia le ibride tradizionali (+9,4%, con il 34,5% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 585.502 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 63,9% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 29,4% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 218.286 unità ad ottobre, in aumento del 46% e con una quota del 28,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi.

In Italia, i volumi totalizzati ad ottobre 2025 si attestano a 125.961 unità (-0,5%). Nei primi dieci mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.293.967 unità, con un calo del 2,6% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

(TELEBORSA) 25-11-2025 11:56

[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

Mercato auto europeo, la ripresa resta debole, elettriche in crescita ma lontane dai target del Gree

Il mercato automobilistico europeo continua a crescere, ma senza slancio. I dati diffusi da ACEA e analizzati da ANFIA mostrano che nei primi dieci mesi del 2025 l'Unione europea ha immatricolato 8,97 milioni di vetture, appena l'1,4% in più rispetto allo stesso periodo del 2024, confermando un'Europa dell'auto ancora lontana dai livelli pre-pandemici: rispetto al 2019 la flessione resta del 30,7%. Mercato auto europeo, la ripresa resta debole, elettriche in crescita ma lontane dai target del Green Deal. A ottobre le immatricolazioni UE crescono del 5,8% su base annua, trainate soprattutto da Spagna (+15,9%), Germania (+7,8%) e Francia (+2,9%), mentre l'Italia segna un lieve calo (-0,5%). Considerando l'area complessiva UE + EFTA + Regno Unito, i volumi del mese raggiungono 1,09 milioni di auto (+4,9%). A dominare la scena è l'avanzata dell'elettrico, ma con numeri che non soddisfano le aspettative del Green Deal europeo. Le vetture BEV crescono del 25,7% nel cumulato 2025, ma la loro quota si ferma al 16,4% del mercato, lontana dagli obiettivi di Bruxelles. Nel solo mese di ottobre, all'interno dell'UE, auto elettriche e ibride plug-in segnano aumenti robusti (+38,6% e +43,2%) raggiungendo insieme il 29,4% del mercato. Le ibride tradizionali rappresentano la quota più ampia (34,5%), confermando la loro centralità nella transizione. Il Presidente di ANFIA, Roberto Vavassori (in foto), lancia un appello alla Commissione europea affinché la revisione del regolamento CO2 attesa a inizio dicembre sia pragmatica e tenga conto dei dati reali, includendo accanto all'elettrico anche carburanti rinnovabili e soluzioni tecnologiche diversificate. Un'esigenza resa evidente soprattutto dalle difficoltà dei mercati più piccoli e dei segmenti professionali, dove la decarbonizzazione corre più lentamente. In Italia, il mercato resta debole: -2,6% nel cumulato gennaio-ottobre. La domanda si sposta con decisione sulle alimentazioni elettrificate, che rappresentano il 58% del mercato di ottobre. Spiccano le ibride (45,8% del mese), mentre le auto benzina e diesel continuano a ridursi in modo marcato. Le plug-in crescono del 112,1% nel mese, trainate dagli incentivi, mentre le BEV segnano un +24,9% ma restano ferme al 5% di quota. Gli altri grandi mercati mostrano dinamiche differenti: Spagna: slancio deciso (+15,9% nel mese), con una forte corsa all'elettrificazione. Francia: BEV al 24,4% del mercato mensile, benzina e diesel in forte calo. Germania: ripresa moderata, ma elettrico e plug-in in forte aumento. UK: crescita contenuta, ma spinta significativa delle flotte e dei veicoli elettrici (+23,6%). Nella competizione tra gruppi automobilistici emergono le seguenti tendenze: Volkswagen guida il mercato europeo con il 27,6% di quota nel cumulato, seguita da Stellantis (15,8%) e Renault Group (11,3%). Crescono in modo vigoroso i marchi cinesi come BYD (+195% a ottobre), mentre Tesla segna un brusco rallentamento (-48%).





Anfia, “quota elettrico lontana da target Green Deal, Ue presenti revisione pragmatica”

condividi l'articolo



“L’Europa dell’auto registra una crescita appena percettibile, chiudendo i primi dieci mesi dell’anno a +1,4% rispetto a gennaio-ottobre 2024, ma a -30,7% rispetto allo stesso periodo del 2019, pre-Covid». Lo afferma Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, commentando i dati sulle nuove immatricolazioni diffusi ieri da Acea. «Nonostante la crescita a doppia cifra (+25,7%) registrata dalle vetture elettriche (Bev) nel periodo gennaio-ottobre 2025, la quota di mercato raggiunta si ferma al 16,4%, quindi ben lontano dai target previsti al 2025 per il Green Deal», spiega Vavassori.

«**Per questo auspichiamo** che a inizio dicembre la Commissione Europea, tenendo conto dei dati reali di mercato nei diversi Paesi e della situazione industriale, presenti una proposta pragmatica di revisione del regolamento sulla riduzione delle emissioni di Co2 degli autoveicoli leggeri, che preveda, accanto allo sviluppo dell’ecosistema della mobilità elettrica, anche la diffusione dei carburanti rinnovabili come elemento indispensabile per il raggiungimento dei target”, conclude il presidente di **Anfia**.

condividi l'articolo



martedì 25 novembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 14:50 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



LA VISITA
Stellantis: Urso a Mirafiori: «Nuova 500 Ibrida icona dell'Italia che non si arrende»



L'ACCELERAZIONE
Europa, cresce il mercato auto ad ottobre: vendite 1.091.904 (+4,9%). Trainano veicoli ibridi, aumenta elettrico

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Anfia, “quota elettrico lontana da target Green Deal, Ue presenti revisione pragmatica”

condividi l'articolo



“L’Europa dell’auto registra una crescita appena percettibile, chiudendo i primi dieci mesi dell’anno a +1,4% rispetto a gennaio-ottobre 2024, ma a -30,7% rispetto allo stesso periodo del 2019, pre-Covid». Lo afferma Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, commentando i dati sulle nuove immatricolazioni diffusi ieri da Acea. «Nonostante la crescita a doppia cifra (+25,7%) registrata dalle vetture elettriche (Bev) nel periodo gennaio-ottobre 2025, la quota di mercato raggiunta si ferma al 16,4%, quindi ben lontano dai target previsti al 2025 per il Green Deal», spiega Vavassori.

«Per questo auspichiamo che a inizio dicembre la Commissione Europea, tenendo conto dei dati reali di mercato nei diversi Paesi e della situazione industriale, presenti una proposta pragmatica di revisione del regolamento sulla riduzione delle emissioni di Co2 degli autoveicoli leggeri, che preveda, accanto allo sviluppo dell’ecosistema della mobilità elettrica, anche la diffusione dei carburanti rinnovabili come elemento indispensabile per il raggiungimento dei target”, conclude il presidente di **Anfia**.

condividi l'articolo



martedì 25 novembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 14:50 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



LA VISITA
Stellantis: Urso a Mirafiori: «Nuova 500 Ibrida icona dell'Italia che non si arrende»



L'ACCELERAZIONE
Europa, cresce il mercato auto ad ottobre: vendite 1.091.904 (+4,9%). Trainano veicoli ibridi, aumenta elettrico

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno
VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mercato auto europeo, Anfia: crescita ancora lenta

+1,4% nei primi dieci mesi dell'anno (Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea, ad ottobre le immatricolazioni di auto ammontano a 916.609 unità, il 5,8% in più rispetto ad ottobre 2024. Nei primi dieci mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 8.974.026 unità, con una variazione positiva dell'1,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. L'Europa dell'auto registra una crescita appena percettibile, chiudendo i primi dieci mesi dell'anno a +1,4% rispetto a gennaio-ottobre 2024, ma a -30,7% rispetto allo stesso periodo del 2019, pre-Covid commenta Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Nonostante la crescita a doppia cifra (+25,7%) registrata dalle vetture elettriche (BEV) nel periodo gennaio-ottobre 2025, la quota di mercato raggiunta si ferma al 16,4%, quindi ben lontano dai target previsti al 2025 per il Green Deal". "Per questo - prosegue Vavassori - auspichiamo che a inizio dicembre la Commissione Europea, tenendo conto dei dati reali di mercato nei diversi Paesi e della situazione industriale, presenti una proposta pragmatica di revisione del regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri, che preveda, accanto allo sviluppo dell'ecosistema della mobilità elettrica, anche la diffusione dei carburanti rinnovabili come elemento indispensabile per il raggiungimento dei target. Guardando invece al complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, ad ottobre le immatricolazioni di auto ammontano a 1.091.904 unità, (+4,9% su ottobre 2024). Nei primi dieci mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 11.020.514 unità (+1,9% rispetto a gennaio-ottobre 2024). Ad ottobre, quattro dei cinque major market (incluso UK) registrano una variazione positiva: a doppia cifra la Spagna (+15,9%), mentre mostrano una crescita più contenuta la Germania (+7,8), la Francia (+2,9%) e il Regno Unito (+0,5%). Infine, l'Italia riporta un lieve calo (-0,5%). Nell'area UE, dal punto di vista delle alimentazioni, ad ottobre risultano in crescita sia le auto BEV (+38,6%, con il 18,9% di quota), sia le ibride plug-in (PHEV), a +43,2% con il 10,5% di quota, sia le ibride tradizionali (+9,4%, con il 34,5% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 585.502 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 63,9% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 29,4% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 218.286 unità ad ottobre, in aumento del 46% e con una quota del 28,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi. In Italia, i volumi totalizzati ad ottobre 2025 si attestano a 125.961 unità (-0,5%). Nei primi dieci mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.293.967 unità, con un calo del 2,6% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Mercato auto europeo, Anfia: crescita ancora lenta

+1,4% nei primi dieci mesi dell'anno

TELEBORSA

 Pubblicato il 25/11/2025
 Ultima modifica il 25/11/2025 alle ore 11:56


Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea, ad ottobre le immatricolazioni di auto ammontano a 916.609 unità, il 5,8% in più rispetto ad ottobre 2024.

Nei primi dieci mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 8.974.026 unità, con una variazione positiva dell'1,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

“L'Europa dell'auto registra una crescita appena percettibile, chiudendo i primi dieci mesi dell'anno a +1,4% rispetto a gennaio-ottobre 2024, ma a -30,7% rispetto allo stesso periodo del 2019, pre-Covid – commenta Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Nonostante la crescita a doppia cifra (+25,7%) registrata dalle vetture elettriche (BEV) nel periodo gennaio-ottobre 2025, la quota di mercato raggiunta si ferma al 16,4%, quindi ben lontano dai target previsti al 2025 per il Green Deal”.

“Per questo – prosegue Vavassori – auspichiamo che a inizio dicembre la Commissione Europea, tenendo conto dei dati reali di mercato nei diversi Paesi e della situazione industriale, presenti una proposta pragmatica di revisione del regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri, che preveda, accanto allo sviluppo dell'ecosistema della mobilità elettrica, anche la diffusione dei carburanti rinnovabili come elemento indispensabile per il raggiungimento dei target”.

Guardando invece al complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, ad ottobre le immatricolazioni di auto ammontano a 1.091.904 unità, (+4,9% su ottobre 2024). Nei primi dieci mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 11.020.514 unità (+1,9% rispetto a gennaio-ottobre 2024).

Ad ottobre, quattro dei cinque major market (incluso UK) registrano una variazione positiva: a doppia cifra la Spagna (+15,9%), mentre mostrano una crescita più contenuta la Germania (+7,8), la Francia (+2,9%) e il Regno Unito

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

15/10/2025



Anfia: per autocarri, veicoli trainati e autobus settembre a segno più

10/10/2025

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

28/10/2025

Auto, Acea: a settembre vendite Europa +10,7%. Stellantis +11,5%

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

25/11/2025

Alibaba, ricavi a +5% nel terzo trimestre con AI. Investimenti pesano su redditività

25/11/2025

Cdp Reti, il Cda delibera un acconto sul dividendo 2025 di circa 394 milioni di euro

25/11/2025

(+0,5%). Infine, l'Italia riporta un lieve calo (-0,5%). Nell'area UE, dal punto di vista delle alimentazioni, ad ottobre risultano in crescita sia le auto BEV (+38,6%, con il 18,9% di quota), sia le ibride plug-in (PHEV), a +43,2% con il 10,5% di quota, sia le ibride tradizionali (+9,4%, con il 34,5% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 585.502 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 63,9% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 29,4% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 218.286 unità ad ottobre, in aumento del 46% e con una quota del 28,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi.

In Italia, i volumi totalizzati ad ottobre 2025 si attestano a 125.961 unità (-0,5%). Nei primi dieci mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.293.967 unità, con un calo del 2,6% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

Svezia, da BEI 500 milioni di euro a Sandvik per l'innovazione nel settore minerario e lavorazione meccanica

🕒 25/11/2025

GE HealthCare si rafforza nell'imaging basato su cloud con l'acquisizione di Intelrad per \$ 2,3 miliardi

> 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?

Servizio a cura di teleborsa

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.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS FORMAZIONE



Accedi

Home News Aftermarket Congress

Aftermarket Congress

Parts Aftermarket Congress 2025: ancora un grande successo!

25 Novembre 2025



L'edizione 2025 del Parts Aftermarket Congress e Car Summit (Roma, 11-12 novembre) ha confermato il convegno internazionale quale evento leader per l'intera filiera del post-vendita auto. Alta qualità dei contenuti, importanti momenti di networking e un numero straordinario di partecipanti!

Oltre mille partecipanti, contenuti di altissimo livello dei relatori ospiti, iniziative di networking e convivialità hanno decretato il successo della 21ª edizione del **Parts Aftermarket Congress** ospitato a Roma l'11 e 12 novembre 2025, insieme con la 6ª edizione del **Car Summit**.

PARTS AFTERMARKET CONGRESS E CAR SUMMIT 2025

[GUARDIA IL VIDEO DEI MOMENTI SALIENTI](#)

Al centro del Parts Aftermarket Congress 2025, il tema: **"Automotive, un settore in**



PARTS

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

[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

trasformazione" approfondito nel discorso di apertura del *Direttore della Divisione Automotive di DBInformation Maria Ranieri*.

Maria Ranieri ha ricordato come l'Europa stia vivendo un momento estremamente complesso, definito dalla **stagnazione dei volumi produttivi**, l'avanzata delle **case auto cinesi**, l'**incertezza geopolitica** globale e i **dazi**.

A penalizzare il mercato, si aggiunge una **transizione energetica** miope, condizionata dai rigidi target della Commissione Europea, incurante delle conseguenze sulla nostra industria.

Ha sottolineato Ranieri, "Al di là dell'ideologia, la transizione deve poter essere sostenuta: economicamente, imprenditorialmente, socialmente...per questo è necessario affidarsi all'innovazione e alla tecnologia".

Quindi, **sostenibilità, innovazione e tecnologia**, sono al centro anche della comunicazione di DBInformation che ha sperimentato con successo concept espositivi vincenti, come l'**Automotive Innovation Village** (ad Autopromotec 2025) e il prossimo **Aftermarket Village** (a Transpotec 2026).

Parts 9, novembre 2025: un fascicolo esclusivo

Sull'onda del successo del **libro celebrativo** regalato lo scorso anno a tutti i presenti per festeggiare i 20 anni dell'evento, anche quest'anno è stato realizzato un **fascicolo esclusivo della rivista Parts** arricchito delle testimonianze degli uomini e delle aziende della distribuzione nazionale, dei network e dei consorzi dell'aftermarket.

[LEGGI IL FASCICOLO SPECIALE DI PARTS](#)

Parts Aftermarket Congress 2025: la cronaca di un evento di grande successo

A dare il via agli interventi di scenario del settore, è stato **Gianluca Di Loreto**, *Partner della società di analisi e consulenza di mercato Bain & Company*, con la presentazione "Reset the dream. I 7 vizi capitali (e miti da sfatare) di una non-transizione dell'auto".

Di Loreto ha analizzato il settore automotive, da tempo territorio di miti da sfatare e di proclami che tentano di cambiarne il volto, lasciandolo però in una continua **"non-transizione"** e dimostrando come il settore automotive sia sempre più oggetto di facili previsioni, che con il tempo si dimostrano però errate e la loro mancata (o parziale) realizzazione comporta un ritorno a nuova vita del business "tradizionale".

Secondo intervento di apertura, quello di *GiPA: Roamin Gougeot, country manager Italia* e **Rosaria Amodio**, *project coordinator*, hanno approfondito "Le sfide globali dell'aftermarket e il loro impatto sul mercato G5", un esame accurato del mercato internazionale del post-vendita.

Nell'intervista a tre con Maria Ranieri, i due manager hanno analizzato nel dettaglio il **mercato italiano del post-vendita** e gli effetti sul nostro paese delle dinamiche internazionali.

Nel pomeriggio, voce ai rappresentanti delle **associazioni di categoria internazionali e nazionali del post-vendita**, introdotte da **Manuela Battaglino**, *giornalista della Divisione Automotive di DBInformation*.

Sylvia Gotzen *CEO di Figiefa*, nel suo intervento "European Regulation in the Software-Defined Vehicle Era: What Role for the IAM?" si è concentrata sulle implicazioni normative sollecitate dallo sviluppo dei **veicoli definiti dal software** e il loro impatto sullo IAM, dai rischi legati alla **cybersecurity** al tema dell'**accesso ai dati dei veicoli** da parte del mercato indipendente.

Frank Schlehuder, *Senior Consultant Market Affairs di Clepa*, ha affrontato il tema

TAG

#ricambi 698

#aftermarket 490

#officine 261

#filtri 189

#lubrificanti 175

#mercato auto 155

“Automotive suppliers – between innovation and regulation?” declinandolo in più aspetti: dal sentiment dell’industria dei fornitori sulla situazione attuale, alla reale competitività dell’UE, ai progressi dell’Automotive Strategic Dialogue comunitario...

Massimo Pellegrino, *Coordinatore Anfia-Aftermarket*, ha testimoniato il punto di vista sull’**Automotive Strategic Dialogue** che **Anfia** condivide con alcune associazioni europee e con Clepa per definire un quadro normativo UE che imponga una percentuale di componenti acquistati in Europa dai produttori di veicoli localizzati nel continente.

Fabio Moioli, *Consultant Spencer Stuart* ed esperto di fama internazionale di Intelligenza Artificiale, ha affrontato il tema “Etica & Lavoro nell’era dell’IA”, portando all’attenzione della platea il **ruolo indispensabile del management nell’era dell’IA**.

Per Moioli, bisogna “Mettere in pratica l’IA responsabile, una visione olistica che comprenda principi etici, pratiche, strumenti e governance, creando anche ruoli di esperti di etica”.

Infine, **Günter Weber** *CEO di Groupauto International*, è intervenuto sul tema: “Driving The Transformation. The Global Evolution of the Automotive Aftermarket”, centrato sui trend dirompenti del settore, sottolineando che “La trasformazione non è una minaccia, è un invito. Un invito a innovare, collaborare e guidare il cambiamento”.

Car Summit 2025, sempre più in grande

Il Car Summit, dedicato al **mondo della carrozzeria**, ha confermato il forte interesse per i temi legati alla **mobilità** e al futuro delle **carrozzerie**.

A guidare la giornata è stata Maria Ranieri, affiancata dal *giornalista responsabile della rivista Car Carrozzeria* **Renato Dainotto**.

Luca Montagner, *Senior Advisor Automotive e Associate Director di ICDP Italia*, con la relazione “Orizzonte 2030: sfide e prospettive per gli operatori nel service”. Ha offerto una panoramica dettagliata sulle evoluzioni del settore della riparazione e sulle dinamiche che guideranno il mercato verso il 2030.

A seguire, **Dario Duse**, *Emea Automotive Leader e Country Head Italia di AlixPartners*, società di consulenza globale, ha presentato lo speech “**Cina e automotive: una nuova era per l’aftermarket europeo?**”.

“Secondo le analisi più recenti del nostro **AlixPartners Global Automotive Outlook**, il mercato automobilistico europeo resterà stagnante nei prossimi cinque anni, con una crescita intorno all’1% annuo, mentre i costruttori cinesi continueranno a guadagnare terreno, aumentando i volumi in Europa di circa 0,8 milioni di veicoli entro il 2030. Il loro vantaggio non è più solo nei costi – inferiori di circa il 35% rispetto ai concorrenti europei – o nei volumi esportati, che li rendono il primo esportatore mondiale di auto: oggi guidano anche sul fronte tecnologico, dai **NEV** ai **REEV**, dagli **ADAS** ai **Software-Defined Vehicles**. Anche per i player cinesi, tuttavia, non mancano le criticità: se è vero che il mercato interno è ormai dominato dai costruttori locali, esiste una sovracapacità produttiva di circa 30 milioni di veicoli che non potrà essere assorbita da una domanda in crescita moderata e in un contesto sempre più competitivo. Nei prossimi anni assisteremo quindi a un **forte consolidamento del mercato interno cinese**, che ridurrà l’ecosistema a una quindicina degli attuali 130 costruttori: un processo inevitabile, sostenuto dallo stesso governo che negli anni ha finanziato massicciamente lo sviluppo del settore. Davanti a questo scenario, con la profittabilità dei costruttori occidentali in caduta, le aziende europee possono reagire imparando dai punti di forza dei nuovi concorrenti cinesi ed eliminando con decisione le proprie legacy, ormai diventate una zavorra. La chiave sarà aumentare la velocità – riducendo il gap di sviluppo dei veicoli che oggi arriva a 20 mesi – e investire in più innovazione, sia di prodotto sia di processo. Parliamo, ad esempio, di **portare l’AI non solo nella produzione e negli ADAS, ma anche nei processi commerciali e di marketing**, fino a migliorare l’esperienza di aftersales”.

Maria Ranieri ha poi intervistato **Massimo Roserba**, *Chief Mobility Solution Officer di UnipolAssicurazioni*. Tra i temi affrontati: la presenza delle auto cinesi sul mercato; il ruolo del Chief Mobility Solution Officer per realtà come UnipolRental e UnipolService; la posizione e il futuro delle carrozzerie all'interno dell'ecosistema Unipol; una visione a 360° sul futuro della mobilità in Italia.

Successivamente, Renato Dainotto ha introdotto **Luca Accornero**, *accademico ed esperto del mondo del lavoro*, con la relazione "Giovani e lavoro: vi siete accorti del cambiamento?".

Infine, con le tavole rotonde **"Il futuro della carrozzeria è già iniziato"** e **"Dinamiche e opportunità in carrozzeria"**, si sono conclusi i lavori.

L'appuntamento con l'edizione 2026 del Parts Aftermarket Congress e Car Summit è già fissato per il prossimo novembre, sempre a Roma

Per informazioni

Parts Aftermarket Congress e Car Summit

Segreteria Organizzativa DBInformation

tel. 02 81830.235

#aftermarket automotive

#Car Summit 2025

#carrozzeria

#Parts Aftermarker Congress 2025

#post vendita automotive

← Precedente

Exide Technologies
lancia la nuova
batteria AGM EK500

Ti potrebbero interessare



PARTS AFTERMARKET CONGRESS E CAR SUMMIT 2025: SCOPRI IL PROGRAMMA!

Aftermarket Congress



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Mercato auto europeo, Anfia: crescita ancora lenta



+1,4% nei primi dieci mesi dell'anno

25 novembre 2025 - 12.01

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea, ad ottobre le immatricolazioni di auto ammontano a 916.609 unità, il **5,8% in più rispetto ad ottobre 2024**.

Nei primi dieci mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 8.974.026 unità, con una variazione positiva dell'1,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

"L'Europa dell'auto registra una crescita appena percettibile, chiudendo i primi dieci mesi dell'anno a +1,4% rispetto a gennaio-ottobre 2024, ma a -30,7% rispetto allo stesso periodo del 2019, pre-Covid – commenta Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Nonostante la crescita a doppia cifra (+25,7%) registrata dalle vetture elettriche (BEV) nel periodo gennaio-ottobre 2025, la quota di mercato raggiunta si ferma al 16,4%, quindi ben lontano dai target previsti al 2025 per il Green Deal".

"Per questo - prosegue Vavassori - auspichiamo che a inizio dicembre la Commissione Europea, tenendo conto dei dati reali di mercato nei diversi Paesi e della situazione industriale, presenti una proposta pragmatica di revisione del regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri, che preveda, accanto allo sviluppo dell'ecosistema della mobilità elettrica, anche la diffusione dei carburanti rinnovabili come

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 46.448 +0,44%

FTSE 100 9.552 +0,18%

FTSE MIB 42.239 -0,14%

Germany DAX 23.245 +0,02%

Hang Seng Index* 25.717 +1,97%

Nasdaq 22.872 INV.

Nikkei 225 48.599 -0,06%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

elemento indispensabile per il raggiungimento dei target”.

Guardando invece al complesso dei Paesi dell’Unione europea allargata all’EFTA e al Regno Unito, ad ottobre le immatricolazioni di auto ammontano a 1.091.904 unità, (+4,9% su ottobre 2024). Nei primi dieci mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 11.020.514 unità (+1,9% rispetto a gennaio-ottobre 2024).

Ad ottobre, quattro dei cinque major market (incluso UK) registrano una variazione positiva: a doppia cifra la Spagna (+15,9%), mentre mostrano una crescita più contenuta la Germania (+7,8), la Francia (+2,9%) e il Regno Unito (+0,5%). Infine, l’Italia riporta un lieve calo (-0,5%). Nell’area UE, dal punto di vista delle alimentazioni, ad ottobre risultano in crescita sia le auto BEV (+38,6%, con il 18,9% di quota), sia le ibride plug-in (PHEV), a +43,2% con il 10,5% di quota, sia le ibride tradizionali (+9,4%, con il 34,5% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 585.502 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 63,9% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 29,4% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 218.286 unità ad ottobre, in aumento del 46% e con una quota del 28,8% sull’immatricolato totale dei cinque Paesi.

In Italia, i volumi totalizzati ad ottobre 2025 si attestano a 125.961 unità (-0,5%). Nei primi dieci mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.293.967 unità, con un calo del 2,6% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

powered by **teleborsa**

EUR

1

USD

1,15

EURO

DOLLARO USA

IMPORTO

1

CALCOLA

la Repubblica

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

Abbonati

APP

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

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e FinanzaDII VenerdÄ-Robinson

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

comsteel right

Gruppo fiori - manchette

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB

EVENTI

SHOP

ABBONAMENTI

VISIONE

SCOPRI SIDERWEB PROVA GRATUITA >

RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



Vicini

Home / News / Automotive, mercato europeo in lenta crescita

ARTICOLI SIMILI

Automotive, mercato europeo in lenta crescita

Vavassori (Anfia): «Auspichiamo per dicembre una proposta di revisione sul regolamento Ue di riduzione delle emissioni»

25 novembre 2025

Benvenuto nel mondo siderweb

Login

Inserisci qui le tue credenziali di accesso:

Username

Password

Ricordami

Login

Password dimenticata?

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere la notizia che ti ha portato fin qui,

25 novembre 2025

SAARSTAHL ACQUISISCE FNSTEEL

Rafforzata la leadership negli acciai per stampaggio a freddo per crescere nei mercati automotive e construction

di Sarah Falsone

16 novembre 2025

L'INDUSTRIA BRESCIANA ALLA PROVA DELLA TRANSIZIONE VERDE

Imprese e politica unite alla ORI Martin, tra criticita del Green Deal e timori per l'automotive

di Stefano Gennari

13 novembre 2025

CONTINUA LA DISCESA DELLA PRODUZIONE ITALIANA DELL'AUTOMOTIVE

La filiera in Italia ha registrato un -8,3% a settembre e un -13,2% nel cumulato dei nove mesi

di Federico Fusca

4 novembre 2025

AUTOMOTIVE, IL MERCATO RESTA PIATTO

Italia: dopo il segno piu di settembre, ottobre chiude in negativo

di Federico Fusca

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni puoi navigare liberamente e sperimentare tutte le opportunità del sito.

[> Prova gratuita](#)

Se preferisci puoi anche acquistare i **SiderCrediti** un modo semplice e diretto per navigare tutto il sito quando ne hai bisogno.

[> Abbonamenti](#)

Puoi **registrarti gratuitamente** a Siderweb e riceverai le credenziali per iscriverti agli eventi, scaricare i dossier, gli speciali della redazione o dall'ufficio studi. Registrandoti riceverai inoltre la WEEKLY, la newsletter con la sintesi settimanale delle notizie più importanti. Il servizio è gratuito e potrai disiscriverti in qualunque momento.

[> Registrati](#)

Resta comunque sintonizzato su siderweb: organizziamo eventi, focus ai quali partecipano operatori italiani e stranieri, momenti nei quali ci si confronta per capire quale direzione stanno prendendo i mercati.

Ogni lunedì la redazione di siderweb realizza il siderweb TG, il telegiornale della siderurgia che ti aggiorna sulle più importanti notizie della settimana. Lo trovi sul sito e sul nostro canale YouTube.

28 ottobre 2025

AUTOMOTIVE, MERCATO EUROPEO SENZA SLANCIO

Nonostante una crescita del 10% a settembre, nei primi nove mesi dell'anno gli acquisti non decollano

di Federico Fusca

Altre News

Unicalce

MERCATI

Coils a caldo: volumi sottili

24 novembre 2025

COILS A CALDO: VOLUMI SOTTILI

I produttori difendono i listini, ma scorte elevate e incertezza normativa frenano ancora gli acquisti

Rottame in equilibrio

21 novembre 2025

ROTTAME IN EQUILIBRIO

Correzioni sporadiche, import e fermate invernali frenano le ambizioni rialziste

Lamiere da treno: i prezzi continuano a salire

20 novembre 2025

LAMIERE DA TRENO: I PREZZI CONTINUANO A SALIRE

Ordini pieni fino a gennaio e valori Cbam spingono i listini al rialzo. A valle pesano domanda debole e margini ridotti

Ferroleghie: mercato alla finestra

19 novembre 2025

FERROLEGHE: MERCATO ALLA FINESTRA

Dopo l'introduzione della salvaguardia Ue c'è attesa, ma si intravedono prospettive rialziste per i prezzi

25 novembre 2025

SAARSTAHL ACQUISISCE FNSTEEL

Rafforzata la leadership negli acciai per stampaggio a freddo per crescere nei mercati automotive e construction

di Sarah Falsone



16 novembre 2025

L'INDUSTRIA BRESCIANA ALLA PROVA DELLA TRANSIZIONE VERDE

Imprese e politica unite alla ORI Martin, tra critica del Green Deal e timori per l'automotive

di Stefano Gennari



13 novembre 2025

CONTINUA LA DISCESA DELLA PRODUZIONE ITALIANA DELL'AUTOMOTIVE

La filiera in Italia ha registrato un -8,3% a settembre e un -13,2% nel cumulo dei nove mesi

di Federico Fusca



4 novembre 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Martedì 25 Novembre 2025, ore 12.26



teleborsa

- 09
- A
- B
- C
- D
- E
- F
- G
- H
- I
- J
- K
- L
- M
- N
- O
- P
- Q
- R
- S
- T
- U

[Home](#) [Notizie](#) [Quotazioni](#) [Rubriche](#) [Agenda](#) [Video](#) [Analisi Tecnica](#)

[Home Page](#) / [Notizie](#) / Mercato auto europeo, **Anfia**: crescita ancora lenta

Mercato auto europeo, **Anfia**: crescita ancora lenta

+1,4% nei primi dieci mesi dell'anno

Economia, Trasporti 25 novembre 2025 - 11.56



(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea, ad ottobre le immatricolazioni di auto ammontano a 916.609 unità, il **5,8% in più rispetto ad ottobre 2024**.

Nei primi dieci mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 8.974.026 unità, con una variazione positiva dell'1,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

"L'Europa dell'auto registra una crescita appena percettibile, chiudendo i primi dieci mesi dell'anno a +1,4% rispetto a gennaio-ottobre 2024, ma a -30,7% rispetto allo stesso periodo del 2019, pre-Covid - commenta Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Nonostante la crescita a doppia cifra (+25,7%) registrata dalle vetture elettriche (BEV) nel periodo gennaio-ottobre 2025, la quota di mercato raggiunta si ferma al 16,4%, quindi ben lontano dai target previsti al 2025 per il Green Deal".

"Per questo - prosegue Vavassori - auspichiamo che a inizio dicembre la Commissione Europea, **tenendo conto dei dati reali di mercato nei diversi Paesi e della situazione industriale**, presenti una proposta pragmatica di revisione del regolamento sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri, che preveda, accanto allo sviluppo dell'ecosistema della mobilità elettrica, anche la diffusione dei carburanti rinnovabili come elemento indispensabile per il raggiungimento dei target".

Guardando invece al complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, ad ottobre le immatricolazioni di auto ammontano a 1.091.904 unità, (+4,9% su ottobre 2024). Nei primi dieci mesi del 2025, i volumi immatricolati raggiungono 11.020.514 unità (+1,9% rispetto a gennaio-ottobre 2024).

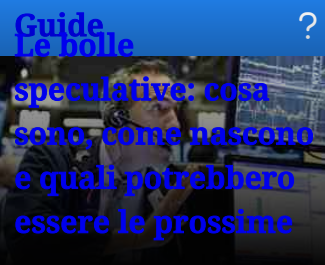
Ad ottobre, quattro dei cinque major market (incluso UK) registrano una variazione positiva: a doppia cifra la Spagna (+15,9%), mentre mostrano una crescita più contenuta la Germania (+7,8), la Francia (+2,9%) e il Regno Unito (+0,5%). Infine, l'Italia riporta un lieve calo (-0,5%). Nell'area UE, dal punto di vista delle alimentazioni, ad ottobre risultano in crescita sia le auto BEV (+38,6%, con il 18,9% di quota), sia le ibride plug-in (PHEV), a +43,2% con il 10,5% di quota, sia le ibride tradizionali (+9,4%, con il 34,5% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 585.502 vetture

Argomenti trattati

Francia (48) · Italia (855) · Germania (42) · Regno Unito (42) · Spagna (34)

Altre notizie

- ▶ Londra: performance negativa per Auto Trader Group
- ▶ Mercato auto UE: settembre +10%, primi 9 mesi +0,9%
- ▶ Londra: si concentrano le vendite su Auto Trader Group
- ▶ Londra: andamento negativo per Auto Trader Group
- ▶ Auto: Europa stabile, Italia in calo (-3,7%)
- ▶ Londra: nuovo spunto rialzista per Auto Trader Group



Una bolla speculativa si verifica quando il prezzo di un bene cresce molto più del suo valore reale, spinto dall'entusiasmo e dalla speranza di facili guadagni.

[leggi tutto](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

elettrificate, che rappresentano, insieme, il 63,9% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 29,4% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 218.286 unità ad ottobre, in aumento del 46% e con una quota del 28,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi.

In Italia, i volumi totalizzati ad ottobre 2025 si attestano a 125.961 unità (-0,5%). Nei primi dieci mesi del 2025, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.293.967 unità, con un calo del 2,6% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2024.

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Auto Trader Group, quotazioni in calo a Londra
- ▶ Auto, Acea: a settembre vendite Europa +10,7%, Stellantis +11,5%
- ▶ Londra: movimento negativo per Auto Trader Group
- ▶ Londra: nuovo spunto rialzista per Auto Trader Group



| SEZIONI | QUOTAZIONI | RUBRICHE | VIDEO | AGENDA |
|----------------------|--------------------|----------------|----------------------------|-----------------------------|
| Tutte le notizie | Tutti i mercati | Gli Editoriali | Il Punto sulle Commodities | Eventi |
| Italia | Azioni Italia | Gli Speciali | Buongiorno dalla Borsa | Calendario Macro |
| Europa | ETF ETC/ETN | Top Mind | 1 minuto in Borsa | Calendario Dividendi |
| Mondo | Obbligazioni | Guide | Focus sugli ETF | Coefficienti di rettifica e |
| Ambiente | Fondi | | Notizie dal Forex | Corporate Actions |
| Banche | Cambi e Valute | | Tutti i Video | |
| Economia | Materie Prime | | | |
| Finanza | Tassi | | | |
| Politica | Futures e Derivati | | | |
| Scienza e tecnologia | Sedex | | | |
| Assicurazioni | Warrant | | | |
| Energia | Rating Agenzie | | | |
| Lusso | EuroTLX | | | |
| Comunicati Corporate | | | | |

Teleborsa - Agenzia Stampa reg. Tribunale Roma n. 169/61 del 18/02/1961 – email: redazione@teleborsa.it - Direttore Responsabile: Valeria Di Stefano

Copyright © 2025 Teleborsa P.IVA 00919671008. Tutti i diritti riservati. E' vietata la riproduzione anche parziale del materiale presente sul sito. Software, design e tecnologia di Teleborsa; hosting su server farm Teleborsa. I dati, le analisi ed i grafici hanno carattere indicativo; qualsiasi decisione operativa basata su di essi è presa dall'utente autonomamente e a proprio rischio. **Avviso sull'uso e sulla proprietà dei dati** .

Le foto presenti su www.teleborsa.it sono di pubblico dominio o soggette a licenza di pubblicazione in concessione a Teleborsa. Chiunque ritenesse che la pubblicazione di un'immagine leda diritti di autore è pregato di segnalarlo all'indirizzo di e-mail redazione@teleborsa.it. Sarà nostra cura provvedere all'accertamento ed all'eventuale rimozione.

Segnalazioni [Whistleblowing](#).



LE CIFRE

TORINO

A ottobre il mercato cresce Stellantis segna un più 4,6%

Nel mese di ottobre in Ue, Regno Unito e Paesi Efta sono state vendute 1.091.904 vetture, il 4,9% in più dello stesso mese del 2024. Nei primi dieci mesi - secondo i dati dell'Acea, l'associazione dei costruttori europei - le immatricolazioni sono state in totale 11.020.514, con una crescita dell'1,9% sull'analogo periodo dell'anno scorso.

Stellantis ha immatricolato nel mese di ottobre nell'Europa Occidentale 157.350 auto, il 4,6% in più dello stesso mese del 2024. La quota di mercato è invariata al 14,4%. Nei dieci mesi del 2025 il gruppo guidato da Filosa ha venduto 1.621.790 vetture, con un calo del 4,7% sullo stesso periodo del 2024.

Vavassori (Anfia):
"Malgrado il balzo a doppia cifra delle vetture elettriche, siamo lontani dai target del Green Deal"

La quota di mercato è pari al 14,7% a fronte del 15,7%. «L'Europa dell'auto registra una crescita appena percettibile, chiudendo i primi dieci mesi dell'anno a +1,4% rispetto a gennaio-ottobre 2024, ma a -30,7% rispetto allo stesso periodo del 2019, pre-Covid», dice Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione che rappresenta le imprese della filiera dell'auto in

Italia. «Nonostante la crescita a doppia cifra (+25,7%) registrata dalle vetture elettriche nel periodo gennaio-ottobre 2025 - aggiunge Vavassori - la quota di mercato raggiunta si ferma al 16,4%, quindi ben lontano dai target previsti al 2025 per il Green Deal. Auspichiamo dall'Europa pragmatismo sulla transizione elettrica».

Non mancano le case che stanno rivedendo la strategia per recuperare quote di mercato, soprattutto in Asia, come Volkswagen con il progetto "in Cina per la Cina". Previste collaborazioni con aziende di Pechino per modelli pensati per rispondere alla concorrenza di Byd e altri marchi. -

D.LON ©RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

L'obiettivo è sulla revisione delle regole per le emissioni

L'automotive attende certezze dalle decisioni Ue

» Archiviato il segno positivo di agosto, il primo registrato da inizio anno anche grazie al confronto con un agosto 2024 in forte contrazione, a settembre l'indice della produzione automotive italiana torna a registrare una variazione negativa (-8,3%). Lo evidenzia Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia. Inverte la tendenza rispetto alla performance di agosto anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli, con una flessione a doppia cifra a settembre (-14,5%) - complice il calo registrato, secondo i dati preliminari di Anfia, dalla produzione di autovetture, -17,5%, per un totale di circa 21.000 unità prodotte - mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori si mantiene in lieve rialzo, a +0,6%. Secondo le stime dell'Anfia - Associazione nazionale filiera industria automobilistica - , i volumi della produzione domestica di autoveicoli per l'intero 2025 caleranno ancora, attestandosi a circa 500mila unità (-15,5%). «In questo contesto critico - afferma Giorda - si attende la presentazione, da parte della Commissione europea, della proposta di revisione del regolamento Ue sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri, annunciata per il prossimo 10 dicembre. L'auspicio è che venga finalmente adottato un approccio pragmatico e tecnologicamente neutrale, che possa rendere la transizione verso il 2035 e oltre sostenibile, pur restando

ambiziosa. La filiera produttiva italiana ne beneficerebbe dal momento che i piani produttivi del Gruppo Stellantis per il nostro Paese potranno essere implementati in maniera completa solo a seguito di una revisione di questa regolamentazione, che oggi non tiene in debito conto la realtà del mercato e del contesto industriale».

I settori

Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1), dopo il recupero di agosto (+6,3%), registra - come detto - una variazione tendenziale negativa del 14,5% a settembre 2025 e diminuisce del 19,6% nei nove mesi dell'anno sullo stesso periodo del 2024; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) arretra del 22,5% nel mese e cresce dello 0,6% nel cumulo; infine, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori[3] aumenta lievemente dello 0,6% nel mese e cala del 6,8% a gennaio-settembre 2025.

L'interscambio

Tra gennaio e agosto 2025 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 10,24 miliardi di euro, mentre l'import vale 21,78 miliardi di euro. La Germania rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota

del 17,4%, seguita da Stati Uniti (16,6%) e Francia (12,2%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 14,90 miliardi di euro, con un saldo positivo di 4,34 miliardi. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta una flessione del 6,7% ad agosto (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in calo del 9,7% e di una componente estera a -4,6%. Nei nove mesi il volume d'adda cala invece dell'11,3% (-15,3% il fatturato interno e -7,8% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 5,9% ad agosto (-9,3% la componente interna e -4,1% la componente estera).



Il settore dell'automotive fa i conti con le incertezze e attende risposte dall'Europa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

L'automotive attende certezze dalle decisioni Ue

FRONTERA

Con i BLACK DAYS OPEL OPEL FRONTERA IBRIDA IN ELEZIONE* DA 21.950€*

PLI BONAVENTI

089849

TIMIDA RIPRESA DELL'AUTO

Numeri in salita ma non basta Elkann chiama l'Ue, Urso plaude

di **CRISTIANA FLAMINIO**

Segnali di vita nel mondo dell'automotive. Timidi, sia chiaro. Le immatricolazioni tornano a salire ma John Elkann, che ieri a Mirafiori ha presentato in pompa magna la nuova 500 ibrida prendendosi gli applausi del ministro all'Industria Adolfo Urso, ha rivolto a Bruxelles l'invito ad ascoltare le proposte avanzate dai costruttori europei affinché si eviti il "declino irreversibile" a cui pare condannata l'industria del Vecchio Continente. La giornata dell'automotive s'è aperta all'insegna dei numeri. Quelli diffusi dall'Acea, l'associazione europea dei costruttori. Ad ottobre si è registrato il 5,8% di immatricolazioni in più in europa a fronte di poco più di 916mila nuove auto vendute. Guidano la riscossa Germania (dove l'elettrico balza del 39,4%) e la Spagna. In calo le motorizzazioni benzina e diesel che, sull'anno, sfiorano una flessione del 10% (per la precisione 9,7%). In Italia è boom di plugin: l'aumento è pari al 76,5%. Bene, ma non benissimo. Perché, fanno notare da [Anfia](#), i volumi di vendita dell'elettrico restano ancora lontanissimi dai target fissati dall'Ue. E, soprattutto, perché rispetto al pre-Covid, la flessione nelle vendite rimane catastrofica: -30,7% rispetto a ottobre 2019. Insomma, poco più dell'ombra di un bicchiere mezzo pieno se è vero che la crescita 2025 è risicatissima all'1,4%. I costruttori, però, devono dare sfoggio di ottimismo. John Elkann lo sa. E, perciò, fa l'esatto opposto. Fedele alla tradizione di famiglia, chiede l'intervento delle istituzioni. Solo che adesso, abituatosi ormai a frequentare la Casa Bianca, punta ancora più in alto, all'Unione europea. "Le proposte dei costruttori possono iniziare a risollevarsi l'industria automobilistica europea da quello che rischia di essere

un declino irreversibile, pur continuando a perseguire gli obiettivi ambientali di decarbonizzazione della Commissione", ha affermato a Mirafiori durante la presentazione della nuova 500 ibrida. "Possiamo dire di essere tutti d'accordo su un nuovo e tempestivo quadro normativo che consenta ai costruttori di produrre e commercializzare le auto che i clienti desiderano e soprattutto vogliono comprare", ha dichiarato. Non prima, però, di aver ringraziato il governo e "in particolare al Ministro Adolfo Urso". Che ricambia asserendo che "in Germania si licenzia e in Italia no, grazie a Stellantis".



Mobilità

Integrare i carburanti rinnovabili nella normativa sulle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri

30 Associazioni della filiera automotive europea, tra cui ANFIA - hanno sottoscritto una dichiarazione congiunta relativa alla necessità di integrare i carburanti rinnovabili nella normativa sulle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri.

I 30 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. Per conseguire questo obiettivo saranno necessarie azioni decisive per decarbonizzare il trasporto stradale, accompagnate da miglioramenti delle politiche che incentivino l'innovazione e favoriscano ulteriormente gli investimenti nelle tecnologie pulite. In questo contesto, la normativa sulla CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri (ovvero per gli autoveicoli leggeri), la Direttiva sulle Energie Rinnovabili (RED) e l'ETS II costituiscono degli strumenti fondamentali. I firmatari sostengono un approccio tecnologicamente neutrale, in cui la mobilità elettrica rappresenti il percorso principale per la decarbonizzazione degli autoveicoli leggeri. 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. Ai fini della prossima revisione del regolamento sulle emissioni di CO₂ per gli autoveicoli leggeri, richiediamo congiuntamente l'introduzione delle seguenti modifiche:

1. 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 limi-

tarne l'utilizzo ai veicoli già in circolazione indebolirebbe gli incentivi agli investimenti lungo tutta la catena del valore. Quindi, una decarbonizzazione efficace sarà possibile solo se l'applicazione dei carburanti climaticamente neutrali verrà accettata allo stesso modo sia nei veicoli nuovi che in quelli già circolanti.

2. 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. Secondo il database EU SHARES, la quota di carburanti rinnovabili nel mix di combustibili dell'UE ha già superato il cinque per cento nel 2022. Un CCF deve tenere conto di questa quota reale e integrare in modo sistematico le effettive riduzioni delle emissioni di CO₂ derivanti dai carburanti rinnovabili nella normativa. 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. In termini pratici, ciò significherebbe che il valore ufficiale delle emissioni di CO₂ di un veicolo verrebbe ridotto in proporzione alla quota di carburanti rinnovabili presente nel mix energetico dell'UE, come riportato nel database SHARES. Ad esempio, con una quota del cinque per cento di carburanti rinnovabili, un veicolo che emette 100 grammi di CO₂ verrebbe contabilizzato come se ne emettesse solo 95.

3. 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 ali-



mentati 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. Al contrario, l'apertura anticipata del mercato darebbe un impulso decisivo agli investimenti, oggi urgentemente necessari, nella produzione, nelle infrastrutture, nello sviluppo dei veicoli e nella produzione di carburanti rinnovabili, garantendo una domanda stabile nel lungo periodo per questo tipo di carburanti.

4. 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). Una definizione chiara e pratica genererà certezza giuridica e di investimento per produttori, operatori e utenti, costituendo il fondamento per la pianificazione, la certificazione e la contabilizzazione previste dalla normativa CO₂ relativa agli autoveicoli leggeri. Alla Commissione europea è stato inoltre affidato il compito di sviluppare una metodologia per l'omologazione dei veicoli pesanti alimentati esclusivamente con carburanti a zero emissioni nette di CO₂ – (UE) 2019/1242.

5. 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 sarà basato su valutazioni tecniche ed economiche, così da garantire sicurezza nella programmazione e negli investimenti lungo tutta la catena del valore e sostenere la diffusione su larga scala dei carburanti climaticamente neutrali.

Conclusioni

Una politica climatica europea efficace necessita di strumenti aperti alle diverse tecnologie e di un contesto normativo che favorisca gli incentivi. Le proposte sopracitate 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.

RED

ETS nel comparto del GNL e del bioGNL e i suoi impatti: quali proposte di policy?

ETS nel comparto del GNL e del bioGNL e i suoi impatti: quali proposte di policy?

giovedì, 27 novembre 2025 Assogasliquidi-Federchimica ()

Quale è l'impatto che i nuovi obblighi in materia di ETS avranno sull'intero tessuto produttivo e sui consumatori finali? A questa domanda, provano a rispondere i dati e le analisi dello studio di Bip Consulting che ci restituiscono alcuni risultati importanti.

L'entrata in vigore della nuova normativa in materia di ETS pone infatti sfide rilevanti ai settori dello shipping, dell'autotrasporto e dell'industria. Il GNL ed il BioGNL rappresentano una soluzione già pronta e disponibile per la riduzione dell'impronta carbonica dei settori della mobilità pesante (stradale e marittima) e dell'industria, chiamati a confrontarsi con l'impatto della nuova normativa in materia di emission trading. Per questo, si è ritenuto importante chiedere a BIP Consulting di analizzare l'impatto dei nuovi obblighi in materia di ETS sul comparto del GNL e del BioGNL, con un confronto tra le diverse commodities energetiche e fornirci poi degli scenari di penetrazione long term dei prodotti.

I dati che emergono dallo studio saranno la base del confronto che si svilupperà tra Imprese ed Istituzioni a cui vorremmo sottoporre fin da ora alcune misure di policy la cui necessità emerge dai risultati dello studio e che risultano essenziali per garantire all'Italia di rafforzare il suo ruolo centrale nello sviluppo del mercato del GNL e del BioGNL.

La normativa ETS 1 e ETS2 avranno un impatto economico molto significativo: la sfida è da una parte individuare le commodities energetiche che ci consentono di ridurre questo impatto e dall'altro quello di far sì che i proventi che verranno generati dalle aste ETS vengano non destinati a misure di fiscalità generale ma reimpiegati nei settori che li hanno generati.

Dai dati dello studio emerge infatti come il GNL - sempre più nei suoi sviluppi in BioGNL - è strategico per la politica energetica del nostro Paese, in quanto è la soluzione reale, concreta e disponibile per la decarbonizzazione del traffico marittimo e dell'autotrasporto pesante, così come degli utilizzi per alcune utenze industriali off-grid e di alcune comunità locali.

Invero, i risultati dell'analisi economica mostrano come le commodities GNL e BioGNL sono quelle più competitive e che più di tutte riescono a ridurre l'impatto economico della normativa ETS: l'analisi del TCO dei diversi prodotti che verrà presentata a breve fornisce risultati importanti che ci fanno credere ancora di più che la strada intrapresa di investire nel mercato del GNL e del BioGNL è quella giusta.

Dall'altra parte, l'analisi che ci verrà presentata ci sostiene sempre di più nella richiesta alle Istituzioni di impiegare le somme che derivano dai proventi delle aste per misure che sostengano:

- l'armamento per il rinnovo delle flotte verso mezzi alimentati a carburanti alternativi quali il GNL ed il BioGNL;
- il comparto dell'autotrasporto per il rinnovo dei mezzi anche qui con forti premialità per i mezzi alimentati a GNL e BioGNL;
- il comparto industriale, con misure di sostegno alla riconversione degli impianti alimentati oggi con i combustibili liquidi tradizionali a impianti alimentati a combustibili gassosi.

Gli scenari long term presentati da BIP ci restituiscono una visione di crescita rilevante del mercato del GNL nei diversi segmenti. Si tratta però di numeri traguardabili solo e solo se verranno adottate alcune importanti ed urgenti misure di policy abilitanti.

In primo luogo, permane la necessità di una revisione urgente del regolamento comunitario sulle emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti.

Il Dialogo strategico portato avanti dalla Presidenza della Commissione europea con il settore automotive ha finalmente aperto la strada alla opportunità di addivenire anche ad una riconsiderazione del Regolamento sopra indicato. Per Assogasliquidi questo è un passo importantissimo, ma chiaramente attendiamo di verificare la proposta che la Commissione farà pensiamo a breve perché questo è il momento per agire!

Infatti, come tutti sappiamo, le previsioni dell'attuale Regolamento sono un fattore disabilitante rispetto alla auspicata crescita di nuove immatricolazioni di mezzi alimentati a GNL e BioGNL.



Assogasliquidi ha già chiesto e ribadisce la necessità di una forte azione del nostro Governo affinché si proceda in tempi brevi alla revisione del Regolamento, inserendo nel testo il c.d. " carbon correction factor " che consente di valorizzare l'impiego dei biocarburanti e di considerare le riduzioni di anidride carbonica che i biocarburanti stessi (e quindi anche il BioGNL destinato all'alimentazione dei mezzi per l'autotrasporto) assicurano nel loro intero ciclo di vita.

È poi urgente e necessario che a livello nazionale venga introdotto già a decorrere dal prossimo 1° gennaio un contributo a rimborso - strutturale per almeno un triennio - delle spese connesse all'acquisto del carburante GNL/BioGNL da parte delle imprese di autotrasporto.

La misura è infatti necessaria sia per superare le barriere che possono ancora frenare le Imprese di autotrasporto a continuare ad investire nell'acquisto dei mezzi a GNL dopo il periodo - ormai superato - dell'incremento e dell'instabilità del prezzo, sia per compensare il minor valore dell'usato rispetto a quello dei mezzi alimentati con carburanti tradizionali.

Assogasliquidi - con un lavoro congiunto portato avanti in questi anni con **Anfia** ed Anita - ha di nuovo sottoposto all'attenzione del Parlamento e del Governo la necessità di introduzione della misura già in questa sessione di Bilancio per garantire che già dai primi mesi del 2026 la misura possa essere operativa - anche in vista dell'entrata in vigore dei nuovi obblighi in materia di ETS2 al fine di sostenere da un lato l'industria della costruzione dei mezzi alimentati a GNL e dall'altro gli autotrasportatori che scelgono il GNL/BioGNL quale carburante alternativo per sostenere il processo di decarbonizzazione delle flotte.

Abbiamo poi accolto con grande soddisfazione la previsione contenuta nel testo del disegno di legge di Bilancio per il 2026 (attualmente in discussione in Senato) -all'interno dell'Azione specifica a sostegno dell'autotrasporto - di misure a sostegno degli investimenti nel parco veicolare delle imprese di autotrasporto , nel rispetto della normativa comunitaria in materia di Aiuti di Stato. Per quanto riguarda questi contributi, oltre al prosieguo delle misure che prevedono uno stanziamento complessivo di 19,00 milioni per il 2026 e 13,00 milioni per il 2027, è infatti prevista l'attuazione di una misura straordinaria, con una dotazione di 590 milioni di euro finalizzata alla rottamazione dei veicoli più obsoleti e maggiormente inquinanti. Queste risorse saranno utilizzabili a partire dal 2027 e fino al 2031, garantendo quindi anche un periodo lungo di sostegno.

Come si ricorderà, Assogasliquidi insieme ad **Anfia** e ANITA aveva a più riprese richiesto al Ministero dei Trasporti lo stanziamento e l'utilizzo di risorse aggiuntive a favore del rinnovo dei mezzi delle imprese dell'autotrasporto evidenziando contemporaneamente la necessità che nell'utilizzo dei fondi fossero stabilite premialità importanti per i mezzi alimentati a carburanti alternativi, tra cui rientra il GNL. Gli stanziamenti previsti nel d.d.l. Bilancio 2026 vanno nella giusta direzione e come Assogasliquidi vogliamo ringraziare il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ed il Governo tutto per l'attenzione posta.

La misura dovrà essere resa operativa con apposito provvedimento attuativo del MIT e, anche nella fase di ripartizione dei fondi, non mancherà l'attenzione e l'azione di Assogasliquidi per garantire le necessarie premialità all'acquisto di mezzi alimentati a GNL e BioGNL.

Infatti il GNL nel settore dell'autotrasporto ha un potenziale enorme da sviluppare nel nostro Paese, contribuendo in modo pragmatico al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione della mobilità pesante ed alla riduzione dell'impatto di ETS2 sul trasporto pesante.

In questa scia, non possiamo non evidenziare il ruolo crescente che il BioGNL avrà nella riduzione dell'impronta carbonica e quindi il contributo positivo della molecola biogenica apporterà nella strada stretta dell'implementazione degli obblighi ETS sia per il settore dell'armamento che per quello dell'autotrasporto e delle industrie.

È quindi necessario continuare a sviluppare la disponibilità e la produzione di BioGNL garantendo la continuità dei sistemi incentivanti per la produzione del biometano, in linea con quanto fino ad ora fatto con i provvedimenti del 2018 e del 2022, prevedendo nuove forme di incentivazione che dovrebbero supportare la crescita della produzione di biometano una volta terminati i fondi stanziati dal PNRR.

È altresì necessario che le nuove forme di incentivazione garantiscano la possibilità di utilizzare il BioGNL incentivato anche quando impiegato negli usi di navigazione internazionale, proprio al fine di poter garantire la massima disponibilità di prodotto a costi accessibili all'armamento chiamato a confrontarsi con gli obblighi sia in materia di ETS 1 che di FuelEu Maritime.

Come emerge dai dati dello studio, un tema su cui è urgente intervenire da subito è quello connesso alla corretta valorizzazione delle garanzie di origine . Da tempo Assogasliquidi ha sottoposto la tematica sia al Comitato ETS che alla competente Direzione del MASE: aspettiamo con urgenza i chiarimenti necessari per assicurare il riconoscimento

delle garanzie di origine ai fini ETS (sia ETS1 che ETS2), anche per abilitare il pieno potenziale del meccanismo della « Virtual Liquefaction » e garantire certezze alla filiera circa la documentazione da utilizzare per valorizzare correttamente il prodotto di origine bio.

Infine, non possiamo non evidenziare la necessità della massima semplificazione e omogeneizzazione delle procedure amministrative, sia per le autorizzazioni per le infrastrutture di stoccaggio ed approvvigionamento sia per il rilascio delle autorizzazioni da parte dei Porti all'effettuazione delle operazioni di bunkeraggio GNL sia tramite bettoline che tramite truck.

Rimane quindi necessario garantire l'adozione omogenea delle linee guida per il bunkeraggio di GNL - recentemente adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, insieme al Comando generale delle Capitanerie di porto ed al Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco - da parte delle Capitanerie di Porto che devono adottare i propri Regolamenti portuali per procedere al rilascio delle autorizzazioni per il bunkeraggio GNL e BioGNL.

Per questo aspetto la nostra richiesta è di continuare nell'ottima attività di coordinamento e di indirizzo portata avanti dalle amministrazioni centrali e ciò anche per agevolare il rilascio delle autorizzazioni anche per le modalità di rifornimento truck to ship, sempre avendo come faro il pieno rispetto dei più alti livelli di sicurezza delle attività, ma con procedure standardizzate e veloci.

Si tratta infatti di un fattore abilitante essenziale al fine di garantire certezza alle Imprese e quindi garantire il pieno raggiungimento del potenziale di penetrazione del GNL e del BioGNL nel settore marittimo, come rappresentata da BIP nello studio che ha offerto spunti per le successive tavole rotonde con le Imprese e con le Istituzioni e il mondo politico.

Tag Cloud

KEY THE ENERGY TRANSITION EXPO

4-6 MARCH 2026

RIMINI EXPO CENTRE

DRIVING THE ENERGY TRANSITION

GET YOUR TICKET

Energia Green Building PREMIUM

Rinnovabili
Inform · Act · Share

Abbonati

Accedi



Inform

Energia →

Mercato →

Economia Circolare →

Green Building →

Mobilità →

AgriFood →

Clima e Ambiente →

Partner

Magazine

Eventi

I biocarburanti avanzati non bastano: nel 2050 domanda UE 2-9 volte superiore alla produzione

Alessandro Petrone • 27 Novembre 2025 • ⌚ Tempo di lettura: 4 minuti

Ag **SHARE**

Domanda, importazioni e frodi: i nuovi dati T&E mostrano i limiti strutturali dei biocarburanti avanzati per auto, aviazione e navigazione.

Solar+

Advisory e Consulenza

Share

Agenzia di Comunicazione

About

About

Podcast

Careers

Abbonamenti Premium

Accedi



Biocarburanti avanzati: domanda UE oltre la disponibilità al 2050 – Immagine realizzata con IA

INDICE DEI CONTENUTI

1. La Domanda UE oltre le risorse disponibili
2. Nel 2050, la richiesta di biocarburanti avanzati fino a 9 volte superiore
3. I feedstock sostenibili
4. La dipendenza da biocarburanti avanzati dell'UE verso il 90%, cresce il rischio frodi
5. Le pressioni industriali e il rischio di distorsioni normative
6. Impatti ambientali e sanitari: inquinanti locali soggetti a procedure

Consigliati



BUILDING

Rinnovabili District, segui la diretta dallo Smart Building Expo [LIVE STREAMING – DAY 3]

La Redazione • 21 Novembre 2025

In Evidenza



BIOCARBURANTI

I biocarburanti sostenibili saranno il tema chiave della COP30

Erminia Voccia • 27 Ottobre 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

d'infrazione europee

La Domanda UE oltre le risorse disponibili

T&E, la Federazione europea per i trasporti e l'ambiente, ha pubblicato [uno studio](#) che mostra come i **biocarburanti avanzati** non possano coprire la domanda europea al 2050, neppure nello scenario più ottimistico.

Il documento evidenzia che [estendere il loro uso alle auto dopo il 2035](#) produrrebbe una richiesta totale tra **2 e 9 volte superiore** alla produzione sostenibile prevista.

T&E sottolinea che i carburanti avanzati devono essere destinati ai settori hard to abate, mentre l'impiego nei veicoli privati aggraverebbe squilibri di disponibilità, importazioni e frodi.

Il rapporto documenta anche la forte dipendenza dell'UE dai Paesi terzi per i feedstock e l'ampia divergenza tra domanda teorica e risorse effettive.

Nel 2050, la richiesta di biocarburanti avanzati fino a 9 volte superiore

Secondo il rapporto T&E, la **domanda europea di biocarburanti** nel 2050 supera ampiamente la disponibilità sostenibile. Considerando aviazione, navigazione e trasporto stradale, la richiesta totale potrebbe raggiungere **80 Mtep**, mentre la produzione sostenibile stimata non supera **10-30 Mtep**, anche assumendo un maggiore utilizzo di rifiuti e residui.

Lo squilibrio si amplia se il 20% delle nuove immatricolazioni dal 2035 venisse alimentato con biocarburanti avanzati: il fabbisogno aggiuntivo delle auto contribuirebbe a generare una domanda complessiva fino a **9 volte superiore** agli scenari realistici di disponibilità.

T&E ribadisce che la priorità deve andare ai comparti dove non esistono alternative immediate. L'aviazione, secondo le proiezioni europee, richiederà nel 2050 **il doppio dei biocarburanti avanzati** che sarà possibile produrre internamente. Destinare una quota rilevante al trasporto privato rischierebbe quindi di sottrarre risorse ai settori con vincoli tecnologici più rigidi.

I feedstock sostenibili

Il rapporto evidenzia che la **disponibilità dei feedstock sostenibili** rappresenta il principale vincolo strutturale. Gli oli da cucina usati, i grassi animali e i co-prodotti dell'olio di palma sono già oggi insufficienti a coprire la domanda attuale, e lo saranno ancora meno al 2050.

I dati mostrano che:

- L'Europa importa **oltre l'80%** degli oli da cucina usati da Cina e Malesia.
- L'UE e il Regno Unito importano volumi di POME (Palm Oil Mill Effluent) **circa doppi** rispetto al potenziale globale.

BIOCARBURANTI

Von der Leyen accelera la revisione dello stop alle auto termiche: biocarburanti...

Alessandro Petrone • 21
Ottobre 2025

BIOCARBURANTI

La Cina vuole esportare più carburante verde per l'aviazione in Europa

Erminia Voccia • 17 Ottobre
2025

BIOCARBURANTI

Combustibili sostenibili, l'uso globale destinato a quadruplicare entro il 2035

Alessandro Petrone • 15
Ottobre 2025

Iscriviti alle nostre newsletter per ricevere periodicamente le notizie più importanti di settore

Accetto la [Privacy Policy](#).

Esplora



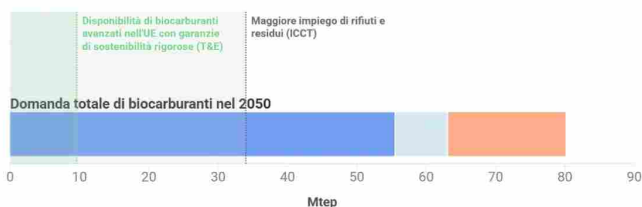
- I grassi animali sono richiesti in misura crescente: le auto europee consumano **1,3 milioni di tonnellate**, pari ai grassi derivanti dal macello di **200 milioni di maiali**.

Il rapporto chiarisce anche l'elevata inefficienza della soluzione: alimentare una singola auto con biocarburanti nell'arco di un anno richiede gli oli esausti equivalenti alla frittura di **25 kg di patatine al giorno**. Le quantità disponibili a livello europeo non sono quindi in grado di sostenere una crescita della domanda da parte del parco veicoli.

I biocarburanti avanzati: troppo pochi per "sprecarli" nelle auto

Usare biofuels nelle auto dopo il 2035 porterebbe a una domanda UE complessiva tra le 2-9 volte superiore a quanto potrebbe essere prodotto in modo sostenibile nel 2050.

- Potenziale domanda di biocarburanti dal settore aereo e marittimo (2050)
- Consumo attuale di biocarburanti nel trasporto stradale (2023)
- Potenziale domanda addizionale dall'auto (20% delle nuove immatricolazioni alimentata con biocarburanti avanzati dal 2035) (2050)



Fonte: T&E (2024), ICCT (2025), EU SHARES (2023) • Le auto nuove sono composte per il 50% da veicoli ibridi plug-in (PHEV) e per il 50% da veicoli con motore a combustione interna (ICE). **T&E**



La dipendenza da biocarburanti avanzati dell'UE verso il 90%, cresce il rischio frodi

La dipendenza dell'UE dalle **importazioni di biocarburanti** è già oggi significativa: circa il **60%** dei biocarburanti consumati proviene da Paesi terzi. Il grafico per Francia, Germania, Spagna e Italia conferma che la componente extra-UE rappresenta la quota prevalente dei volumi utilizzati.

Secondo T&E, l'estensione dell'uso dei biocarburanti avanzati alle auto farebbe salire la dipendenza dalle importazioni **al 90% entro il 2050**. L'Italia è tra gli Stati più esposti: oltre il **90%** delle materie prime è importato, soprattutto da Indonesia e Malesia.

Il rapporto documenta anche un aumento del rischio di frodi:

- L'UE importa dalla Malesia un volume di oli esausti **tre volte superiore** alla quantità realisticamente recuperabile nel Paese.
- Le esportazioni indonesiane di POME verso l'UE superano **la produzione globale stimata**, spingendo lo stesso governo indonesiano ad avviare un'indagine interna.

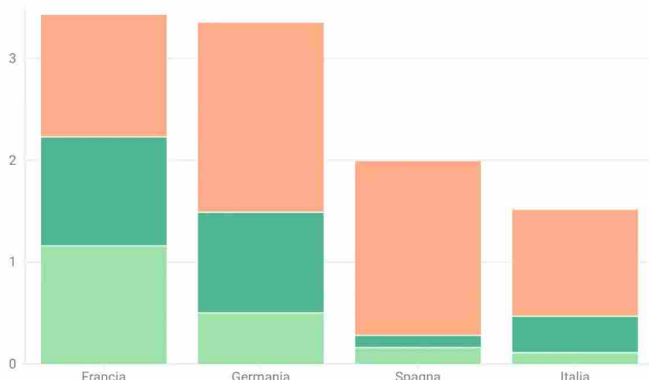
Questi elementi, uniti all'assenza di alternative strutturali di approvvigionamento, inducono T&E a considerare lo scenario di crescita della domanda come insostenibile sotto il profilo ambientale ed economico.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

I biocarburanti consumati in UE, largamente importati, perpetuano la dipendenza energetica del blocco.

Origine delle materie prime: ■ Produzione domestica ■ Altri Paesi UE ■ Paesi non-UE

Uso dichiarato di biocarburanti nel 2023 (Mtep)



Fonte: Elaborazione di T&E sulla base dei dati forniti da Carbure in Francia, da BLE in Germania, da MITECO in Spagna e da GSE in Italia.

Le pressioni industriali e il rischio di distorsioni normative

28 associazioni del settore dei carburanti, insieme alla lobby automobilistica tedesca VDA e a CLEPA, hanno inviato [una lettera](#) alla Commissione europea in cui chiedono di riconoscere i veicoli alimentati esclusivamente con biocarburanti come a **zero emissioni** dopo il 2035. Una posizione sostenuta anche da [ANFIA](#) e da diverse associazioni nazionali ed europee dei produttori di carburanti.

[ACEA](#) (European Automobile Manufacturers Association) conferma la richiesta di un'“implementazione pragmatica” delle norme, che consenta l'immatricolazione di veicoli alimentati con carburanti a zero emissioni di carbonio oltre il 2035. La sua Joint Statement presenta una proposta simile, chiedendo di riconoscere come a zero emissioni i veicoli che utilizzano esclusivamente combustibili rinnovabili.

T&E considera questa prospettiva problematica. Come affermato da Carlo Tritto, “*le pressioni dell'industria per espandere il ruolo dei biocarburanti nella transizione sono irresponsabili*”, poiché non esistono quantità sufficienti di feedstock sostenibili per coprire nemmeno una frazione del fabbisogno automobilistico, figuriamoci quello di aviazione e navigazione.

Impatti ambientali e sanitari: inquinanti locali soggetti a procedure d'infrazione europee

T&E ricorda che i biocarburanti non risolvono i problemi legati alla qualità dell'aria. Quando bruciati nei motori a combustione interna rilasciano **elevate quantità di inquinanti locali tossici**, con effetti gravi sulla salute pubblica e costi sanitari significativi. L'Italia ha ricevuto **tre procedure d'infrazione** per inquinamento atmosferico, due delle quali si sono concluse con condanne della Corte di Giustizia.

Secondo Carlo Tritto, Sustainable Fuels Manager di T&E, “*i biocarburanti non rappresentano una soluzione per il clima e nemmeno per l'aria delle città*”. Il rischio è quindi duplice: aggravare la dipendenza dalle importazioni e mantenere un modello di mobilità basato su emissioni nocive.

MOBILITÀ BIOCARBURANTI

Lettera aperta di ANFIA - Associazione Italiana dell'automotive alle istituzioni europee e italiane, ai rappresentanti politici, ai media e ai cittadini

Superiamo insieme gli ostacoli per una traiettoria di decarbonizzazione ambientalmente e socialmente sostenibile. Non c'è più tempo

Nell'ambito della lotta al cambiamento climatico globale, la nostra industria sostiene fortemente la necessità di ridurre le emissioni dei trasporti su strada. Tutti i settori devono fare la loro parte e la filiera automotive si è data l'obiettivo della neutralità carbonica dei processi di produzione europei di veicoli e componenti al 2040, con dieci anni di anticipo sulle richieste UE.

I posti di lavoro persi nel settore automotive in Europa nel 2024 sono più di 100.000 (stime CLEPA) e altri 400.000 sono a forte rischio da qui al 2028.

L'attuale regolamento europeo ha stabilito che la politica più opportuna per decarbonizzare la mobilità fosse quella di indirizzare l'industria verso una transizione a tappe forzate con l'obiettivo finale di vendere al 2035 solo veicoli elettrici o ad idrogeno a celle a combustibile.

L'impatto che questa scelta politica sta generando sull'industria è chiaro con pochi numeri: a fronte degli oltre 250 miliardi di euro investiti dalle imprese europee nell'elettrificazione, i posti di lavoro persi nel settore automotive in Europa nel 2024 sono più di 100.000 (stime CLEPA) e altri 400.000 sono a forte rischio da qui al 2028.

La diagnosi dello stato di salute del nostro settore a livello europeo è stata formulata ormai oltre un anno fa attraverso il Rapporto Draghi, che indica anche i rimedi e le cure necessarie. Da allora, nulla è stato fatto e quindi riteniamo necessario ribadire qui cosa serve con urgenza per mantenere vitale la nostra filiera, che in Europa conta 13 milioni di lavoratori e investe ogni anno oltre 84 miliardi di euro in R&S, rappresentando oltre l'8% del PIL e circa 400 miliardi di euro di entrate fiscali.

È il momento di fare ciò che realmente serve per andare verso una mobilità sostenibile, evitando la deindustrializzazione

Non è più tempo di riflettere. È il momento di fare ciò che realmente serve per andare verso una mobilità sostenibile, non solo a livello ambientale, ma anche economico e sociale, evitando la deindustrializzazione dell'Italia e dell'Europa.

In Europa - Nell'imminenza di importanti decisioni europee, chiediamo con forza che la transizione verso la mobilità europea decarbonizzata avvenga con intelligenza e ambizione concrete e fattibili,

utilizzando tutte le leve tecnologiche utili a raggiungere l'obiettivo, e che sia in linea con le richieste dei cittadini, che anche in questo processo devono restare sovrani nelle loro scelte di mercato e non sudditi di norme non condivise. È fondamentale prescrivere i carburanti di origine non fossile e rinnovabili quali strumenti efficaci di transizione e decarbonizzazione, proibiti invece dalla legislazione vigente. È inoltre necessario valorizzare il ruolo dei veicoli ibridi ricaricabili, siano essi plug-in o dotati di range extender, che l'attuale legislazione invece penalizza. Crediamo necessario vengano adottate misure concrete per la revisione dei target di CO2, anzitutto per il triennio 2025-2027, definendo obiettivi realistici e separati per i veicoli commerciali leggeri, oggi irragionevolmente assimilati alle autovetture. Occorre poi rivedere gli attuali obiettivi di emissione imposti per il 2030 che appaiono già oggi irrealistici, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2. Per il 2035 occorre stabilire da subito una flessibilità necessaria che preveda un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non BEV, monitorando ogni biennio a partire dal 2026 i progressi sul campo. È poi necessario anticipare al primo semestre 2026 la revisione delle regole per i veicoli commerciali pesanti e per i rimorchi, che sono la spina dorsale della logistica di ogni Paese.

Chiediamo che la transizione sia in linea con le richieste dei cittadini, che anche in questo processo devono restare sovrani nelle loro scelte

Di fronte a uno scenario internazionale che vede l'incremento di tensioni commerciali e misure protezionistiche dei due giganti USA e Cina, è fondamentale e urgente introdurre azioni di tutela concreta del 'Made in Europe', adottando un livello di contenuto minimo locale per i veicoli e i loro componenti.

Se queste sono le modifiche urgenti e necessarie da apportare alle regole attuali, è di tutta evidenza che decarbonizzare la mobilità europea si può e si deve fare senza attendere il 2035 ma iniziando da oggi. L'attuale parco circolante europeo comprende 250 milioni di veicoli con un'età media di circa 12 anni e con valori di emissioni che possono essere largamente ridotti. Chiediamo quindi alla Commissione il coraggio di presentare un piano decennale di accelerazione del ricambio del parco veicoli europeo con un sistema omogeneo tra i vari Stati membri e che sia premiante per i nuovi veicoli basandosi

sulla bassa o nulla emissione di CO2 e sul contenuto di manodopera e componentistica locale.

È fondamentale e urgente introdurre azioni di tutela concreta del 'Made in Europe'

In Italia, la filiera produttiva automotive vale quasi il 6% del PIL e impiega oltre 270.000 addetti, numeri che salgono rispettivamente al 19,5% e a oltre 1 milione se includiamo anche i servizi connessi. Per salvaguardare questa fetta importante della nostra economia, occorre rilanciare produzione e mercato, ma anche tenere alta e rilanciare la competitività delle imprese. A questo proposito, desidero far riflettere le istituzioni sulla scelta, che ci vede contrari, di introdurre nel nostro calendario un giorno festivo in più (il 4 ottobre), che contraddice l'impegno quotidiano delle nostre imprese a migliorare la competitività in ogni ambito. Nell'attuale contesto la manifattura italiana non merita un costo aggiuntivo di 4 miliardi di euro l'anno. Chiediamo quindi, con forza e rispetto, al nostro Parlamento di rivedere questa decisione. Ne va della nostra credibilità, nel duro confronto quotidiano con i nostri concorrenti europei e asiatici che lavorano molti più giorni di noi.

ANFIA ha condiviso da tempo con il Governo proposte concrete di intervento per sostenere offerta e domanda, ma dopo un anno dalla concertazione al Tavolo Automotive, ancora non sono state approvate. Questi tempi lunghi danneggiano le nostre imprese che devono muoversi alla stessa velocità dei concorrenti a livello internazionale.

I volumi produttivi di autoveicoli nel nostro Paese, calati del 30% nel 2024 e di un altro 15% quest'anno, sono ai minimi storici, poco sopra le 450.000 unità. Siamo confidenti che dall'attuale deserto si possano risollevarci a partire dal 2026 e seguiamo con estrema attenzione e supporto il Piano Italia del Gruppo Stellantis, fondamentale per la filiera automotive italiana.

Questi tempi lunghi danneggiano le nostre imprese che devono muoversi alla stessa velocità dei concorrenti a livello internazionale.

Discuteremo di questi e altri argomenti durante la nostra Assemblea Pubblica in programma a Roma, presso l'Auditorium della Tecnica, mercoledì 10 dicembre alle 14.00.

Il Presidente di ANFIA

Roberto Vavassori

MESSAGGIO DI PUBBLICITÀ POLITICA

- LO SPONSOR È ANFIA - ASSOCIAZIONE NAZIONALE FILIERA INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA.
- IL MESSAGGIO È CONNESSO ALLA REVISIONE DEL REGOLAMENTO UE 2019/631 SULLA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO2 DEGLI AUTOVEICOLI LEGGERI RIVOLTO ALLE ISTITUZIONI EUROPEE E ITALIANE, AI RAPPRESENTANTI POLITICI, AI MEDIA E AI CITTADINI: "SUPERIAMO INSIEME GLI OSTACOLI PER UNA TRAIETTORIA DI DECARBONIZZAZIONE AMBIENTALMENTE E SOCIALMENTE SOSTENIBILE. NON C'È PIÙ TEMPO"
- MAGGIORI INFORMAZIONI DISPONIBILI SU [HTTPS://POLITICA.MANZONIADVERTISING.COM/AVVISI-TRASPARENZA/ANFIA-DECARBONIZZAZIONE-AMBIENTALE/](https://politica.manzoniadvertising.com/avvisi-trasparenza/anfia-decarbonizzazione-ambientale/)



Per saperne di più



Per partecipare all'Assemblea Pubblica ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ECONOMIA ZERO EMISSIONI

Ritirata Ue per salvare l'auto ibrida

VALERIO BERRUTI

Ancora pochi giorni e il futuro dell'auto europea potrebbe cambiare strada. Il 10 dicembre, infatti, la commissione europea rivedrà (tutti sperano in maniera definitiva) la normativa sul blocco delle auto con motore termico a partire dal 2035. Una decisione presa 4 anni fa e che oggi sembra per molti «un obiettivo irraggiungibile». O addirittura, «un suicidio quasi perfetto», come l'ha definito nei giorni scorsi **Marco Tronchetti Provera**, vicepresidente esecutivo di Pirelli. «In un Paese con una competenza motoristica unica al mondo – ha sentenziato il manager – abbiamo deciso di concentrare gli sforzi sull'elettrico, pur non avendo una filiera produttiva competitiva. In questo campo la sfida con l'Asia è praticamente impossibile da vincere».

Il 10 dicembre si decide se evitare l'estinzione nel 2035 dei mezzi plug-in, considerati i più vicini all'elettrico puro. Insieme coprono poco più del 10 per cento del mercato

Dunque, meglio ripensarci, sostengono in coro anche costruttori, distributori, analisti e gran parte della politica. Perché l'Europa dovrebbe adottare l'energia elettrica come unica soluzione per la mobilità quando esistono anche altre tecnologie in grado di ottenere ottimi risultati? E così, tra le richieste per rimodulare il cammino e gli obiettivi della transizione energetica spunta la possibilità di una deroga ai veicoli ibridi plug-in, quelli dotati di due motori, uno a benzina e l'altro elettrico ma ricaricabili anche con la spina. Soluzione che nella galassia della tecnologia ibrida sembra la più «vicina» al «tutto elettrico». Ma è davvero così? Vediamo, allora, di capire meglio come stanno le cose e soprattutto di fare un po' d'ordine.

Partiamo dal fatto che le ibride non sono tutte uguali, anzi bisogna fare molte distinzioni per capirne davvero il valore. Secondo una recente ricerca dell'Osservatorio auto e mobilità della Luiss business school, nel nostro Paese sono attualmente presenti 762 varianti ibride, distribuite su 244 modelli e 48 marchi. Queste a loro volta si suddividono per il 62,3% in Mild Hybrid (475 varianti), 9,8% Full Hybrid (75 varianti), 27,6% Plug-in Hybrid (210 varianti), 0,3% Range Extender (2 varianti).

Ma si tratta di un elenco che andrebbe aggiornato mese per mese, soprattutto con l'arrivo dei modelli cinesi che hanno addirittura creato una nuova categoria, le «Super ibride», sempre ibride plug-in ma in grado di superare i 100 chilometri in modalità esclusivamente elettrica.

Insomma, una bella confusione che, almeno per ora, nessuna normativa riesce a





catalogare. Un primo passo avanti potrebbe farlo stavolta proprio l'Unione europea. I costruttori, attraverso l'Accea, l'associazione che li rappresenta, chiedono che le ibride plug-in possano continuare ad essere vendute anche dopo il 2035, anno di messa al bando dei motori endotermici nel Vecchio Continente. Lo chiede, tra gli altri, anche **John Elkann**, presidente di Stellantis, gruppo che con la precedente gestione, affidata a **Carlos Tavares**, aveva puntato tutto sull'elettrico puro. L'erede della dinastia Agnelli mette sul piatto delle richieste anche la deroga per i modelli elettrici dotati di range extender (si tratta di un piccolo motore a benzina utilizzato soltanto per allungare l'autonomia di quello a batteria) e per i carburanti rinnovabili da utilizzare con motori a combustione tradizionale.

Tornando dalle nostre parti, forti critiche al futuro a zero emissioni arrivano an-

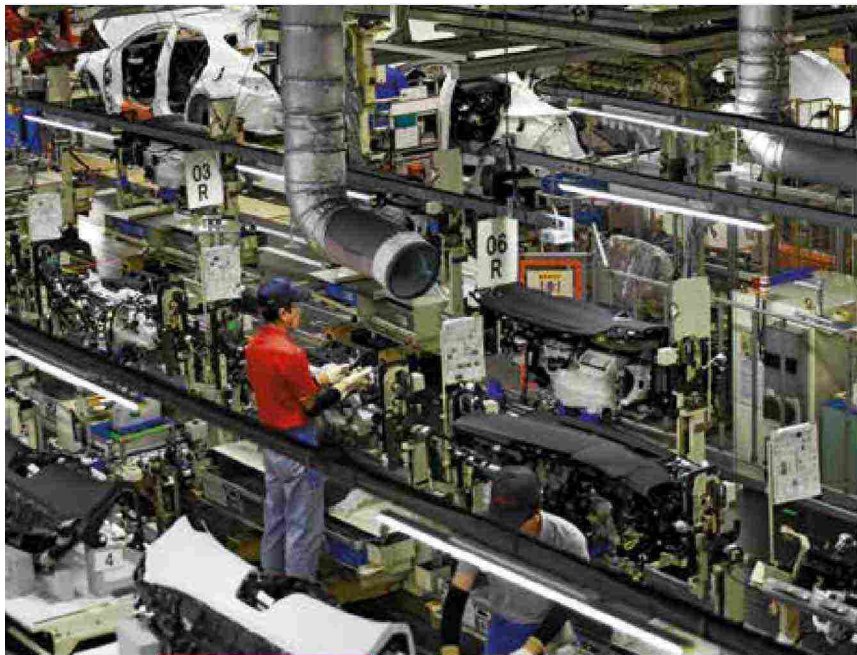
che dall'Unrae, l'associazione dei costruttori esteri in Italia, che nella sua ultima pubblicazione, "Unrae 2025 i nostri primi 75 anni: Dialogo, progresso e passione nella storia dell'automotive italiano", denuncia che «c'è qualcosa di ostinatamente italiano nel modo in cui il nostro Paese affronta – o meglio non affronta – la transizione ecologica nel settore auto che da noi è una corsa a ostacoli. Le auto elettriche che dovrebbero portarci nel futuro arrancano al 5,2 per cento del mercato, le ibride plug-in si fermano al 5,3. Insieme le vetture ricaricabili con la spina coprono un misero 10,5 per cento delle vendite. Tradotto siamo il fanalino di coda e non per mancanza di soldi ma per una miscela di inerzia, infrastrutture carenti e una narrazione che dipinge l'elettrico come un capriccio da ricchi».

Ma a ribadire che l'Italia sta rimanendo indietro nella transizione energetica ►

RICARICA

Un'auto ibrida plug-in alla stazione di ricarica elettrica

ECONOMIA ZERO EMISSIONI



FABBRICA

Un operaio alla linea di produzione della Toyota Prius in Giappone

► c'è anche l'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica): «La potenza cinese – che controlla verticalmente gran parte della filiera mondiale dell'auto elettrica – impone all'Europa di elaborare una strategia comune per tutelare la sicurezza industriale e il futuro di migliaia di posti di lavoro. L'Italia in questo contesto è molto in ritardo: produzione e immatricolazioni di auto ibride ed elettriche sono a livelli bassi, e sussistono criticità strutturali, con una rete di ricarica insufficiente».

Insomma, il green deal "made in Europe" così non va. E allora torniamo all'ibrido (in questo caso nella versione plug-in), l'ultima grande rivoluzione tecnologica e ambientale dell'era moderna dell'automobile

che l'attuale normativa metterebbe fuorilegge dal 2035 ma che invece, clamorosamente, potrebbe tornare in gioco.

La sua storia comincia con Toyota, un quarto di secolo fa, quando l'ingegnere **Takeshi Uchiyamada**, mette su strada, dopo lunghe sperimentazioni, l'automobile che avrebbe cambiato lo scenario mondiale della mobilità, in grado di consumare meno delle altre, rispettare l'ambiente ed essere

alla portata di molti. Insomma, l'auto ibrida, alimentata da due motori, uno a benzina e l'altro elettrico, capaci di "aiutarsi uno con l'altro". Un'invenzione geniale che ha impiegato parecchio tempo per essere completamente apprezzata ma che oggi è stata adottata da tutti i costruttori. Al punto che, pensare a un'automobile senza nessuna forma di elettrificazione sembra addirittura una follia.

Così, oggi quella "geniale tecnologia" è arrivata a risultati eccellenti. La Toyota giunta alla quinta generazione punta da sempre sulla soluzione "full hybrid" a cui si sono affiancate le "mild hybrid". Le prime con una capacità di percorrenza di almeno il 60 per cento in elettrico, le seconde con una percorrenza che scende al 20. Differenza sostanziale ma che invece a livello normativo non esiste.

A queste due tipologie si sono aggiunte le "plug-in", auto ibride ricaricabili anche con la spina che la prossima revisione della normativa del green deal potrebbe "salvare" dall'estinzione europea. Una tecnologia in grande espansione grazie anche alla maggiore efficienza delle batterie, al loro peso ridotto e all'evoluzione del full hybrid.

Per capire il vero vantaggio di questa soluzione, proprio Toyota ha commissionato uno studio scientifico al Centro ricerche della Università Guglielmo Marconi di Roma insieme ad Enea e all'Università di Firenze. I risultati sono sorprendenti: la CH-R plug-in hybrid (utilizzata per i test), se ricaricata con continuità, riesce a realizzare un costo chilometrico quasi dimezzato rispetto a quello di un'analoga vettura a benzina (considerando una tariffa elettrica da normale ricarica domestica), consumi in modalità ibrida (quindi senza sfruttare la ricarica da rete) molto vicini a una full hybrid (5 litri per 100 chilometri) e addirittura migliori nella percorrenza autostradale. Insomma, una tecnologia che sarebbe davvero un peccato abbandonare. Ma ora toccherà all'Europa l'ultima parola... **E**

A chiedere la deroga sono i produttori in ritardo sulla riconversione. Stellantis spinge anche sui nuovi carburanti. L'alternativa è consegnarsi alla supremazia cinese

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

ANFIA lancia un appello: “Serve un cambio di rotta sulla decarbonizzazione”

In una lettera aperta, ANFIA sollecita istituzioni, politica e cittadini ad accelerare una transizione sostenibile

TELEBORSA

Publicato il 28/11/2025
Ultima modifica il 28/11/2025 alle ore 17:50



Il **Presidente di ANFIA, Roberto Vavassori**, ha diffuso una **lettera indirizzata alle istituzioni europee e italiane, ai rappresentanti politici e ai cittadini**, nella quale affronta le **criticità e le urgenze legate alla transizione verso la mobilità decarbonizzata**. Di seguito, il testo

integrale.

"Nell'ambito della lotta al cambiamento climatico globale, la nostra industria sostiene fortemente la necessità di ridurre le emissioni dei trasporti su strada. Tutti i settori devono fare la loro parte e la filiera automotive si è data **l'obiettivo della neutralità carbonica dei processi di produzione europei di veicoli e componenti al 2040, con dieci anni di anticipo sulle richieste UE**.

L'attuale regolamento europeo ha stabilito che **la politica più opportuna per decarbonizzare la mobilità fosse quella di indirizzare l'industria verso una transizione a tappe forzate** con l'obiettivo finale di vendere al 2035 solo veicoli elettrici o ad idrogeno a celle a combustibile.

L'impatto che questa scelta politica sta generando sull'industria è chiaro con pochi numeri: a fronte **degli oltre 250 miliardi di euro investiti dalle imprese europee nell'elettrificazione**, i posti di lavoro persi nel settore automotive in Europa nel 2024 sono più di 100.000 (stime CLEPA) e altri 400.000 sono a forte rischio da qui al 2028.

La diagnosi dello stato di salute del nostro settore a livello europeo è stata formulata ormai oltre un anno fa attraverso il Rapporto Draghi, che indica anche i rimedi e le cure necessarie. Da allora, nulla è stato fatto e quindi riteniamo necessario ribadire qui cosa serve con urgenza per mantenere vitale la nostra filiera, che **in Europa conta 13 milioni di lavoratori e investe ogni anno oltre 84 miliardi di euro in R&S**, rappresentando oltre l'8% del PIL e circa 400 miliardi di euro di entrate fiscali.

Non è più tempo di riflettere. **E' il momento di fare ciò che realmente serve**

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

15/10/2025



Anfia: per autocarri, veicoli trainati e autobus settembre a segno più

08/10/2025

Europa, Orsini chiama cambio di passo: serve piano industriale serio

07/11/2025

Orsini: "ora serve vero piano industriale"

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

28/11/2025

Wall Street, la seduta a mezzo servizio prosegue in frazionale rialzo

28/11/2025

New York: amplia l'ascesa Enphase Energy

28/11/2025

New York: positiva la giornata per FMC Corporation

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

per andare verso una mobilità sostenibile, non solo a livello ambientale, ma anche economico e sociale, evitando la deindustrializzazione dell'Italia e dell'Europa.

In Europa – Nell'imminenza di importanti decisioni europee, chiediamo con forza che la transizione verso la mobilità europea **decarbonizzata avvenga con intelligenza e ambizione concrete e fattibili**, utilizzando tutte le leve tecnologiche utili a raggiungere l'obiettivo, e che sia in linea con le richieste dei cittadini, che anche in questo processo devono restare sovrani nelle loro scelte di mercato e non sudditi di norme non condivise.

E' fondamentale **prescrivere i carburanti di origine non fossile e rinnovabili** quali strumenti efficaci di transizione e decarbonizzazione, proibiti invece dalla legislazione vigente. E' inoltre necessario valorizzare il ruolo dei veicoli ibridi ricaricabili, siano essi plug-in o dotati di range extender, che l'attuale legislazione invece penalizza. Crediamo necessario vengano **adottate misure concrete per la revisione dei target di CO2**, anzitutto per il triennio 2025-2027, definendo obiettivi realistici e separati per i veicoli commerciali leggeri, oggi irragionevolmente assimilati alle autovetture. Occorre poi rivedere gli attuali obiettivi di emissione imposti per il 2030 che appaiono già oggi irrealistici, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2. **Per il 2035 occorre stabilire da subito una flessibilità necessaria che preveda un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target** e una **quota fino al 25% di veicoli non BEV, monitorando ogni biennio a partire dal 2026 i progressi sul campo**. E' poi necessario anticipare al primo semestre 2026 la revisione delle regole per i veicoli commerciali pesanti e per i rimorchi, che sono la spina dorsale della logistica di ogni Paese.

Di fronte a uno scenario internazionale che vede l'incremento di tensioni commerciali e misure protezionistiche dei due giganti USA e Cina, è fondamentale e urgente introdurre azioni di **tutela concreta del 'Made in Europe'**, adottando un livello di contenuto minimo locale per i veicoli e i loro componenti.

Se queste sono le modifiche urgenti e necessarie da apportare alle regole attuali, è di tutta evidenza che decarbonizzare la mobilità europea si può e si deve fare senza attendere il 2035 ma iniziando da oggi. L'attuale parco circolante europeo comprende 250 milioni di veicoli con un'età media di circa 12 anni e con valori di emissioni che possono essere largamente ridotti. Chiediamo quindi alla Commissione il **coraggio di presentare un piano decennale di accelerazione del ricambio del parco veicoli europeo con un sistema omogeneo tra i vari Stati membri** e che sia premiante per i nuovi veicoli basandosi sulla bassa o nulla emissione di CO2 e sul contenuto di manodopera e componentistica locale.

In Italia, la filiera produttiva automotive vale quasi il 6% del PIL e impiega oltre 270.000 addetti, numeri che salgono rispettivamente al 19,5% e a oltre 1 milione se includiamo anche i servizi connessi. Per salvaguardare questa fetta importante della nostra economia, occorre rilanciare produzione e mercato, ma anche tenere alta e rilanciare la competitività delle imprese. A questo proposito, desidero far riflettere le istituzioni sulla scelta, che ci vede contrari, di introdurre nel nostro calendario un giorno festivo in più (il 4 ottobre), che contraddice l'impegno quotidiano delle nostre imprese a migliorare la competitività in ogni ambito. Nell'attuale contesto la manifattura

28/11/2025

New York: calo per Eli Lilly

[> 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?

italiana non merita un costo aggiuntivo di 4 miliardi di euro l'anno. Chiediamo quindi, con forza e rispetto, al nostro Parlamento di rivedere questa decisione. Ne va della nostra credibilità, nel duro confronto quotidiano con i nostri concorrenti europei e asiatici che lavorano molti più giorni di noi.

ANFIA ha condiviso da tempo con il Governo **proposte concrete di intervento** per sostenere offerta e domanda, ma dopo un anno dalla concertazione al Tavolo Automotive, ancora non sono state approvate. Questi tempi lunghi danneggiano le nostre imprese che devono muoversi alla stessa velocità dei concorrenti a livello internazionale.

I volumi produttivi di autoveicoli nel nostro Paese, calati del 30% nel 2024 e di un altro 15% quest'anno, sono ai minimi storici, poco sopra le 450.000 unità. **Siamo confidenti che dall'attuale deserto si possano risollevere a partire dal 2026** e seguiamo con estrema attenzione e supporto il Piano Italia del Gruppo Stellantis, fondamentale per la filiera automotive italiana. Discuteremo di questi e altri argomenti durante la nostra Assemblea Pubblica in programma a Roma, presso l'Auditorium della Tecnica, mercoledì 10 dicembre alle 14.00".

Servizio a cura di teleborsa

LA STAMPA

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.

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

[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.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

ANFIA lancia un appello: "Serve un cambio di rotta sulla decarbonizzazione"



In una lettera aperta, ANFIA sollecita istituzioni, politica e cittadini ad accelerare una transizione sostenibile

28 novembre 2025 - 17.55

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Il Presidente di ANFIA, Roberto Vavassori, ha diffuso una lettera indirizzata alle istituzioni europee e italiane, ai rappresentanti politici e ai cittadini, nella quale affronta le criticità e le urgenze legate alla transizione verso la mobilità decarbonizzata. Di seguito, il testo integrale.

"Nell'ambito della lotta al cambiamento climatico globale, la nostra industria sostiene fortemente la necessità di ridurre le emissioni dei trasporti su strada. Tutti i settori devono fare la loro parte e la filiera automotive si è data l'obiettivo della neutralità carbonica dei processi di produzione europei di veicoli e componenti al 2040, con dieci anni di anticipo sulle richieste UE.

L'attuale regolamento europeo ha stabilito che la politica più opportuna per decarbonizzare la mobilità fosse quella di indirizzare l'industria verso una transizione a tappe forzate con l'obiettivo finale di vendere al 2035 solo veicoli elettrici o ad idrogeno a celle a combustibile.

L'impatto che questa scelta politica sta generando sull'industria è chiaro con pochi numeri: a fronte degli oltre 250 miliardi di euro investiti dalle imprese europee nell'elettrificazione, i posti di lavoro persi nel settore automotive in Europa nel 2024 sono più di 100.000 (stime CLEPA) e altri 400.000 sono a forte rischio da qui al 2028.

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 47.737 +0,65%

FTSE 100 9.721 +0,27%

FTSE MIB 43.357 +0,32%

Germany DAX 23.837 +0,29%

Hang Seng Index* 25.946 +0,07%

Nasdaq 23.314 +0,43%

Nikkei 225 50.254 +0,17%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La diagnosi dello stato di salute del nostro settore a livello europeo è stata formulata ormai oltre un anno fa attraverso il Rapporto Draghi, che indica anche i rimedi e le cure necessarie. Da allora, nulla è stato fatto e quindi riteniamo necessario ribadire qui cosa serve con urgenza per mantenere vitale la nostra filiera, che in Europa conta 13 milioni di lavoratori e investe ogni anno oltre 84 miliardi di euro in R&S, rappresentando oltre l'8% del PIL e circa 400 miliardi di euro di entrate fiscali.

Non è più tempo di riflettere. E' il momento di fare ciò che realmente serve per andare verso una mobilità sostenibile, non solo a livello ambientale, ma anche economico e sociale, evitando la deindustrializzazione dell'Italia e dell'Europa.

In Europa – Nell'imminenza di importanti decisioni europee, chiediamo con forza che la transizione verso la mobilità europea decarbonizzata avvenga con intelligenza e ambizione concrete e fattibili, utilizzando tutte le leve tecnologiche utili a raggiungere l'obiettivo, e che sia in linea con le richieste dei cittadini, che anche in questo processo devono restare sovrani nelle loro scelte di mercato e non sudditi di norme non condivise.

E' fondamentale prescrivere i carburanti di origine non fossile e rinnovabili quali strumenti efficaci di transizione e decarbonizzazione, proibiti invece dalla legislazione vigente. E' inoltre necessario valorizzare il ruolo dei veicoli ibridi ricaricabili, siano essi plug-in o dotati di range extender, che l'attuale legislazione invece penalizza. Crediamo necessario vengano adottate misure concrete per la revisione dei target di CO2, anzitutto per il triennio 2025-2027, definendo obiettivi realistici e separati per i veicoli commerciali leggeri, oggi irragionevolmente assimilati alle autovetture. Occorre poi rivedere gli attuali obiettivi di emissione imposti per il 2030 che appaiono già oggi irrealistici, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2. Per il 2035 occorre stabilire da subito una flessibilità necessaria che preveda un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non BEV, monitorando ogni biennio a partire dal 2026 i progressi sul campo. E' poi necessario anticipare al primo semestre 2026 la revisione delle regole per i veicoli commerciali pesanti e per i rimorchi, che sono la spina dorsale della logistica di ogni Paese.

Di fronte a uno scenario internazionale che vede l'incremento di tensioni commerciali e misure protezionistiche dei due giganti USA e Cina, è fondamentale e urgente introdurre azioni di tutela concreta del 'Made in Europe', adottando un livello di contenuto minimo locale per i veicoli e i loro componenti.

Se queste sono le modifiche urgenti e necessarie da apportare alle regole attuali, è di tutta evidenza che decarbonizzare la mobilità europea si può e si deve fare senza attendere il 2035 ma iniziando da oggi. L'attuale parco circolante europeo comprende 250 milioni di veicoli con un'età media di circa 12 anni e con valori di emissioni che possono essere largamente ridotti.

EUR

1

USD

1,16

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

Chiediamo quindi alla Commissione il coraggio di presentare un piano decennale di accelerazione del ricambio del parco veicoli europeo con un sistema omogeneo tra i vari Stati membri e che sia premiante per i nuovi veicoli basandosi sulla bassa o nulla emissione di CO2 e sul contenuto di manodopera e componentistica locale.

In Italia, la filiera produttiva automotive vale quasi il 6% del PIL e impiega oltre 270.000 addetti, numeri che salgono rispettivamente al 19,5% e a oltre 1 milione se includiamo anche i servizi connessi. Per salvaguardare questa fetta importante della nostra economia, occorre rilanciare produzione e mercato, ma anche tenere alta e rilanciare la competitività delle imprese. A questo proposito, desidero far riflettere le istituzioni sulla scelta, che ci vede contrari, di introdurre nel nostro calendario un giorno festivo in più (il 4 ottobre), che contraddice l'impegno quotidiano delle nostre imprese a migliorare la competitività in ogni ambito. Nell'attuale contesto la manifattura italiana non merita un costo aggiuntivo di 4 miliardi di euro l'anno. Chiediamo quindi, con forza e rispetto, al nostro Parlamento di rivedere questa decisione. Ne va della nostra credibilità, nel duro confronto quotidiano con i nostri concorrenti europei e asiatici che lavorano molti più giorni di noi.

ANFIA ha condiviso da tempo con il Governo proposte concrete di intervento per sostenere offerta e domanda, ma dopo un anno dalla concertazione al Tavolo Automotive, ancora non sono state approvate. Questi tempi lunghi danneggiano le nostre imprese che devono muoversi alla stessa velocità dei concorrenti a livello internazionale.

I volumi produttivi di autoveicoli nel nostro Paese, calati del 30% nel 2024 e di un altro 15% quest'anno, sono ai minimi storici, poco sopra le 450.000 unità. Siamo confidenti che dall'attuale deserto si possano risollevarsi a partire dal 2026 e seguiamo con estrema attenzione e supporto il Piano Italia del Gruppo Stellantis, fondamentale per la filiera automotive italiana. Discuteremo di questi e altri argomenti durante la nostra Assemblea Pubblica in programma a Roma, presso l'Auditorium della Tecnica, mercoledì 10 dicembre alle 14.00".

powered by 

la Repubblica

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

Abbonati

APP

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Gruppo fiori - manchette

comsteel right

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

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



SCOPRI SIDERWEB PROVA GRATUITA >

RICERCA

ACCEDI A SIDERWEB



Vicini

ARTICOLI SIMILI

Home / News / Automotive, Merz: «Ue allenti i limiti al 2035»

Automotive, Merz: «Ue allenti i limiti al 2035»

Vavassori (Anfia): «Modificare i regolamenti per utilizzare tutte le leve tecnologiche utili alla decarbonizzazione»

28 novembre 2025

Benvenuto nel mondo siderweb

Login

Inserisci qui le tue credenziali di accesso:

Username

Password

Ricordami

25 novembre 2025

AUTOMOTIVE, MERCATO EUROPEO IN LENTA CRESCITA

Vavassori (Anfia): «Auspichiamo per dicembre una proposta di revisione sul regolamento Ue di riduzione delle emissioni»

di Federico Fusca

13 novembre 2025

CONTINUA LA DISCESA DELLA PRODUZIONE ITALIANA DELL'AUTOMOTIVE

La filiera in Italia ha registrato un -8,3% a settembre e un -13,2% nel cumulato dei nove mesi

di Federico Fusca

28 novembre 2025

AUTOMOTIVE, MERZ: «UE ALLENTI I LIMITI AL 2035»

Vavassori (Anfia): «Modificare i regolamenti per utilizzare tutte le leve tecnologiche utili alla decarbonizzazione»

di Federico Fusca

6 marzo 2025

AUTOMOTIVE, ANFIA: «PIANO D'AZIONE INSUFFICIENTE»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere la notizia che ti ha portato fin qui, attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni puoi navigare liberamente e sperimentare tutte le opportunità del sito.

[> Prova gratuita](#)

Se preferisci puoi anche acquistare i **SiderCrediti** un modo semplice e diretto per navigare tutto il sito quando ne hai bisogno.

[> Abbonamenti](#)

Puoi **registrarti gratuitamente** a Siderweb e riceverai le credenziali per iscriverti agli eventi, scaricare i dossier, gli speciali della redazione o dall'ufficio studi. Registrandoti riceverai inoltre la WEEKLY, la newsletter con la sintesi settimanale delle notizie più importanti. Il servizio è gratuito e potrai disiscriverti in qualunque momento.

[> Registrati](#)

Resta comunque sintonizzato su siderweb: organizziamo eventi, focus ai quali partecipano operatori italiani e stranieri, momenti nei quali ci si confronta per capire quale direzione stanno prendendo i mercati.

Ogni lunedì la redazione di siderweb realizza il siderweb TG, il telegiornale della siderurgia che ti aggiorna sulle più importanti notizie della settimana. Lo trovi sul sito e sul nostro canale YouTube.

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

di Federico Fusca

15 settembre 2025

AUTOMOTIVE, ACEA E ANFIA CHIEDONO OBIETTIVI CONCRETI E DATE CERTE

Le associazioni hanno espresso parziale soddisfazione al termine del terzo Dialogo strategico Ue di settore

di Federico Fusca

Altre News

banner medium rectangle la cisa

MERCATI

Rottame: previsioni di lievi rialzi

28 novembre 2025

ROTTAME: PREVISIONI DI LIEVI RIALZI

Mercato italiano ancora stabile nell'ultima settimana, ma carico di aspettative per dicembre

28 novembre 2025

GHISA: PREZZI IN RIALZO E MERCATO IN ATTESA DI CHIAREZZA

A trainare gli aumenti sarebbe la mancanza di fonti alternative

28 novembre 2025

BANDA STAGNATA: GLI OPERATORI SI ATTENDONO AUMENTI

Scorte della filiera medio-alte

27 novembre 2025

LINGOTTI, A NOVEMBRE MERCATO DEBOLE

Quotazioni stabili e domanda interna flebile

Billette, mercato tiepido

27 novembre 2025

BILLETTE, MERCATO TIEPIDO

Il Cbam fa crescere

25 novembre 2025

AUTOMOTIVE, MERCATO EUROPEO IN LENTA CRESCITA

Vavassori (Anfia): «Auspichiamo per dicembre una proposta di revisione sul regolamento Ue di riduzione delle emissioni»

di Federico Fusca



13 novembre 2025

CONTINUA LA DISCESA DELLA PRODUZIONE ITALIANA DELL'AUTOMOTIVE

La filiera in Italia ha registrato un -8,3% a settembre e un -13,2% nel cumulato dei nove mesi

di Federico Fusca



Altre News

LASCIA UN COMMENTO

Per partecipare alla discussione devi effettuare l'accesso

Username

Password



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Investiti 250 mld per elettrificazione ma persi oltre 100 mila posti lavoro

Auto, allarme dell'Anfia

Target da rivedere, a rischio l'intero settore

La scelta politica dell'Ue nel perseguire «una transizione a tappe forzate con l'obiettivo finale di vendere al 2035 solo veicoli elettrici o ad idrogeno a celle a combustibile» ha avuto un impatto sul settore automotive che è «chiaro con pochi numeri: a fronte degli oltre 250 miliardi di euro investiti dalle imprese europee nell'elettrificazione, i posti di lavoro persi nel settore automotive in Europa nel 2024 sono più di 100.000» secondo le stime Clepa «e altri 400.000 sono a forte rischio da qui al 2028». Lo sostiene in una lettera aperta **Roberto Vavassori**, presidente **Anfia**, sottolineando che l'industria «sostiene fortemente la necessità di ridurre le emissioni dei trasporti su strada» e che vuole fare la propria parte, al pari di altri settori, per raggiungere la neutralità carbonica entro il 2040. Detto questo, la «diagnosi dello stato

di salute del nostro settore a livello europeo è stata formulata ormai oltre un anno fa attraverso il Rapporto **Draghi**, che indica anche i rimedi e le cure necessarie. Da allora, nulla è stato fatto», denuncia Vavassori. Da qui la necessità di «ribadire cosa serve con urgenza per mantenere vitale la nostra filiera, che in Europa conta 13 milioni di lavoratori e investe ogni anno oltre 84 miliardi di euro in R&S, rappresentando oltre l'8% del PIL e circa 400 miliardi di euro di entrate fiscali».

«Nell'imminenza di importanti decisioni europee», spiega il presidente **Anfia** nella lettera aperta «chiediamo con forza che la transizione verso la mobilità europea decarbonizzata avvenga con intelligenza e ambizioni concrete e fattibili, utilizzando tutte le leve tecnologiche

utili a raggiungere l'obiettivo, e che sia in linea con le richieste dei cittadini, che anche in questo processo devono restare sovrani nelle loro scelte di mercato e non sudditi di norme non condivise».

Per Vavassori è «fondamentale prescrivere i carburanti di origine non fossile e rinnovabili quali strumenti efficaci di transizione e decarbonizzazione, proibiti invece dalla legislazione vigente. È inoltre necessario valorizzare il ruolo dei veicoli ibridi ricaricabili, siano essi plug-in o dotati di range extender, che l'attuale legislazione invece penalizza. Crediamo necessario vengano adottate misure concrete per la revisione dei target di CO2, anzitutto per il triennio 2025-2027, definendo obiettivi realistici e separati per i veicoli commerciali leggeri, oggi irragionevolmente assimilati alle autovetture». A questo si aggiunge la necessità di «rivedere gli attuali obiettivi di emissione imposti per il 2030 che appaiono già oggi irrealistici, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2. Per il 2035 occorre stabilire da subito una flessibilità necessaria che preveda un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non Bev, monitorando ogni biennio a partire dal 2026 i progressi sul campo. È poi necessario anticipare al primo semestre 2026 la revisione delle regole per i veicoli commerciali pesanti e per i rimorchi, che sono la spina dorsale della logistica di ogni Paese». Non da ultimo, «di fronte a uno scenario internazionale che vede l'incremento di tensioni commerciali e misure protezionistiche dei due giganti Usa e Cina, è fondamentale e urgente introdurre azioni di tutela concreta

del "Made in Europe", adottando un livello di contenuto minimo locale per i veicoli e i loro componenti».

Alcuni importanti passi verso la decarbonizzazione non devono attendere il 2025. Vavassori si fa portavoce del settore nel chiedere «alla Commissione il coraggio di presentare un piano decennale di accelerazione del ricambio del parco veicoli europeo con un sistema omogeneo tra i vari Stati membri e che sia premiante per i nuovi veicoli basandosi sulla bassa o nulla emissione di CO2 e sul contenuto di manodopera e componentistica locale». Questo alla luce del fatto che «l'attuale parco circolante europeo comprende 250 milioni di veicoli con un'età media di circa 12 anni e con valori di emissioni che possono essere largamente ridotti».

Vavassori sottolinea quindi che **Anfia** ha condiviso da tempo con il governo proposte concrete di intervento per sostenere offerta e domanda «ma dopo un anno dalla concertazione al Tavolo Automotive, ancora non sono state approvate. Questi tempi lunghi danneggiano le nostre imprese che devono muoversi alla stessa velocità dei concorrenti a livello internazionale». Nella lettera aperta viene, infine, sottolineato che in Italia «la filiera produttiva automotive vale quasi il 6% del PIL e impiega oltre 270.000 addetti, numeri che salgono rispettivamente al 19,5% e a oltre 1 milione se includiamo anche i servizi connessi. Per salvaguardare questa fetta importante della nostra economia, occorre rilanciare produzione e mercato, ma anche tenere alta e rilanciare la competitività delle imprese».

del "Made in Europe", adottando un livello di contenuto minimo locale per i veicoli e i loro componenti».

Alcuni importanti passi verso la decarbonizzazione non devono attendere il 2025. Vavassori si fa portavoce del settore nel chiedere «alla Commissione il coraggio di presentare un piano decennale di accelerazione del ricambio del parco veicoli europeo con un sistema omogeneo tra i vari Stati membri e che sia premiante per i nuovi veicoli basandosi sulla bassa o nulla emissione di CO2 e sul contenuto di manodopera e componentistica locale». Questo alla luce del fatto che «l'attuale parco circolante europeo comprende 250 milioni di veicoli con un'età media di circa 12 anni e con valori di emissioni che possono essere largamente ridotti».

Vavassori sottolinea quindi che **Anfia** ha condiviso da tempo con il governo proposte concrete di intervento per sostenere offerta e domanda «ma dopo un anno dalla concertazione al Tavolo Automotive, ancora non sono state approvate. Questi tempi lunghi danneggiano le nostre imprese che devono muoversi alla stessa velocità dei concorrenti a livello internazionale». Nella lettera aperta viene, infine, sottolineato che in Italia «la filiera produttiva automotive vale quasi il 6% del PIL e impiega oltre 270.000 addetti, numeri che salgono rispettivamente al 19,5% e a oltre 1 milione se includiamo anche i servizi connessi. Per salvaguardare questa fetta importante della nostra economia, occorre rilanciare produzione e mercato, ma anche tenere alta e rilanciare la competitività delle imprese».

© Riproduzione riservata



L'APPELLO DELL'ANFIA ALLA UE

Se il green deal non cambia, auto vicina al collasso

■ «Non c'è più tempo». L'urgenza emerge chiara dalla lettera aperta che Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) ha indirizzato alle istituzioni europee e nazionali. Il messaggio è inequivocabile: l'attuale percorso di transizione verso l'elettrico puro imposto da Bruxelles per il 2035 sta mettendo in ginocchio un settore strategico. A fronte di investimenti per oltre 250 miliardi di euro nell'elettrificazione, il comparto automotive europeo ha già perso 100.000 posti di lavoro nel solo 2024, con altri 400.000 a rischio entro il 2028. Il rischio concreto, sottolinea il presidente Roberto Vavassori, «è una

deindustrializzazione irreversibile del continente». Per scongiurare il peggio, Anfia chiede un cambio di rotta immediato basato sul principio della neutralità tecnologica. Le proposte includono: Rinvio e flessibilità sul 2035: estendere di 5 anni il termine per l'adeguamento ai target e consentire una quota fino al 25% di veicoli non puramente elettrici (BEV). Apertura ai biocarburanti e ibridi: valorizzare il ruolo dei carburanti non fossili e delle motorizzazioni ibride (plug-in e range extender), oggi penalizzate dalla normativa. Revisione dei target CO2: definire obiettivi più realistici per il triennio 2025-2027, sepa-

rando i veicoli commerciali leggeri dalle autovetture, e innalzare la soglia di emissioni per il 2030 a 75-80 g/km. Tutela del Made in Europe: introdurre vincoli di contenuto minimo locale per proteggere la produzione continentale dalla concorrenza aggressiva di USA e Cina. Sul fronte interno, la situazione è critica: la produzione di veicoli in Italia è crollata ai minimi storici, poco sopra le 450.000 unità, con un calo cumulato del 45% negli ultimi due anni. ANFIA sollecita il Governo ad approvare le proposte concordate da un anno al Tavolo Automotive per rilanciare domanda e offerta.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



[Iscriviti alla Newsletter](#)

[Leggi la Digital Edition](#)

[Vai allo shop](#)



[HOME](#) [NEWS](#) [MERCATO](#) [OFFICINA](#) [EVENTI](#) [AFTERMARKET CONGRESS](#) [TRUCKNEWS](#) [FORMAZIONE](#)



[Accedi](#)

[Home](#) [News](#) [News Aftermarket](#)

News Aftermarket

Lettera aperta di ANFIA

30 Novembre 2025



Riportiamo la **Lettera aperta di ANFIA** – Associazione Italiana dell'automotive – alle istituzioni europee e italiane, ai rappresentanti politici, ai media e ai cittadini

Superiamo insieme gli ostacoli per una traiettoria di decarbonizzazione ambientalmente e socialmente sostenibile. Non c'è più tempo.

Nell'ambito della lotta al cambiamento climatico globale, la nostra industria sostiene fortemente la necessità di ridurre le emissioni dei trasporti su strada. Tutti i settori devono fare la loro parte e la filiera automotive si è data l'obiettivo della neutralità carbonica dei processi di produzione europei di veicoli e componenti al 2040, con dieci anni di anticipo sulle richieste UE.

L'attuale regolamento europeo ha stabilito che la politica più opportuna per decarbonizzare la mobilità fosse quella di indirizzare l'industria verso una transizione a



PARTS

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

[Leggi la Digital Edition](#)



Parts In Officina

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



PARTS TRUCK

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

tappe forzate con l'obiettivo finale di vendere al 2035 solo veicoli elettrici o ad idrogeno a celle a combustibile.

L'impatto che questa scelta politica sta generando sull'industria è chiaro con pochi numeri: a fronte degli oltre 250 miliardi di euro investiti dalle imprese europee nell'elettrificazione, i posti di lavoro persi nel settore automotive in Europa nel 2024 sono più di 100.000 (stime CLEPA) e altri 400.000 sono a forte rischio da qui al 2028.

La diagnosi dello stato di salute del nostro settore a livello europeo è stata formulata ormai oltre un anno fa attraverso il Rapporto Draghi, che indica anche i rimedi e le cure necessarie. Da allora, nulla è stato fatto e quindi riteniamo necessario ribadire qui cosa serve con urgenza per mantenere vitale la nostra filiera, che in Europa conta 13 milioni di lavoratori e investe ogni anno oltre 84 miliardi di euro in R&S, rappresentando oltre l'8% del PIL e circa 400 miliardi di euro di entrate fiscali.

Non è più tempo di riflettere. E' il momento di fare ciò che realmente serve per andare verso una mobilità sostenibile, non solo a livello ambientale, ma anche economico e sociale, evitando la deindustrializzazione dell'Italia e dell'Europa.

In Europa – Nell'imminenza di importanti decisioni europee, chiediamo con forza che la transizione verso la mobilità europea decarbonizzata avvenga con intelligenza e ambizione concrete e fattibili, utilizzando tutte le leve tecnologiche utili a raggiungere l'obiettivo, e che sia in linea con le richieste dei cittadini, che anche in questo processo devono restare sovrani nelle loro scelte di mercato e non sudditi di norme non condivise. E' fondamentale prescrivere i carburanti di origine non fossile e rinnovabili quali strumenti efficaci di transizione e decarbonizzazione, proibiti invece dalla legislazione vigente. E' inoltre necessario valorizzare il ruolo dei veicoli ibridi ricaricabili, siano essi plug-in o dotati di range extender, che l'attuale legislazione invece penalizza.

Crediamo necessario vengano adottate misure concrete per la revisione dei target di CO2, anzitutto per il triennio 2025-2027, definendo obiettivi realistici e separati per i veicoli commerciali leggeri, oggi irragionevolmente assimilati alle autovetture. Occorre poi rivedere gli attuali obiettivi di emissione imposti per il 2030 che appaiono già oggi irrealistici, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2. Per il 2035 occorre stabilire da subito una flessibilità necessaria che preveda un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non BEV, monitorando ogni biennio a partire dal 2026 i progressi sul campo. E' poi necessario anticipare al primo semestre 2026 la revisione delle regole per i veicoli commerciali pesanti e per i rimorchi, che sono la spina dorsale della logistica di ogni Paese.

Di fronte a uno scenario internazionale che vede l'incremento di tensioni commerciali e misure protezionistiche dei due giganti USA e Cina, è fondamentale e urgente introdurre azioni di tutela concreta del 'Made in Europe', adottando un livello di contenuto minimo locale per i veicoli e i loro componenti.

Se queste sono le modifiche urgenti e necessarie da apportare alle regole attuali, è di tutta evidenza che decarbonizzare la mobilità europea si può e si deve fare senza attendere il 2035 ma iniziando da oggi. L'attuale parco circolante europeo comprende 250 milioni di veicoli con un'età media di circa 12 anni e con valori di emissioni che possono essere largamente ridotti. Chiediamo quindi alla Commissione il coraggio di presentare un piano decennale di accelerazione del ricambio del parco veicoli europeo con un sistema omogeneo tra i vari Stati membri e che sia premiante per i nuovi veicoli basandosi sulla bassa o nulla emissione di CO2 e sul contenuto di manodopera e componentistica locale.

In Italia, la filiera produttiva automotive vale quasi il 6% del PIL e impiega oltre 270.000 addetti, numeri che salgono rispettivamente al 19,5% e a oltre 1 milione se includiamo

TAG

#ricambi 699

#aftermarket 491

#officine 261

#filtri 190

#lubrificanti 175

#mercato auto 155

anche i servizi connessi. Per salvaguardare questa fetta importante della nostra economia, occorre rilanciare produzione e mercato, ma anche tenere alta e rilanciare la competitività delle imprese. A questo proposito, desidero far riflettere le istituzioni sulla scelta, che ci vede contrari, di introdurre nel nostro calendario un giorno festivo in più (il 4 ottobre), che contraddice l'impegno quotidiano delle nostre imprese a migliorare la competitività in ogni ambito. Nell'attuale contesto la manifattura italiana non merita un costo aggiuntivo di 4 miliardi di euro l'anno. Chiediamo quindi, con forza e rispetto, al nostro Parlamento di rivedere questa decisione. Ne va della nostra credibilità, nel duro confronto quotidiano con i nostri concorrenti europei e asiatici che lavorano molti più giorni di noi.

ANFIA ha condiviso da tempo con il Governo proposte concrete di intervento per sostenere offerta e domanda, ma dopo un anno dalla concertazione al Tavolo Automotive, ancora non sono state approvate. Questi tempi lunghi danneggiano le nostre imprese che devono muoversi alla stessa velocità dei concorrenti a livello internazionale.

I volumi produttivi di autoveicoli nel nostro Paese, calati del 30% nel 2024 e di un altro 15% quest'anno, sono ai minimi storici, poco sopra le 450.000 unità. Siamo confidenti che dall'attuale deserto si possano risollevarsi a partire dal 2026 e seguiamo con estrema attenzione e supporto il Piano Italia del Gruppo Stellantis, fondamentale per la filiera automotive italiana.

Discuteremo di questi e altri argomenti durante la nostra Assemblea Pubblica in programma a Roma, presso l'Auditorium della Tecnica, mercoledì 10 dicembre alle 14.00.

Il Presidente di ANFIA Roberto Vavassori

#anfia

#decarbonizzazione

#emissioni

#lettera

#target UE

[← Precedente](#)

**TMD FRICTION:
l'intervista ad Adrian
Dulea**

Ti potrebbero interessare



ANFIA: Commento al "Non Paper" franco-spagnolo sulla revisione del Regolamento europeo sui target di riduzione della CO2 dei...

News Aftermarket 