



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 4 al 10 novembre 2025

Torino, 14 novembre 2025

Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
58	Economy	01/11/2025	<i>Speciale - La piattaforma di Ecomondo dal riciclo alla bioeconomia (P.Belli)</i>	2
44/54	Parts	01/11/2025	<i>MERCATO GLOBALE FRENO TIRATO</i>	3
78/82	Parts	01/11/2025	<i>L'AUTOMOTIVE NON PUO' ASPETTARE</i>	11
84/88	Parts	01/11/2025	<i>IL BAROMETRO INDICA LA STRADA</i>	15
	Agenziagiornalisticaopinione.it	04/11/2025	<i>ANFIA * ITALIA - PRIMI NOVE MESI DEL 2025: «VEICOLI COMMERCIALI -6,1% E AUTOCARRI -8%, MA IL COMPART</i>	19
2	Il Sole 24 Ore	04/11/2025	<i>Italia, in stallo il mercato a ottobre: -2,7% da inizio anno (F.Greco)</i>	22
26	La Repubblica	04/11/2025	<i>Mercato fiacco ma brilla Stellantis Pesa il pasticcio degli incentivi (Lon)</i>	24
20	La Stampa	04/11/2025	<i>Stellantis, vendite su del 5,2% in ottobre Sale al 26,8% la quota di mercato in Italia (F.Gor.)</i>	25
16	Il Messaggero	04/11/2025	<i>La manifattura corre piu' delle industrie francesi e tedesche (F.Pacifico)</i>	26
22	Libero Quotidiano	04/11/2025	<i>Vendite ferme Ma Stellantis mette il turbo</i>	27
I+II/	Corriere Romagna di Forlì e Cesena	04/11/2025	<i>Inserto - UN FIERA UN ECOMONDO SOSTENIBILE</i>	28
	Aefi.it	04/11/2025	<i>E' PARTITA ECOMONDO 2025: RICERCA E INNOVAZIONE GUIDANO LA TRANSIZIONE ECOLOGICA GLOBALE</i>	31
	Fleetime.it	04/11/2025	<i>Mercato Auto Ottobre 2025: -0,6%</i>	35
	Giornalelavoce.it	04/11/2025	<i>Stellantis, Filosa avverte Bruxelles: Piu' investimenti solo se cambiano le regole sull'auto</i>	38
	gsaigieneurbana.it	04/11/2025	<i>ECOMONDO E ANFIA: TORNA SALVE</i>	41
	Ilsole24ore.com	04/11/2025	<i>Ecomondo 2025, espositori in crescita</i>	43
	Iltorinese.it	04/11/2025	<i>Rimini, 97 brand piemontesi a Ecomondo</i>	46
	Pullmanweb.it	04/11/2025	<i>Analisi delle vendite in Italia e in Ue-Efta-Uk</i>	47
	RivistaTir.it	04/11/2025	<i>Anfia: crescono i trainati mentre calano i leggeri e gli autocarri nel periodo gennaio-settembre 202</i>	49
	Trasporti-Italia.com	04/11/2025	<i>Veicoli commerciali e industriali 2025, il mercato tra cali e incentivi</i>	50

speciale
Sostenibilità intelligente e innovazione

La piattaforma di Ecomondo dal riciclo alla bioeconomia

Dal 4 al 7 novembre, alla Fiera di Rimini la 28ª edizione dell'evento di leg, con sette aree espositive, distretti tematici e un programma convegnistico ad alta intensità tecnologica

di Paola Belli

Da quasi trent'anni **Ecomondo** è il punto d'incontro tra imprese, policy maker, startup e comunità scientifica per affrontare le sfide della transizione ecologica. L'edizione 2025 occuperà 166.000 metri quadrati e 30 padiglioni, con la partecipazione di oltre 1.700 brand espositori – di cui circa il 20% esteri – e la presenza di delegazioni ufficiali da oltre 30 Paesi. La forte vocazione internazionale dell'evento, organizzato da **Italian Exhibition Group**, è sostenuta dalla collaborazione con **l'Agenzia Ice** e **il Maeci**, insieme a circa 90 associazioni di settore e buyer provenienti da tutto il mondo.

Sette aree tematiche per la transizione ecologica

Il percorso fieristico si articola in sette macroaree. **Waste as Resource** esplora modelli e tecnologie per il riciclo, con dati aggiornati sui rifiuti urbani: in Italia nel 2023 ne sono state prodotte 29,1 milioni di tonnellate, con un riciclo del 48,9% e una raccolta differenziata pari al 65,2% (Ispra). **Water Cycle & Blue Economy** affronta la gestione della risorsa idrica e delle economie costiere, con focus su perdite di rete, inquinanti emergenti e stress idrico crescente nel Mediterraneo. **Sites & Soil Restoration** riunisce soluzioni per il recupero di aree industriali e la rigenerazione dei suoli. **Bioenergy & Agriculture** mette al centro la produzione da biomasse e l'agricoltura rigenerativa, mentre **Earth Observation & Environmental Monitoring** mostra come dati satellitari e digital twin guidino le decisioni ambientali. **Circular & Regenerative Bio-Economy** raccoglie progetti per ridurre l'impatto industriale attraverso materiali e processi rigenerativi. Infine, **Sal.Ve.**, in collaborazione con **Anfia**, offre una panoramica sui veicoli per l'igiene urbana a basse emissioni.

I distretti verticali e lo spazio per l'innovazione

Accanto alle aree principali, trovano posto i



distretti tematici, pensati come piattaforme specialistiche: il **Trenchless District** per le tecnologie "no dig", il **Blue Economy District** dedicato alla salvaguardia degli ecosistemi marini, il **Circular & Healthy City District** con focus su città resilienti e salute pubblica, il **Paper District** che mette in mostra il design sostenibile della filiera cartaria, e il **Textile District** per un'industria della moda a basso impatto ambientale. Il cuore dell'innovazione sarà l'**Innovation District**, hub per startup, scale-up, centri di ricerca e investitori, con il **Premio Lorenzo Cagnoni** dedicato ai progetti più promettenti e un'area per la formazione legata ai **Green Jobs & Skills**.

Stati Generali e agenda internazionale

Il programma convegnistico è curato dal Comitato Tecnico Scientifico e ospita dibattiti su finanza per il clima, nuove direttive europee, Piano Mattei e cooperazione nel Mediterraneo. Fulcro del confronto politico saranno gli **Stati Generali della Green Economy**, organizzati dalla **Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile** in collaborazione con il **MASE** e promossi dal **Consiglio Nazionale della Green Economy**: un processo partecipativo e strategico che raccoglie proposte operative da parte di imprese e stakeholder italiani.

Una piattaforma per la resilienza tecnologica

Alessandra Astolfi, **Global Exhibition Director** della **Divisione Green & Technology** di leg, spiega: «Sono attese delegazioni da tutto il mondo a conferma di come Ecomondo sia l'appuntamento leader in Europa sui nuovi modelli innovativi di economia circolare». Con questo approccio, la manifestazione non è solo vetrina di soluzioni, ma piattaforma di lavoro dove digitale, AI, riciclo e bioeconomia diventano strumenti concreti per la transizione ecologica.

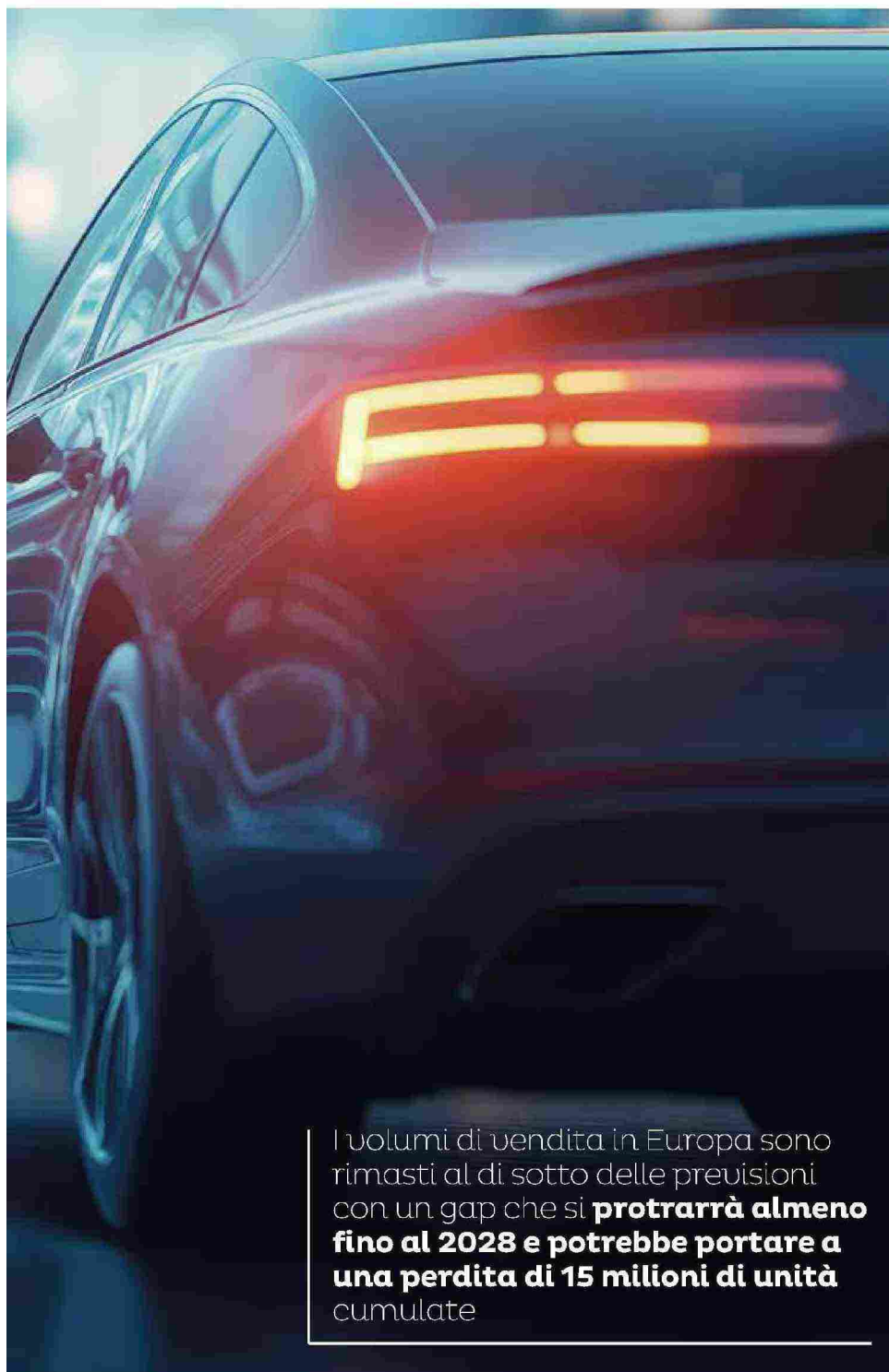
MERCATO GLOBALE FRENO TIRATO

L'automotive vive una fase di stagnazione prolungata che rende complicata l'attuazione della transizione energetica. Cambiano gli equilibri geopolitici, industriali, commerciali, economici e i consumatori guardano ancora con scetticismo alle elettriche, complici anche i prezzi elevati. Una ricerca di Aniasa e Bain & Company prova a fare nuova luce sul comparto e sul contesto globale in cui si muove

DI ROBERTO BARONE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



I volumi di vendita in Europa sono rimasti al di sotto delle previsioni con un gap che si **protrarrà almeno fino al 2028 e potrebbe portare a una perdita di 15 milioni di unità cumulate**

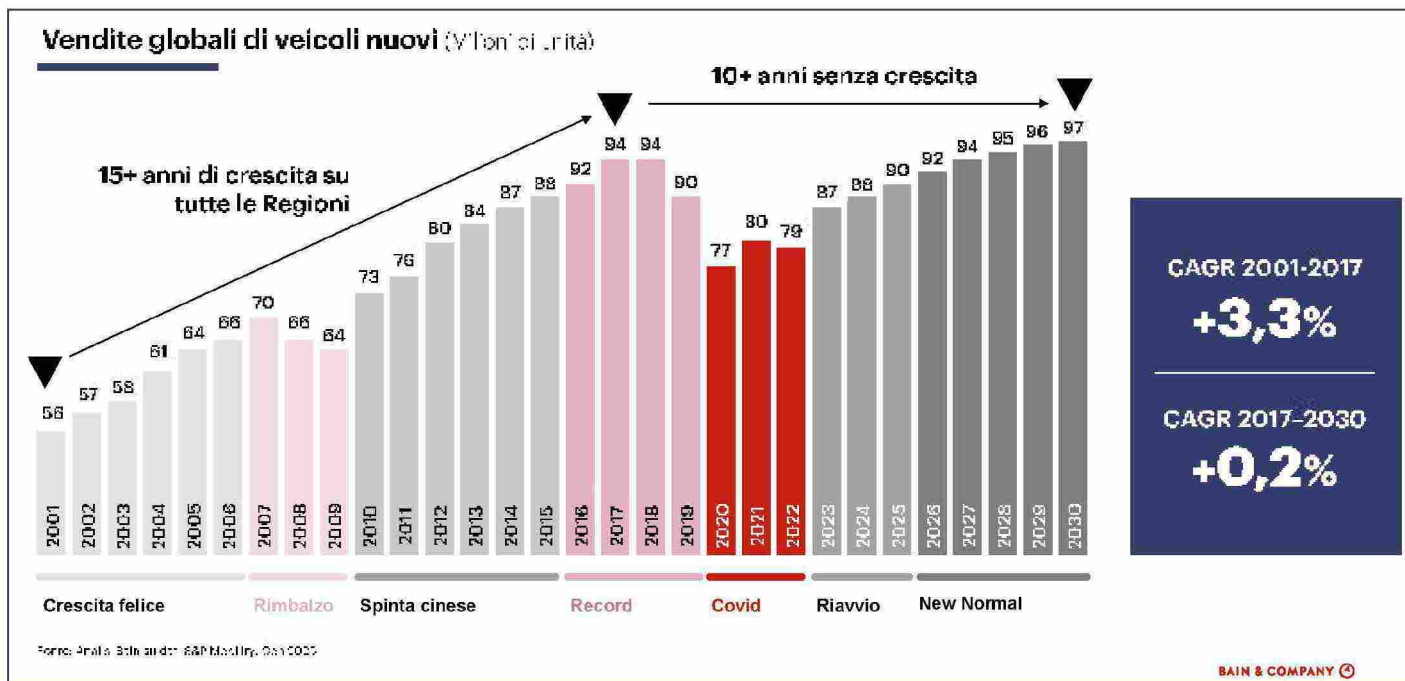
Il mercato dell'auto si trova ad affrontare una crisi senza precedenti. A livello europeo - e ancor più in quello nazionale - vive una fase di stagnazione che perdura da molti mesi e che, al netto di interventi strutturali, rischia di diventare cronica. I dati sul primo semestre del 2025, diffusi dall'Acea e riferiti al complesso dei Paesi dell'Unione Europea allargati a quelli dell'Efta (Islanda, Norvegia, Liechtenstein e Svizzera) e al Regno Unito non lasciano molto spazio all'ottimismo: i volumi immatricolati hanno fatto registrare 7.900.877 unità, con una variazione nulla (-0,0%) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Numeri e percentuali molto lontani dal periodo pre-Covid. I consumatori guardano ancora con molto scetticismo alle vetture elettriche (BEV), la cui quota di mercato cresce a passo di lumaca e rappresenta ancora una percentuale irrisoria del parco circolante (poco più del 5%). Chi deve necessariamente cambiare auto punta prevalentemente sulle ibride, ormai arrivate al 50% delle preferenze in Italia, a discapito delle vetture a benzina, ma soprattutto delle diesel. La maggior parte, però, prende tempo e, in questa fase di incertezza geopolitica ed economica, preferisce posticipare l'acquisto allungando la vita utile della propria quattro ruote.

NUOVI EQUILIBRI

Che fare, dunque in tale contesto? Arrendersi o cercare soluzioni, possibilmente in tempi brevi? In gioco, inutile dirlo, c'è la sopravvivenza. La scadenza del 2035 imposta dall'UE per lo stop ai motori termici di nuova produzione al fine di ridurre le emissioni di CO₂ incombe - al netto di

[I numeri dell'automotive]

IL MERCATO DELL'AUTO NON CRESCERÀ PER MOLTO TEMPO. È QUESTO IL PRIMO FATTO CON CUI IL SETTORE DEVE "FRATERNIZZARE", SCENDENDO A PATTI CON LA REALTÀ



eventuali e al momento improbabili proroghe - e le associazioni di categoria chiedono a gran voce di avviare una revisione seria, concreta e pragmatica del piano di decarbonizzazione, da attuare subito con misure coordinate a livello europeo di sostegno alla domanda. L'obiettivo urgente è salvaguardare l'intero comparto, la produzione, l'occupazione, e l'indotto. Nel complesso, tra le voci più rilevanti per il Pil nazionale (circa il 6%), ricordiamolo. Per tracciare la strada futura e una strategia efficace è tuttavia fondamentale avere un quadro il più possibile chiaro e realistico del settore e del contesto globale in cui si "muove". A ciò ha cercato di dare una risposta la ricerca "Navigare nella nebbia. Il futuro incerto dell'automotive" recentemente presentata da

Aniasa e Bain & Company. Ciò che emerge, per sommi capi, è che la fase di stallo del mercato dell'auto si inserisce in una cornice composta da nuovi equilibri geopolitici e industriali che condizionano la tenuta dell'intero ecosistema. Se nel periodo 2001-2017 l'Asia (in particolare la Cina) ha guidato la crescita globale del settore, per il 2017-2030 si prevede una stagnazione in Cina (+0,3%)

e una flessione nei mercati maturi come Europa (-0,6%), Nord America (-0,4%), Giappone e Corea (-1,2%). Entro il 2028 il Vecchio Continente potrebbe accumulare un divario di circa 15 milioni di veicoli rispetto alle previsioni del 2022 (tendenza analoga in Nord America), con un rallentamento strutturale della domanda che mette a rischio la sostenibilità di molti costruttori, già provati dalla

I costruttori nei prossimi anni dovranno fare i conti con una decrescita quasi certa in **Europa e Nord America** oltre a **Giappone e Corea**. Ma anche la Cina subirà una fase di arresto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



forte esposizione finanziaria per la riconversione all'elettrico, dalle tensioni commerciali tra grandi blocchi economici e, più recentemente, dagli aggressivi dazi USA. In questo quadro generale appare chiaro che l'automotive non può più contare sulla crescita come spinta naturale.

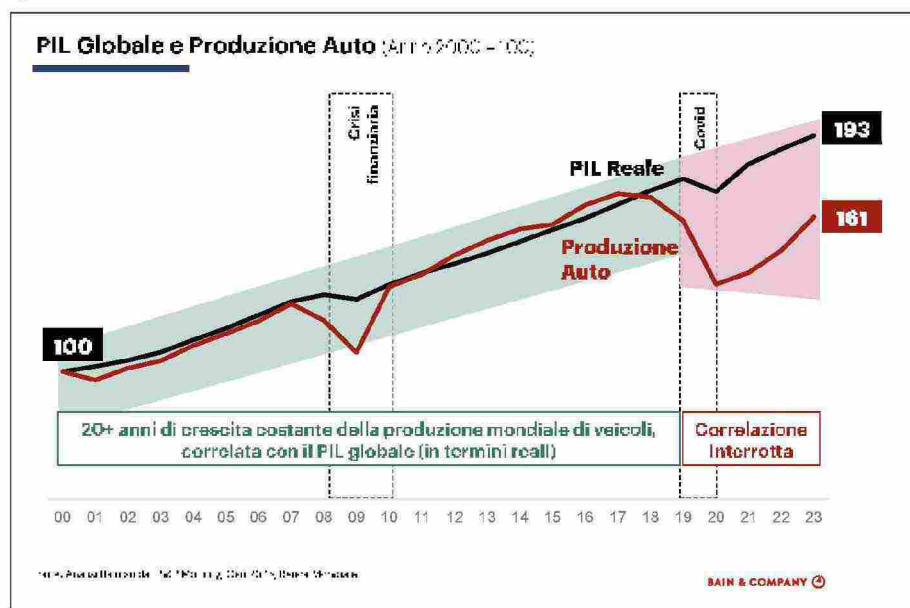
LA NON-TRANSIZIONE

Scopriamo più nel dettaglio i risultati che emergono dalla ricerca di Bain & Company il cui sommario introduttivo è piuttosto esplicativo: "Il settore dell'auto è a un punto di svolta. Ma se non sapesse da che lato virare per un raggiungere un...porto sicuro? Analisi di una non-transizione". In base allo studio, l'intero comparto si trova a dover scendere a patti con la realtà, fronteggiando due dati di fatto fondamentali. Il primo è che è ormai certo che la produzione globale non crescerà in modo significativo ancora per molti anni, proiettando quindi una sostanziale normalizzazione, che possiamo tranquillamente definire stallo o stagnazione (addirittura recessione in alcu-

ne regioni) senza rischiare di passare per catastrofici. Il Cagr - acronimo del termine britannico *Compound annual growth*, ossia il tasso annuo di crescita composto, che rappresenta uno degli strumenti più utili per valutare i risultati raggiunti in un

determinato periodo di tempo - del settore, in questo caso riferito ai volumi complessivi, è stato del +3,3% negli anni 2001-2017, ma si stima in un misero +0,3% nell'arco temporale 2017-2030. Dopo oltre un ventennio di crescita costante della produzione mondiale di veicoli la cui curva sui grafici viaggiava di pari passo con quella del Pil globale, l'avvento del Covid ha interrotto questa virtuosa correlazione, il che - come si può facilmente intuire - non è affatto un buon segnale. Oltretutto il disaccoppiamento tra queste due importanti variabili è stato ulteriormente aggravato da fattori quali la crisi dei semiconduttori e quella della logistica. Il secondo assunto con cui l'automotive deve fare i conti è che l'Occidente (Europa e Nord America) è destinato a una decrescita (infelice) insieme a Giappone e Corea, i quali - secondo le proiezioni - potrebbero subire dei "se-

DOPO 20+ ANNI DI FORTE CORRELAZIONE TRA SETTORE AUTO E PIL, QUESTO RAPPORTO SI È PURTROPPO INTERROTTO CON IL COVID

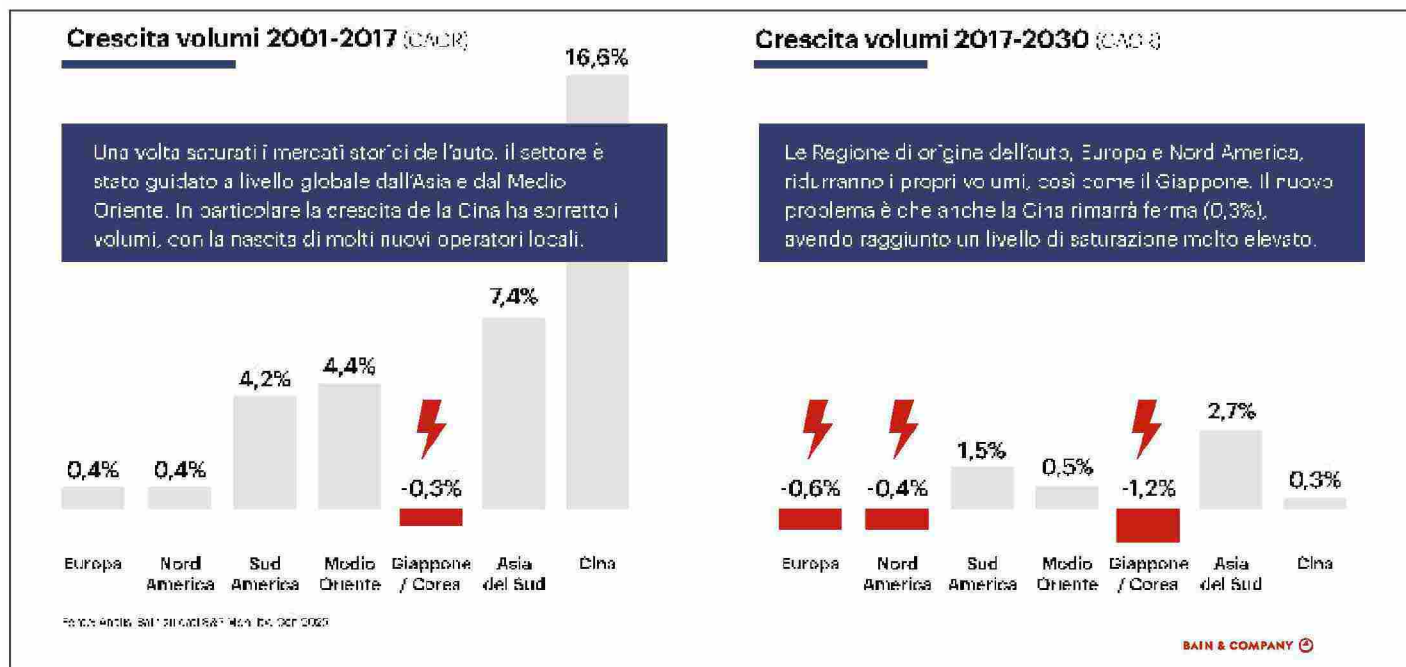


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

[I numeri dell'automotive]

IL SECONDO MESSAGGIO RIGUARDA L'OCCIDENTE: EUROPA E NORD AMERICA HANNO UN DESTINO DI DECRESCITA (INFELICE), INSIEME A GIAPPONE E COREA



gni meno” ancora più pesanti. Anche la Cina, come accennato, subirà una fase di arresto avendo raggiunto un livello di saturazione molto elevato, passando da una leadership assoluta, con il +16,6% del 2001-2017, all’0,3% del 2017-2030. Tutto ciò significa che i piani geopolitici, economici e industriali del settore devono essere totalmente rivisti. I volumi di vendita in Europa sono rimasti al di sotto delle previsioni con un gap che probabilmente si protrarrà almeno fino al 2028 e potrebbe portare a una perdita di 15 milioni di unità cumulate. Stessa sorte si prospetta per Stati Uniti e Canada (seppure con un impatto minore, -7,5 milioni di unità cumulate entro il prossimo triennio), che dopo il Covid hanno dimostrato una scarsa capacità di ripresa rispetto alle attese.

IL PESO DEI DAZI

Le ricadute di questi trend geopolitici sono ovviamente pesanti per i singoli costruttori, anche se in misura diffe-

rente a seconda della loro esposizione sui mercati internazionali. Tra i player europei quelli maggiormente colpiti sono i tedeschi che rischiano



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

[I numeri dell'automotive]



IN ITALIA AVANZA L'IBRIDO

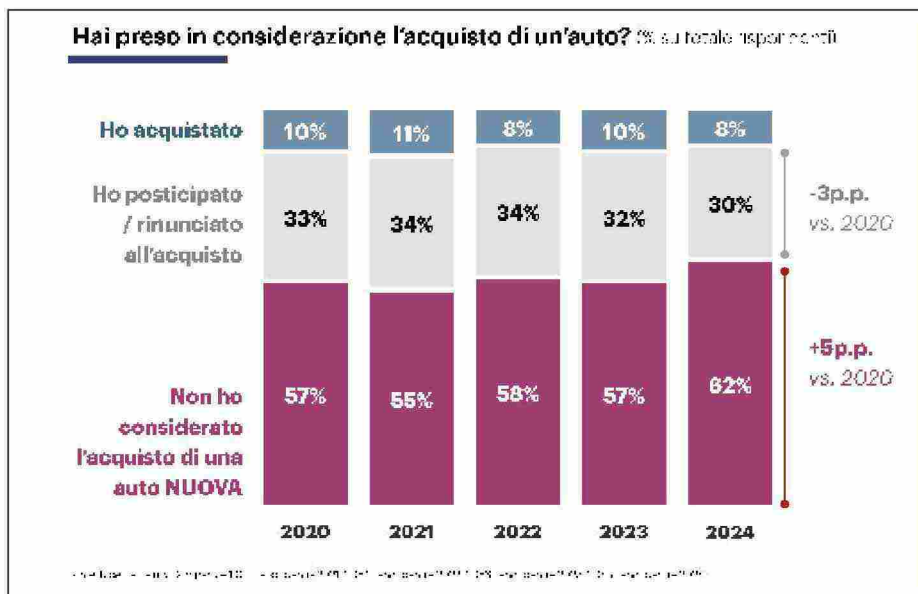
Guardando alla situazione nel nostro mercato interno, nei primi otto mesi del 2025 (i più recenti al momento in cui scriviamo) secondo i dati ANFIA, i volumi complessivi delle immatricolazioni si sono attestati a 1.040.734 unità, con un calo del 3,7% rispetto a quelli di gennaio-agosto 2024. Le auto a benzina hanno fatto segnare una flessione del 17,6% e quelle delle diesel del 32,1%, rispettivamente con quote di mercato del 25,8% e del 10% (solo 10 anni fa le auto a gasolio rappresentavano il 56% del parco circolante). Parallelamente mild e full hybrid sono cresciuti del 9,4% con una quota del 44,2%. Per quanto riguarda le vetture ricaricabili, le elettriche hanno raggiunto una rappresentatività del 5,2%, con vendite in aumento del 29% (ma con poco più di 54mila unità, provenienti prevalentemente dalle flotte), mentre le ibride plug-in fanno un balzo in avanti del 62,6% (circa 59mila unità) con una quota del 5,6% nei primi otto mesi. Questi numeri dicono chiaramente che gli italiani, nonostante incentivi e imposizioni normative, non apprezzano particolarmente le BEV e, in nell'attuale fase di incertezza economica e geopolitica, preferiscono le ibride. Sulle elettriche l'Italia è fanalino di coda in un mercato europeo che viaggia così lento da sembrare fermo. La progressione delle full electric avanza a passo di lumaca da ormai un triennio nonostante l'aumento esponenziale delle colonnine di ricarica. Parlano i numeri: la quota dell'immatricolato è del 7% in Spagna, 17% in Germania, 19% in Francia e Regno Unito. Nel frattempo, tornando all'Italia, le diesel, a cui finora è stata attribuita la colpa di inquinare troppo, stanno scomparendo dal mercato. Che sia stata una scelta avventata, priva di fondamento scientifico lo dimostra il fatto che non ha avuto alcun impatto sulla riduzione delle emissioni medie di CO2 delle auto vendute, rimaste sino a oggi costantemente sopra i 115 g/km (119,1 nel 2024).

di lasciare sul terreno circa la metà dei propri volumi tra calo del mercato cinese, stagnazione in Europa e dazi con gli USA. Per quanto riguarda le sole "gabelle doganali" invece, colpiranno in maniera maggiore le case giapponesi e coreane, le cui percentuali di vendita dipendono da sempre in maniera importante dai mercati nordamericani. Per comprendere a fondo i nuovi assetti geopolitici ed economici è utile indagare anche sulle motivazioni che hanno spinto l'amministrazione Trump a imporre nuovi sulle importazioni di merci. Dal 1947 al 2022, secondo quanto emerge dalla ricerca di Bain, gli Stati Uniti hanno subito un crollo costante della manifattura con una quota di Pil sul totale che è passata dal 25 al 10%, mentre quella degli addetti del settore è sprofondata dal 30 all'8%. La



[I numeri dell'automotive]

GLI ITALIANI, PUR USANDO DI PIÙ L'AUTO, NON NE COMPRANO UNA NUOVA, PREFERENDO UN'AUTO USATA O IL "FINE VITA" DELL'ATTUALE...

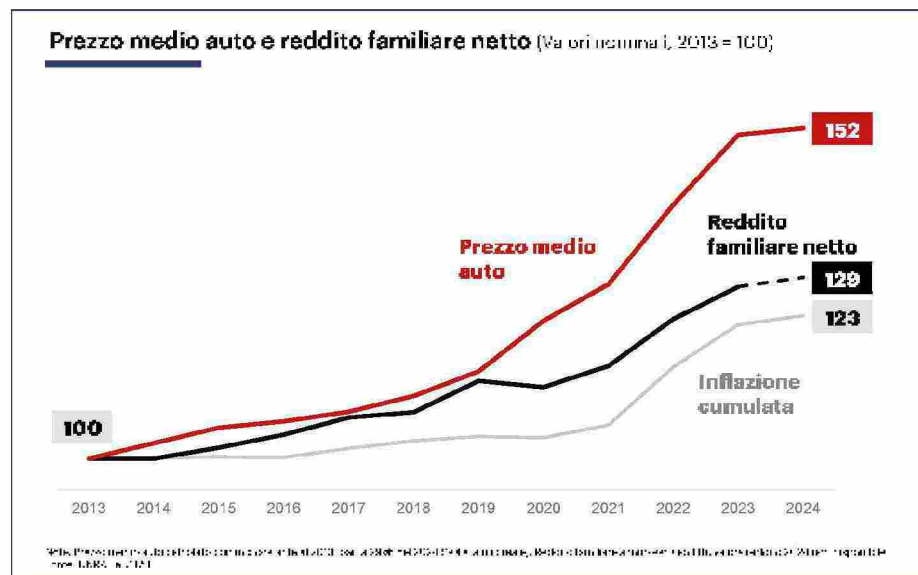


produzione mondiale di acciaio, per esempio, nel 2000 era attribuibile per il 12% agli USA e per il 15% alla Cina (una situazione di sostanziale parità), mentre nel 2023 è diventata rispettivamente del 4% per gli States e per il 54% del Paese asiatico. In pochi anni la globalizzazione ha rotto tutti gli equilibri dando vita, in sostanza, a un solo grosso esportatore (la Cina) e un altrettanto grande importatore (gli Stati Uniti). Analogo il discorso per il settore dell'auto. Il Nord America è al primo posto a livello globale per l'importazione di auto e veicoli commerciali leggeri con circa 5 milioni di unità registrate nel 2024, seguito a breve distanza dall'Europa (4 milioni) e dal Medio Oriente (3 milioni). Fanalini di coda Cina e Giappone, quasi completamente autonomi a livello produttivo.

impianti produttivi, ormai occupati mediamente per meno del 60% (Mercedes-Benz 55%, BMW e Volkswagen

58%, Stellantis 48%). In questo contesto tutt'altro che roseo c'è però anche qualche parziale buona notizia, almeno per il nostro mercato: l'indagine di Bain & Company sulle abitudini di mobilità degli italiani dimostra che pur in un contesto così complesso il consumatore non rinuncia all'utilizzo dell'auto, la quale rimane il mezzo di mobilità principale per l'80% del campione intervistato, con un forte balzo in avanti nel 2024 (+8 punti percentuali) rispetto all'anno precedente. Pur utilizzando maggiormente l'auto, tuttavia, cala drasticamente la propensione all'acquisto: il 92% del campione ha infatti rinunciato a comprare un mezzo nuovo puntando piuttosto sull'usato o rimandando tale decisione in attesa di tempi migliori. La percentuale di consumatori di mobilità che non ha neppure preso in considerazione l'acquisto di una vettura di nuova immatricolazione

ANCHE PERCHÈ IL REDDITO NETTO È SI AUMENTATO...MA MOLTO MENO DEL PREZZO DELLE AUTOMOBILI



FATTORE PREZZI

Le case europee devono poi fare i conti con la bassa saturazione degli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

[I numeri dell'automotive]

è salita di 5 punti percentuali. Ciò è dovuto sicuramente al generale senso di disorientamento generato dalla transizione energetica, dal contesto socio-economico e dalle relative normative antinquinamento, ma la motivazione principale è sicuramente da imputare al prezzo. Insomma, le auto sono troppo care: secondo i dati di Unrae e Istat il costo medio oggi è aumentato del 52% rispetto al 2013, mentre l'inflazione e il reddito sono saliti "soltanto", rispettivamente, del 23% e del 29%. L'automobile, in definitiva, non è più un bene accessibile a tutti, ammesso che lo sia mai stato. L'aumento dei listini e la forte instabilità economica globale allontanano il consumatore e, di certo la possibilità di avere motori "green" (veri o presunti che siano), sofisticati sistemi digitali o avanzati dispositivi di sicurezza e assistenza alla guida non rappresentano argomenti suf-

A frenare la vendita di auto, elettriche e non, è sicuramente il prezzo elevato: **il costo medio è aumentato del 52% rispetto al 2013**

ficientemente allettanti per quanti devono fare i conti con la perdita del loro potere d'acquisto.

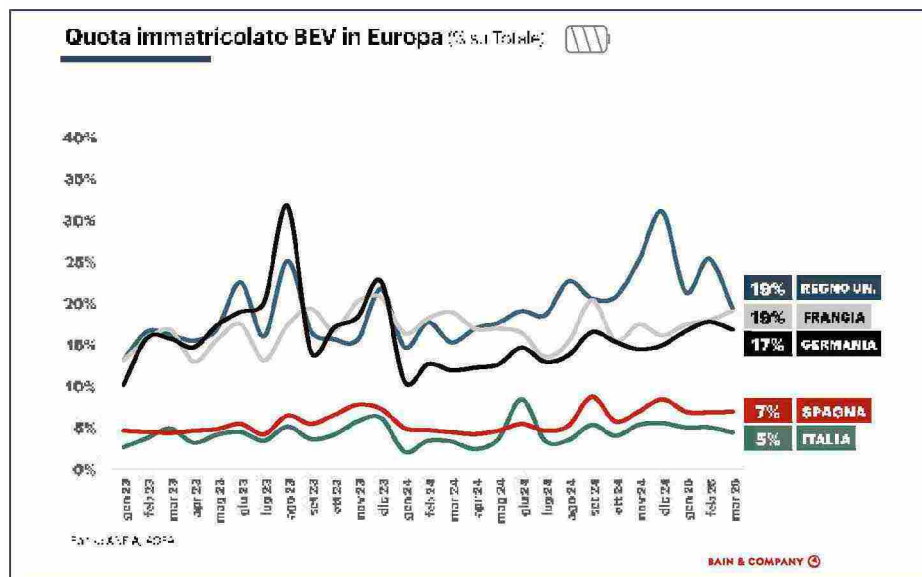
Non a caso il 27% degli intervistati ha dichiarato di essere disposto a riconsiderare l'acquisto di un mezzo nuovo unicamente a fronte di un consistente sconto del concessionario. Il fattore prezzo è talmente rilevante da rappresentare anche il principale motivo (35%) per cui sempre più consumatori scelgono un'auto cinese, ormai alla conquista del mercato nostrano.

Anche la qualità percepita (passata dal 36% del 2023 al 30% dello scorso anno) non è più uno dei requisiti decisivi per cui si opta per un modello asiatico.

ORA OCCORRE UN ATTO DI CORAGGIO

Tirando le somme, appare chiaro come gli schemi siano totalmente cambiati rispetto al passato e che il settore deve fare i conti con una nuova rivoluzione industriale. Affrontare questa sfida guardando fiduciosi al futuro si può, ma l'automotive deve ripartire da zero, o quasi, ripensando totalmente a obiettivi, economie di scala e piani industriali. Occorre rivalutare alla propria presenza geografica, rivedere la catena del valore e investire in flessibilità per restare competitivi nel medio-lungo termine. L'Europa, in particolare, deve ridefinire con decisione e coraggio il proprio ruolo industriale. Per farlo è indispensabile attuare una strategia comune lasciando perdere i campanilismi e la tentazione di "fare da soli"; bisogna fare squadra, insomma. Auspicando che la politica faccia la sua parte per raggiungere il traguardo di un irrinunciabile domani più "pulito" dal punto di vista ambientale, pur senza rinunciare alla sostenibilità sociale e alla tenuta economica.

L'ITALIA È IL FANALINO DI CODA DI UN CARRO CHE PERÒ VIAGGIA COSÌ LENTO DA SEMBRARE FERMO: IN EUROPA LE BEV NON CRESCONO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANFIA

L'AUTOMOTIVE NON PUÒ ASPETTARE

L'intera filiera dell'auto, alle prese con un momento particolarmente complesso, chiede misure urgenti e concrete a livello europeo, per riorientare il settore su target CO₂, transizione e competitività industriale.

Ne abbiamo parlato con il Direttore Generale dell'Associazione Nazionale della Filiera dell'Industria Automobilistica Gianmarco Giorda, dopo il Tavolo automotive di settembre, terzo Dialogo strategico UE



DI ANDREA MARTINELLO

L'industria automotive europea, con le sue associazioni, si è presentata compatta alla terza riunione del Dialogo strategico UE, ribadendo alla Commissione presieduta da Ursula von der Leyen la necessità di lavorare su proposte concrete per salvaguardare l'intera filiera, in un quadro diventato sempre più complesso e difficile da gestire. L'incontro ha portato a una "timida apertura" alle richieste più volte evidenziate, ma occorre ora concentrarsi fattivamente su alcune priorità che non possono più essere rimandate, pena la stessa sopravvivenza di molte aziende e i conseguenti costi sociali.

REGOLAMENTO CO₂ VERSO UNA REVISIONE

Il momento è "critico", come ci riferisce il Direttore Generale di ANFIA Gianmarco Giorda e richiede azioni immediate. In primis sulla questione della revisione dei target di riduzione delle emissioni di CO₂ a partire dal triennio 2025-2027 e per il 2030 e 2035, associata anche alla richiesta di tre corsie



separate per auto, veicoli commerciali leggeri e veicoli industriali. “Nella revisione del Regolamento CO₂ che si avvicina, la Commissione sembra disposta a considerare un approccio basato sulla neutralità tecnologica”, spiega Giorda, “Questo è un aspetto importante per noi, perché ci permette di guardare al futuro non solo in un’ottica mono-tecnologica, ma con alternative da accostare all’elettrificazione, che rimane mainstream ma non l’unica soluzione possibile”. Anche perché, il mercato sta dando segnali chiari: in Paesi come Francia, Germania, Spagna e Italia la penetrazione delle auto totalmente elettriche è ancora sotto il 20%, soglia identificata come quella degli *early adopters*, cioè la fascia di acquirenti più sensibile alle innovazioni. Arrivare a quote più alte (30-50%), senza interventi significativi, è considerato da tutti molto difficile. Paesi come Norvegia e Olanda, dove la diffusione dell’elettrico è massiccia, rappresentano eccezioni non confrontabili con Paesi più grandi, sostenute altresì da misure di

incentivo particolarmente forti. “La transizione verso l’elettrico deve essere più graduale e gestibile, mettendo al centro la neutralità tecnologica e la revisione dei target 2030”, sottolinea Giorda, “Il mercato non sta accettando l’attuale velocità di conversione all’elettrico: se il consumatore non compra auto elettriche, l’industria non può essere costretta a produrle per rispettare target basati su percentuali di mercato che sono fuori dalla logica e dalla portata del consumatore. Oggi siamo al 15-16% sulle autovetture e al 4-5% sui commerciali leggeri, quindi molto lontani dal target”.

TRANSIZIONE SOFT

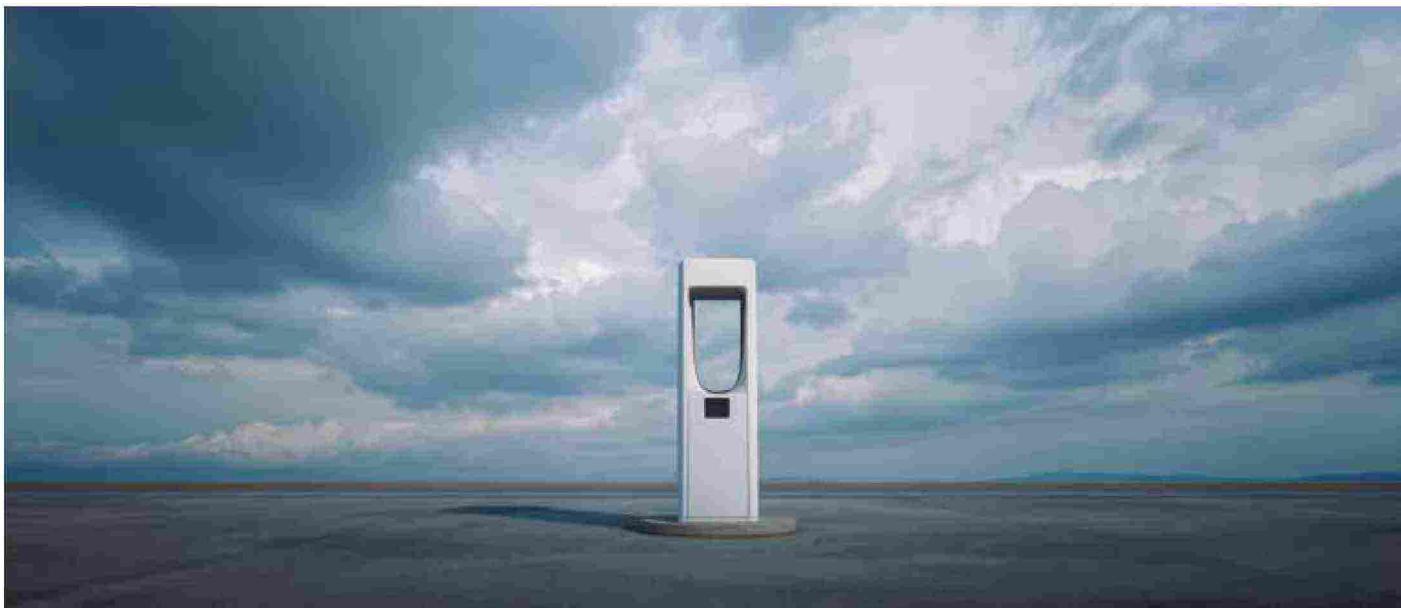
Commissione e industria automotive sembrano comunque concordi nel riconoscere che l’offerta di modelli - che oggi è corposa - non è più l’ostacolo principale alla diffusione dell’elettrico, mentre persistono gap di prezzo, infrastrutture e limiti di adattabilità della tecnologia ai vari contesti. “I costruttori hanno ora numerosi modelli elettrici da offrire, ma restano signi-

ficative le differenze di prezzo rispetto ai veicoli tradizionali, la carenza di infrastrutture di ricarica e la non adattabilità della tecnologia a tutte le tipologie di territorio e utenza. Non si propone un ritorno indietro, ma una serie di aggiustamenti per reimposta-



Gianmario Giorda,
Direttore Generale di ANFIA

[Le associazioni]



Occorre stabilire la quota "realistica" delle vetture elettriche al 2035, oppure ridefinire il metodo di calcolo delle emissioni di CO₂, non più limitato al solo dato 'allo scarico' ma valutato sull'intero ciclo

re il percorso di transizione in modo realistico".

LE PRIORITÀ

La priorità per l'industria automotive è di arrivare al più presto a proposte concrete per la revisione dei target di CO₂, a cominciare dal triennio 2025-2027, per il quale vanno ridefiniti i target per gli LCV, per mantenere gli attuali *utility factors* dei veicoli plug-in, rivedendo i limiti previsti al 2030. "Il lavoro non può restare a livello di dichiarazioni generiche: è necessario al più presto avviare attività operative tra Commissione e industria, con il coinvolgimento di CLEPA e ACEA, per

La **priorità** per l'industria automotive è di arrivare al più presto a **proposte concrete** per la **revisione** dei **target di CO₂**

tradurre le aperture in azioni concrete e quantificate. Occorre quindi stabilire la quota "realistica" delle vetture elettriche al 2035, oppure ridefinire il metodo di calcolo delle emissioni di CO₂, non più limitato al solo dato 'allo scarico' ma valutato sull'intero ciclo. Senza definizioni e cifre precise si rimane a dichiarazioni di principio che non si trasformano in politiche applicabili".

KEI CAR, UNA NUOVA CATEGORIA DI VEICOLI

Altro importante aspetto emerso nel corso dell'incontro è l'apertura, da parte della Commissione, a inserire all'interno della regolamentazione europea una nuova categoria di *small cars* che possano costare meno, avere contenuti tecnologici più essenziali e usufruire di incentivi e semplificazioni normative. Si tratterebbe quindi di un segmento intermedio tra quadricicli leggeri e utilitarie di piccola cilindrata, analoghe alle giapponesi *kei cars*, pensato soprattutto per chi

viaggia spesso da solo in contesti urbani. In Giappone queste sono già realtà, con modelli lanciati da Suzuki, Toyota, Mazda, Honda. Anche in Europa potrebbero essere sviluppati veicoli pensati per la mobilità urbana, elettrici al 100%, con dotazioni e requisiti di sicurezza commisurati a un veicolo prettamente urbano. "È stata anche avanzata l'idea che questi veicoli siano prodotti in Europa ed equipaggiati con componenti europei, collegando questo progetto alla forte azione di sensibilizzazione che stiamo portando avanti sul tema del local content, per cui vorremmo che si iniziasse a discutere della possibilità di agevolare la vendita in Europa di vetture che abbiano una percentuale importante di componenti acquistati nel Vecchio Continente: una misura che può apparire "difensiva", ma che va nella direzione di proteggere la competitività della nostre aziende e di riportare in Europa la filiera della componentistica, riservando magari l'accesso a incentivi pubblici ai vei-

[Le associazioni]



Anche in Europa potrebbero essere sviluppati veicoli pensati per la mobilità urbana, elettrici al 100%, con dotazioni e requisiti di sicurezza commisurati a un veicolo prettamente urbano: nella foto kei car Honda N-Box

coli che montano una soglia minima di componentistica europea”, spiega Giorda.

UNA POLITICA EUROPEA COMUNE PER LA COMPETITIVITÀ

Le aziende della filiera automotive, a tutti i livelli, stanno affrontando importanti costi di trasformazione, a cui si sommano prezzi per l'energia elevati e una minore flessibilità del lavoro rispetto ad altri Paesi produttori. Negli Stati Uniti e in Cina molte imprese hanno inoltre beneficiato in questi anni di sussidi e incentivi importanti. L'assenza di un approccio comune europeo “deciso”, come evidenzia Giorda, rischia di lasciare i singoli Paesi nella difficoltà di sostenere politiche di domanda efficaci.

Per questo motivo va sollecitato un intervento regolamentare immediato e una politica industriale a livello co-

munitario. Va inoltre considerato che la transizione energetica è solo un pezzo del “puzzle” dell'attuale stato di salute del mondo dell'auto, segnato da una perdita di immatricolazioni che perdura ormai da anni. In Italia pesa soprattutto la frenata produttiva di Stellantis, ma più in generale si fa sentire sull'intero mercato europeo anche la forte pressione dei costruttori cinesi e l'incertezza alimentata dai dazi e dalle politiche protezionistiche. ANFIA si impegna quindi a condividere con la Commissione UE, entro fine anno, delle proposte specifiche e concrete per “riacquisire una sovranità tecnologica libera da dipendenze e per creare un argine regolamentare alla pressione derivante dalla disparità competitiva dell'industria europea rispetto ai competitor asiatici, in considerazione che l'UE è l'unica regione al mondo a non aver messo in campo una strategia difensiva in questo sen-



so. Occorre quindi valorizzare il made in UE di veicoli e componenti, prevedendo anche una regolamentazione sul *local content*”.

DECARBONIZZAZIONE: VALUTARE TUTTE LE SOLUZIONI

Necessario, infine, un piano serio di decarbonizzazione del parco circolante dei 250 milioni di auto con età media di oltre 12 anni e con valori emissivi che possono essere largamente ridotti già oggi senza attendere il 2035.

Oltre ai veicoli BEV (full-electric), vanno infatti favorite soluzioni a basse emissioni come PHEV, hybrid-mild o veicoli tradizionali alimentati con carburanti alternativi, non solo sintetici ma anche biocarburanti, così da raggiungere riduzioni significative di emissioni nel breve termine.

Per quanto riguarda i carburanti alternativi, va ricordato che con il regolamento “Fit for 55” era prevista per il 2026 una revisione del Regolamento CO₂, compresi gli effetti di sostenibilità dei biocarburanti.

Questa è stata anticipata già a fine 2025, per valutare i progressi della transizione ed eventualmente aprire a nuove soluzioni tecnologiche come i biocarburanti.

Occorre tuttavia ridefinire la metodologia di calcolo della CO₂, attualmente viene misurato solo ciò che esce dal tubo di scarico, penalizzando i biocarburanti che invece “compensano” con la CO₂ risparmiata nella fase di produzione (quindi definiti *carbon neutral*).

ANFIA AFTERMARKET IL BAROMETRO INDICA LA STRADA

Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione ANFIA-Aftermarket, analizza le dinamiche della filiera indipendente del post-vendita, alla luce delle ultime rilevazioni semestrali. La recente inversione negativa dei fatturati non deve preoccupare chi saprà adeguarsi al mercato



DI FULVIO MIGLIO

Inflazione, contesto congiunturale incerto, parco circolante sempre più anziano, processo di elettrificazione e digitalizzazione, recenti turbative quali la “tensione dei dazi, la crescente penetrazione dei marchi asiatici sul mercato europeo e la rimodulazione degli stock nei magazzini della filiera IAM, per garantire un buon servizio pur migliorando i flussi di cassa... Il tutto mentre crescono le attese sulla revisione del Regolamento europeo per la riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri (a partire dal cosiddetto “Dialogo Strategico” tra la Commissione UE e l’industria automotive partito lo scorso gennaio, che ha avuto come terza tappa l’incontro del 12 settembre scorso), la cui adozione prevista nel secondo trimestre 2026 preoccupa per l’assenza di date certe e di un’agenda precisa. Sono diversi i fattori che hanno impattato sui risultati al 30 giugno 2025, come riportato dal Barometro Aftermarket, rilevazione statistica interna al Gruppo Componenti Anfia che fornisce un trend indicativo dell’andamento del mercato dei ricambi automotive su base mensile, sia a livello consolidato



sia a livello di singole famiglie prodotto. Il fatturato aftermarket, inteso come fatturato generato con la filiera indipendente, ovvero dai produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM, registra infatti una flessione dello 0,7% nel primo semestre 2025 rispetto allo stesso periodo del 2024, quando aveva chiuso a +4,2% rispetto a gennaio-giugno 2023. Va sottolineato, tuttavia, che a un primo trimestre in ribasso dell'1,6%, ha fatto comunque seguito un secondo trimestre che ha fatto registrare un +0,2%. Su queste importanti tematiche abbiamo intervistato Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione ANFIA-Aftermarket: "La lieve flessione del primo semestre 2025, che fa seguito a un triennio 2022-2024 in forte crescita, è un primo segnale di un possibile rallentamento del trend degli ultimi anni".

INTERPRETAZIONE RAGIONATA DEI DATI

Agosto è sempre un mese particolare legato al periodo feriale e quest'anno si è ri-

velato abbastanza "piatto" molto simile all'epoca pre-Covid, anche per l'estensione generalizzata del periodo dedicato alle ferie da parte delle autofficine e dei ricambisti dopo il "boom" di domanda degli ultimi anni. I primi dati di settembre 2025 inducono a un moderato ottimismo, sottolinea Pellegrino: "Dopo un quadriennio 2021-2024 particolarmente positivo, la flessione registrata è reale, sebbene motivata da diversi fatti contingenti: dalla cessazione degli effetti post Covid, all'inflazione che ha impattato "a doppia cifra" i prezzi, al fatto che l'intera filiera, a causa dei ritardi nelle forniture, ha incrementato significativamente gli stock di ricambi nei suoi magazzini. Il 2025 sta tornando alla normalità. Se fino all'anno scorso la distribuzione mediamente gestiva oltre tre mesi di stock, adesso ne gestisce due o due e mezzo, con una conseguente ottimizzazione degli acquisti. Inoltre, l'invecchiamento del parco circolante - con un'età media delle auto arrivata a 13 anni nel 2024 - influisce

sul prezzo medio dei prodotti: da una parte c'è più attenzione alla manutenzione, ma al contempo si evidenzia una scelta - in qualche caso e per prodotti non di sicurezza - verso prodotti/marchi "budget". In più, è tornata in auge,



Massimo Pellegrino è il Coordinatore della Sezione ANFIA-Aftermarket

[Le associazioni]

BAROMETRO AFTERMARKET ANFIA - 1° SEMESTRE 2025

FAMIGLIE PRODOTTO	VAR.% FATTURATO Gen-Giu 2025/2024
Componenti Carrozzeria e Abitacolo	-4,3%
Componenti Motore	-0,6%
Componenti Elettrici e Elettronici	-2,8%
Materiali di Consumo	-3,6%
Componenti Undercar	+7,5%
TOTALE	-0,7%

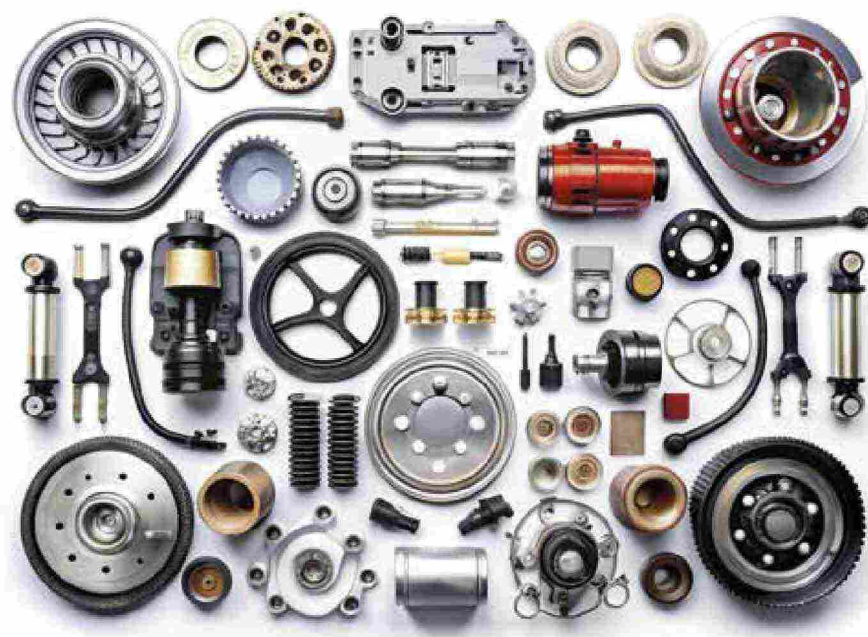
giustamente, da parte della distribuzione, la doverosa attenzione ai flussi di cassa. Soprattutto i distributori più grandi, più strutturati con chiari e definiti KPIs hanno una grande attenzione sugli aspetti finanziari”.

LE FAMIGLIE DI PRODOTTO

Quattro su cinque famiglie di prodotto presentano una variazione negativa nella prima metà del 2025. Le contrazioni più marcate sono quelle dei componenti di carrozzeria e abitacolo (-4,3%) - dopo un primo semestre 2024 a +17,4% e una chiusura d'anno a +8,5% - e dei materiali di consumo (-3,6%), che nel primo semestre 2024 avevano chiuso a +3%, concludendo l'anno a +0,5%. Seguono i decrementi più contenuti dei componenti elettrici ed elettronici (-2,8%), che avevano riportato un aumento del 3,7% nel primo semestre 2024 e del 6,3% nell'intero anno, e dei componenti motore (-0,6%), dopo il +7,8% di gennaio-giugno 2024 e la chiusura a +5,6%. Risulta, invece, in crescita il fatturato dei componenti undercar (+7,5%), che avevano chiuso in rialzo sia il primo semestre 2024 (+1,3%) che l'intero anno (+1,2%). “Il calo relativo alla famiglia carrozzeria e abitacolo”, spiega Pellegrino, “è legato all'implementazione in primo equipaggiamento dei

sistemi ADAS. La frenata d'emergenza riduce gli incidenti, certamente un effetto positivo guardando alla sicurezza delle strade, ma chiaramente impatta il mercato dei ricambi. Un altro impatto è legato al nuovo Codice della strada, molto stringente sull'uso del cellulare e sui limiti di velocità, che ha creato maggiore attenzione alla guida, infine c'è un forte ritorno all'utilizzo dei ricambi usati di carrozzeria, specie quando non sono coinvolte le compagnie assicurative ed i veicoli sono datati”. Passando alla seconda

famiglia in ordine di segno negativo, i materiali di consumo che vanno dal frenante ai tergicristalli ai filtri, tutti componenti soggetti ad usura: “Qui influisce un'attività importante di riallineamento delle scorte da parte della filiera distributiva, soprattutto da parte dei distributori, che sebbene abbiano risultati di vendita positivi, stanno riducendo gli acquisti con l'obiettivo di ottimizzare le scorte, anche grazie al migliorato livello di servizio da parte dei componentisti”. Per la terza famiglia col segno negativo, i componenti elettrici ed elettronici, in questo caso la risposta è semplice: “La qualità cresce in maniera esponenziale. Quindi un componente elettronico o si rompe subito - e quindi interviene la garanzia della Casa automobilistica oppure potrebbe arrivare a fine vita del veicolo. Parliamo prevalentemente di sensori e centraline”. Sempre in ordine di negatività seppur minima, per i componenti motore non ci sono grandi spiegazioni e i dati sono in li-



[Le associazioni]

Sul calo dei materiali di consumo influisce un'attività di **importante destoccaggio** da parte della **filiera distributiva**, soprattutto dei distributori

nea con l'anno scorso: "Salvo che per le rettifiche: chi rettificava motori e li teneva in magazzino pronti per venderli, in questo momento di "confusione tecnologica" non rigenera più per tenerli in stock, preferendo la rigenerazione su richiesta, per cui i componenti dedicati ne soffrono". In crescita rimane solo la quinta famiglia dei componenti under car, con un ottimo +7,5%: "Parliamo del sotto telaio e i prodotti più importanti sono gli ammortizzatori e tutta la parte delle sospensioni. In Italia si verificano molti danni causati da strade sconnesse, anche su auto di marchi premium però già passate di mano, cioè che dopo i 3-4 anni di vita, ad esempio se gestite da società di noleggio, arrivano come seconda mano all'automobilista privato; hanno ancora un valore percepito medio-alto e tendenzialmente in officina non si chiede il prezzo più economico ma un buon compromesso qualità-prezzo". Tirando le somme, la situazione non preoccupa eccessivamente Pellegrino: "Il mercato aftermarket dell'intera filiera dai componentisti, ai distributori, ricambisti e officine resta comunque positivo, sia grazie a volumi aggiuntivi che soprattutto grazie al mix venduto (ricambi con prezzi medi più alti). Possiamo in

buona sostanza parlare di un riaggiustamento naturale del mercato, senza trend negativi preoccupanti".

DOMANDA RICAMBI: COSA ASPETTARSI?

Quali sono stati e saranno i fattori che influenzano e influenzeranno la domanda di ricambi? Pellegrino ha le idee chiare: "Circolano oltre 40 milioni di auto, il parco più numeroso di sempre, ma di questi 40 milioni circa un quarto sono auto tra Euro 0 e Euro 3, con almeno 20 anni d'età; c'è poi da considerare lo spostamento dei veicoli usati dal Nord al Sud Italia, dove si hanno norme antinquinamento meno stringenti. Inoltre, ogni 100 nuove auto immatricolate, il doppio passa di proprietà come auto usate di seconda-terza-quarta mano; quindi, il parco tende a invecchiare in maniera importante; infine se consideriamo le radiazioni, come riporta il PRA, restano basse. In buona sostanza il mercato aftermarket sulle motorizzazioni tradizionali resterà stabile per anni. Riguardo l'evoluzione, chiaramente l'intera filiera deve essere pronta a informarsi e formarsi sulle nuove tecnologie dalle auto full hybrid, plug-in ed elettriche, nonché sui carburanti alternativi. Riassumendo, "nell'autoriparazione prevale chi sa essere reattivo alle sfide, tenendo alto il livello di preparazione tecnica, di apertura al cambiamento e, soprattutto, del servizio al cliente, fatto di capacità di orientamento in una fase con pochi punti fermi, anche per il consumatore finale e di flessibilità e attenzione alle sue esigenze sempre più mutevoli e differenziate. Va sempre sottolineata la necessità del cambio culturale da parte degli autoriparatori, che dovrebbero puntare maggiormente sulla giusta retribuzione della ma-

nodopera e non più sulla marginalità derivante dal ricambio; questo è un errore strategico da non commettere più, soprattutto in un mercato dove l'utente finale è molto più informato rispetto al recente passato".

STRATEGIE IN ATTO

ANFIA sta attivando tavoli di lavoro sia a livello europeo attraverso CLEPA, sia a livello nazionale con gli enti preposti, con l'obiettivo di monitorare l'ingresso di ricambi in Europa e quindi in Italia, dove anche a causa dei dazi USA, entrano una quantità importante di ricambi proveniente dalle LCC (low cost country) dove le omologazioni devono essere maggiormente verificate dagli enti preposti. "La situazione", conclude Pellegrino, "è fluida. Al 30 giugno registriamo 855.000 immatricolazioni di auto nuove da inizio anno, -3,6% rispetto al 2024 e -21% a confronto con il 2019. L'alimentazione a benzina dichiara un -17%, il diesel -32%, il mild e full hybrid poco più del +10%, le ricaricabili/plug-in +40% e le pure elettriche +28%. Le alimentazioni a benzina valgono ancora il 26% del mercato, il diesel 10%, le mild e full hybrid 44%, le ricaricabili 10%, le elettriche 5%. Poi c'è una piccola quota di auto a gas, in caduta libera, ma comunque al 9% di quota. Lo scenario più realistico dice che al 2034 le pure elettriche dovrebbero arrivare al 21% dell'immatricolato e i veicoli con parte di endotermico e di elettrico all'89%, con una sparizione del diesel. Al 2035 6 auto su 10 avranno motori tradizionali e se il "Dialogo Strategico" UE rimandasse le scadenze potremmo arrivare al 70%, nella speranza di favorire i carburanti alternativi ecologici come l'idrogeno e gli e-fuel. Speriamo nel buon senso e in un approccio pragmatico e non ideologico".

CERCA NEL SITO

Cerca ...



Conversazioni d'autore

Sul palco della Harmonica di Trento si chiamano i grandi testi del nostro tempo: economia, clima, spiritualità, attualità, musica. Quattro appuntamenti per affrontare queste tematiche attraverso i pensieri e le parole di voci d'autore. Gli appuntamenti sono aperti alla cittadinanza.



INGRESSO GRATUITO
Tutti gli eventi a ingresso presso la Sala della Harmonica, in via Verdi 20 a Trento. Gli appuntamenti sono aperti alla cittadinanza, per garantire l'accesso a tutti, prenotazione nell'area dedicata sul sito www.ecostampa.it o inviando un sms al numero 0461 570139 presso la nostra linea.

130

BTS
La nostra storia continua

ITAS Forum

meeting@trivalfc.it - T. +39 0464 570139

Hai già pensato al tuo evento di Natale?

Scopri le nostre proposte a Trento



Si è verificato un errore. Riprova più tardi. (ID riproduzione: CqPm_mSrmaPLtul_)
[Ulteriori informazioni](#)

Altri video su YouTube



Cats Being Weird
2,5 Mln di visualizzazioni



Travaglio: ecco perché hanno bocciato il ponte...
285.911 visualizzazioni



La famosa torta di mele tedesca c...
1 Mln di visualizzazioni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Categoria news: OPINIONEWS ITALIA



ANFIA * ITALIA – PRIMI NOVE MESI DEL 2025:
 «VEICOLI COMMERCIALI -6,1% E AUTOCARRI
 -8%, MA IL COMPARTO DEI RIMORCHI SEGNA
 UN AUMENTO DEL 12,2%»

[E-mail](#) [Stampa](#)

[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#)

Riceviamo e pubblichiamo integralmente:

🕒 19.23 - martedì 4 novembre 2025

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) –
 ////

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri ha chiuso i primi nove mesi del 2025 con oltre 141.000 veicoli commerciali immatricolati, registrando un calo del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2024, quando i volumi superavano già le 150.000 unità. Tuttavia, il terzo trimestre del 2025 è andato meglio rispetto al terzo trimestre del 2024, con una crescita media del 10,1% nei mesi di luglio, agosto e settembre.

Nei primi nove mesi, il mercato degli autocarri pesanti conta 20.823 immatricolazioni, in calo dell'8% rispetto al 2024. In particolare, luglio e settembre hanno registrato numeri positivi, rispettivamente con un +4,4% e un +21,9%, mentre agosto si è concluso con un leggero calo del 4,6%.

POLO SALUTE
 INTEGRATORI ED ALIMENTI FUNZIONALI

CODICE SCONTO
PROMO10%
 VALIDO SU TUTTI I PRODOTTI

POLOSALUTEITALIA.IT

LAGO DI GARDA
 APPARTAMENTO IN VENDITA
 VICINO LAGO E FIUME

VIA LUNGO SARCA 16 - LIDO DI ARCO (TN)
PER INFORMAZIONI CLICCA QUI

Volare con Noi

Unità

DONA IL 2X1000, SCRIVI M20

SINISTRA ITALIANA

Abbiamo un obiettivo chiaro:
 fare dell'Italia un Paese
 più giusto, più solidale, più verde.

Aiutaci: partecipa anche tu e iscriviti a Sinistra Italiana.

CLICCA QUI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il mercato dei veicoli trainati con portata totale a terra superiore a 3.500 kg, che aveva chiuso in negativo nel 2024 con un -13,2% rispetto al 2023, ha invece registrato una crescita nel 2025. Con 11.520 rimorchi e semirimorchi immatricolati nei primi nove mesi, il comparto segna un aumento del 12,2%. Nei mesi di luglio, agosto e settembre, la crescita media è stata del 22,7%.

Infine, nei primi nove mesi del 2025, il comparto degli autobus oltre le 3,5 tonnellate registra un calo del 16,9% nelle immatricolazioni, probabilmente a causa della riduzione dei fondi per il trasporto pubblico. A luglio 2025 il calo è stato del 21,2%, ma ad agosto e settembre la tendenza si è invertita, con una crescita media del 29% nei due mesi.

////

Nei primi nove mesi del 2025, il mercato dei **veicoli commerciali leggeri**, nell'UE-EFTA-UK, si attesta a circa 1,36 milioni di unità e registra un calo dell'8,5% rispetto allo stesso periodo del 2024.

Il mercato degli **autocarri** con ptt superiore a 3.500 kg conta poco meno di 269mila nuove registrazioni, in calo del 9,9%. Inoltre, analizzando il mercato degli **autocarri per segmento**, gli autocarri pesanti (ptt ≥16.000 kg) registrano una flessione del 9,5%, con quasi 219mila unità vendute.

Gli **autobus** con ptt superiore a 3.500 kg sono quasi 38mila, in crescita del 7,8%.

Categoria news: [OPINIONNEWS ITALIA](#)

Per donare ora, clicca [qui](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA
DELLA FONTE TITOLARE DELLA NOTIZIA E/O COMUNICATO STAMPA

È consentito a terzi (ed a testate giornalistiche) l'utilizzo integrale o parziale del presente contenuto, ma con l'obbligo di Legge di citare la fonte: "Agenzia giornalistica Opinione".

È comunque sempre vietata la riproduzione delle immagini.



Articoli correlati
< >

I commenti sono chiusi.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Italia, in stallo il mercato a ottobre: -2,7% da inizio anno

Il settore

Immatricolazioni in calo dello 0,6% rispetto allo stesso mese del 2024

Filomena Greco

TORINO

Resta debole il mercato dell'auto in Italia nel mese di ottobre, con le immatricolazioni in calo dello 0,6% rispetto allo stesso mese del 2024 e volumi a -2,7% da gennaio a ottobre rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Da inizio anno in Italia sono state registrate un milione e 293.366 autovetture nuove, il 20,4% in meno rispetto al mercato pre-Covid. Proiettando i risultati dei primi dieci mesi sull'intero anno sulla base della stagionalità delle vendite, sottolinea il Centro Studi Promotor guidato da Gian Primo Quagliano, «si ottiene un volume di immatricolazioni di 1.502.836 unità con un calo del 3,6% sul 2024 e del 21,6% sul 2019».

Un contributo a sostenere le immatricolazioni, in particolare di auto elettriche, arriverà dagli incentivi prenotati sulla piattaforma predisposta dal ministero dell'Ambiente e andati esauriti tra il

22 e 23 ottobre. Le prenotazioni sono state 55.680 - numero compatibile, fa notare il Centro Studi Promotor, con le immatricolazioni di auto elettriche registrate in Italia in un anno intero - non potranno condizionare il mercato ma sosterranno il segmento delle elettriche correggendo, almeno in parte, i ritardi del mercato italiano rispetto alla media europea,

In questo contesto Stellantis va in controtendenza rispetto al mercato e recupera il 5% dei volumi, grazie soprattutto alle performance di Fiat, Citroen, Lancia e Alfa Romeo. Segna il passo Volkswagen, che perde l'1,4% nel mese e il 2,4% da inizio anno, male anche Renault che perde lo slancio dei mesi scorsi. Tra gli emergenti, MG (Saic Motor) consolida il 3% di quota di mercato. Byd moltiplica quasi per 4 i volumi di vendita e si attesta all'1,5%, da segnalare a ottobre anche l'exploit del marchio Omoda&Jaecoo, brand che superano nel mese i volumi di Volvo.

Federauto, associazione che riunisce i dealer, esprime attraverso il presidente Massimo Artusi una forte preoccupazione. «Auto immatricolazioni e noleggio ad alti livelli rappresentano, per noi, la cartina di tornasole di obiettivi di vendita non ben parametrati tra industria e mercato. Dall'inizio dell'anno, per intenderci, mancano 80mila clienti privati». Per l'Unrae, l'associazione delle

case produttrici estere, il 2025 potrebbe attestarsi a quota un milione e 520mila immatricolazioni, 39mila in meno sul 2024. «È necessario superare la logica emergenziale per abbracciare una visione strutturale, con misure di medio-lungo periodo: una vera politica industriale per l'auto, una revisione coerente della fiscalità delle vetture aziendali, una pianificazione coordinata tra istituzioni e rappresentanze del settore. Solo attraverso un dialogo costante e costruttivo sarà possibile ottenere progressi duraturi, dando al mercato e ai cittadini la certezza di un percorso coerente verso una mobilità più sostenibile e moderna» sottolinea il presidente Roberto Pietrantonio. L'Anfia fa notare, con il presidente Roberto Vavassori, l'incremento registrato dalle vendite di autovetture di marchi cinesi, «pari al 7,9% nei primi dieci mesi del 2025 rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (4,6%)». È una tendenza che rischia, in prospettiva, di sovvertire completamente gli equilibri di mercato, a maggior ragione se e quando i primi costruttori cinesi si insedieranno nella Ue, evitando così di essere sottoposti ai dazi e diventando ancora più competitivi sui prezzi di vendita, non avremo introdotto misure a protezione degli interessi dell'industria automotiva italiana ed europea».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La top 10 delle immatricolazioni a ottobre in Italia

Lo spaccato del mercato del nuovo

MARCA	DENOMINAZIONE COMMERCIALE	OTTOBRE 2025
1. Fiat	Panda	9.388
2. Toyota/Lexus	Toyota Yaris Cross	4.084
3. Chrysler/Jeep/Dodge	Avenger	4.043
4. Dacia	Sandero	4.026
5. Toyota/Lexus	Toyota Yaris	2.925
6. Citroen/Ds	C3	2.749
7. Volkswagen	T-Roc	2.732
8. Dacia	Duster	2.366
9. MG	Mg Zs	2.327
10. Toyota/Lexus	Toyota Aygo X	2.241
Altre	-	88.945
TOTALE	-	125.826

Fonte: Mit

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

AUTO

Mercato fiacco ma brilla Stellantis Pesa il pasticcio degli incentivi



Mercato dell'auto fiacco a ottobre in Italia: flessione negativa dello 0,6% delle immatricolazioni con 125.826 auto registrate. In controtendenza Stellantis ha venduto in Italia 33.704 auto, il 5,2% del 2024, con la quota che sale al 26,8% contro il 25,3% di un anno fa. «Questi risultati testimoniano la solidità della nostra strategia», dice Antonella Bruno, responsabile del mercato Italia di Stellantis.

Risultati generali del mercato sotto le attese anche per colpa del pasticcio incentivi elettriche: il portale del ministero dell'Ambiente, messo a punto da Sogei, non ha funzionato come avrebbe dovuto. Di fatto le oltre 55 mila prenotazioni non si sono trasformate in vendite come denuncia l'Anfia. «Prima l'incertezza legata all'apertura del portale prenotazioni, poi le difficoltà per i concessionari che, dopo un blocco temporaneo, hanno potuto accedere da venerdì pomeriggio. Serviva una piattaforma più robusta», dice il presidente dell'associazione delle imprese dell'indotto Roberto Vavassori.

— **D.LON**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Bene i nuovi modelli e le elettriche. Bruno: "Numeri che confermano la solidità del gruppo"

Stellantis, vendite su del 5,2% in ottobre Sale al 26,8% la quota di mercato in Italia

LO SCENARIO

In un ottobre debole per il mercato automobilistico italiano, Stellantis si muove in controtendenza e riconquista quote di mercato. Mentre le immatricolazioni complessive calano dello 0,6% rispetto a un anno fa, con 125.826 nuove auto registrate, il gruppo automobilistico guidato da Antonio Filosa cresce del 5,2%, raggiungendo le 33.704 unità e una quota del 26,8%, in aumento rispetto al 25,3% di ottobre 2024.

Il mercato ha sofferto per la lunga attesa degli incentivi statali, come ricordato da Anfia, attivi solo dal 22 ottobre, frenando l'interesse dei privati e spingendo i concessionari a sostenere le vendite con immatricolazioni interne e noleggi. Nei primi dieci



Antonio Filosa (Stellantis)

mesi del 2025, le auto immatricolate in Italia sono state 1.293.366, in calo del 2,7% sull'anno precedente. A pesare è anche la concorrenza dei marchi cinesi, in rapida ascesa, che nei primi dieci mesi hanno registrato un aumento del 7,9% rispetto al 2024, con Byd che da sola ha quadruplicato le vendite.

In questo scenario, Stellantis si conferma il primo gruppo sul mercato italiano. «Questi risultati testimoniano la solidità della strate-

gia del gruppo e la capacità di rispondere alle sfide del mercato», ha commentato Antonella Bruno, managing director di Stellantis Italia. Il marchio Fiat mantiene la leadership con la Grande Panda e la nuova Pandina, che insieme detengono una quota del 6%. Bene anche Jeep Avenger, terza con il 3,2%, e Citroën C3, quinta con il 2,4%.

Secondo i dati elaborati da Dataforce, Stellantis ha registrato risultati positivi anche nel comparto elettrico: a ottobre è al primo posto per le auto a batteria (Bev) con una quota del 21,8%, rafforzando la sua posizione nella transizione verso la mobilità sostenibile. L'azienda sottolinea come gli effetti dei nuovi incentivi non siano ancora visibili e che i risultati di novembre saranno decisivi

per misurarne l'impatto.

Per il Centro Studi Promotor, l'anno potrebbe chiudersi con 1,5 milioni di immatricolazioni, in calo del 3,6% sul 2024 e del 21,6% sul 2019. L'Unrae segnala la tenuta delle vetture a Gpl, ormai pari per quota (9,6%) alle auto diesel, penalizzate da normative e limitazioni urbane. Le elettrificate, dalle ibride alle full electric, rappresentano stabilmente oltre la metà del mercato con il 58% delle vendite.

Intanto, il ceo Filosa ha rassicurato i sindacati francesi sul futuro dell'automotive e il gruppo ha annunciato un piano di assunzioni di 1.400 dipendenti a tempo indeterminato in Francia nel 2026. Sul fronte dei chip, garanzie sono arrivate per l'industria automobilistica in Brasile. F. GOR. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

La manifattura corre più delle industrie francesi e tedesche

► L'indice delle Pmi del nostro Paese sale a ottobre a quota 49,9
La spinta arriva «dai nuovi clienti e dall'aumento delle vendite»

LA TENDENZA

ROMA Risale a ottobre l'attività manifatturiera in Italia. Il maggiore indicatore in questa direzione (il Hcob Eurozone Manufacturing Pmi) ha registrato per le piccole e medie imprese del nostro Paese - circa il 90 per cento delle aziende totali - un livello di 49,9 punti contro il 49 segnato a settembre. Prossimo quindi a quota 50 punti, che indica un sistema industriale in fase di espansione.

L'Italia sembra muoversi con più velocità e stabilità rispetto a uno scenario europeo dove solo «la Grecia (53,5) e la Spagna (52,1) hanno riportato gli sviluppi più significativi, con indici in aumento rispetto al mese precedente», mentre i Paesi Bassi (51,8) sono contraddistinti da «un rallentamento della relativa crescita al minimo in quattro mesi», l'Irlanda (50,9) «ha perso vigore» e, soprattutto «continua la contrazione in Germania (49,6), Francia (48,8) e Austria (48,8)».

Più in generale la manifattura europea - a quota 50 a ottobre contro il 49,8 di settembre - sembra vivere una fase di stagnazione. Anche se le imprese dell'area si dicono ottimiste su una crescita nei prossimi 12 mesi.

Cyrus de la Rubia, capoeconomi-

**DOPO LA FIAMMATA
DI SETTEMBRE
RITORNA IN CALO
IL LIVELLO DELLE
IMMATRICOLAZIONI
AUTO (-0,57%)**



Operaio al lavoro in un'impresa manifatturiera

sta della Hamburg Commercial Bank, che cura la rivelazione con S&P Global, nota per la produzione nel Vecchio Continente «un debole barlume di speranza di una ripresa economica. La produzione è adesso incrementata per l'ottavo mese consecutivo, ma non siamo davanti ad uno slancio vero e proprio, in quanto si tratta di una crescita modesta più o meno come quelle dei mesi precedenti». Infatti la domanda nell'economia dell'Eurozona «è rimasta debole», con i nuovi ordini in stagnazione».

L'indice, costruito sulle risposte di 3mila manager di altrettante Pmi, si basa sulle dinamiche relative a nuovi ordini, livelli di produzione, impiego, tempi di consegna dei fornitori e giacenze degli acquisti. Per quanto riguarda l'Italia - nota Nils Mueller di Hamburg Commercial Bank - i dati «mostrano un settore manifatturiero». Per aggiungere: «Sebbene il settore sia ancora in leggera contrazione, un notevole miglioramento della fiducia delle imprese cela un cambiamento di tendenza». Anche perché spiega l'eco-

nomista, «la produzione è tornata a registrare una crescita moderata ed è stata sostenuta dall'acquisizione di nuovi clienti e dall'aumento delle vendite». La domanda complessiva però resta debole. In questa direzione si sconta il calo di ordinativi «da mercati chiave come Francia e Germania. Detto ciò, le aziende sono riuscite a ridurre rapidamente il loro lavoro inavaso». A livello occupazionale il calo dell'occupazione «è dovuto in gran parte alle dimissioni volontarie e alla scadenza dei contratti piuttosto che a un vero e proprio ridimensionamento». Da registrare, forse anche per rispondere all'offensiva dei dazi, che molte realtà del made in Italy «hanno preferito ridurre i prezzi di vendita nel tentativo di stimolare la domanda in un contesto di forte concorrenza».

AUTOMOTIVE

Intanto in Italia rallenta di nuovo il mercato dell'auto. Dopo la crescita del 4 per cento registrata a settembre, il ministero dei Trasporti ha comunicato a ottobre un calo delle immatricolazioni dello 0,57 per cento: 125.826 contro le 126.543 del mese precedente. Guardando ai primi dieci mesi del 2025 sono stati venduti 1.293.366 mezzi, in un calo del 2,7 per cento rispetto al periodo gennaio-ottobre 2024. I numeri segnano un crollo del 20,4 per cento rispetto agli anni precedenti alla pandemia.

Guardando alle motorizzazioni, i modelli a benzina calano del 17 per cento (la quota di mercato è del 23,1 per cento) i diesel perdono il 29,2 (la loro quota è del 9,3). Crescono le mild e le full hybrid (+6,4 per cento), che ormai rappresentano il 45,8 per cento delle nuove vendite. Forte spinta poi per le elettriche con un +64,9 per Bev e Phev. Segmento che rappresenta il 12,2 per cento del mercato italiano.

Stellantis, in controtendenza, annuncia con 33.704 immatricolazioni un aumento delle vendite a ottobre del 5,2 per cento. La sua quota di mercato è salita al 26,8. Il presidente di Anfia, Roberto Vavassori, ha spiegato che a ottobre le immatricolazioni hanno scontato «l'incertezza legata all'attesa dell'apertura della piattaforma per la prenotazione degli incentivi previsti dal Mase a cittadini e micro-imprese - poi avvenuta il giorno 22 - che ha frenato la domanda di elettriche nella prima parte del mese e, in un secondo momento, la falsa partenza degli incentivi stessi».

Francesco Pacifico

© RIPRODUZIONE RISERVATA

A OTTOBRE LA FIAMMATA

Vendite ferme Ma Stellantis mette il turbo

■ A ottobre In Italia sono state immatricolate 125.826 automobili in Italia, lo 0,57% in meno rispetto a un anno prima quando il dato ammontava a 126.543 auto. Dalla fotografia che scattano i dati del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti emerge un rallentamento anche rispetto a settembre, quando con 126.679 vetture immatricolate c'era stato un +4,07% sullo stesso mese del 2024. Nei primi dieci mesi del 2025 le Auto immatricolate sono state 1.293.366, il 2,66% in meno rispetto alle 1.328.727 immatricolate nello stesso periodo del 2024. Motus-E spiega che «in attesa di osservare i riflessi della recente corsa agli incentivi legati all'ISEE, che si concretizzeranno a pieno con le consegne dei prossimi mesi, a ottobre sono 6.214 le vetture full electric immatricolate nella Penisola, su del 26,9% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. La quota di mercato delle Auto elettriche si attesta così al 4,9%, in aumento rispetto al 3,9% di ottobre 2024». Roberto Vavassori, presidente di Anfia, sottolinea invece che a ottobre «è d'obbligo segnalare dapprima l'incertezza legata all'attesa dell'apertura della piattaforma per la prenotazione degli incentivi previsti dal Mase a cittadini e micro-imprese - poi avvenuta il giorno 22 - che ha frenato la domanda di Auto elettriche nella prima parte del mese e, in un secondo momento, la falsa partenza degli incentivi stessi». Riflessioni che non sgombrano il campo dallo scenario complessivo, che parla di una crisi del settore ancora profonda.

A reagire alle difficoltà, per una volta, è stato il gruppo Stellantis che ha segnato una crescita in controtendenza del 5,2% su base annua con 33.704 auto immatricolate contro le 32.042 del 2024. Anche qui non è che il dato, pur positivo, scacci via le preoccupazioni. Nei primi dieci mesi infatti le immatricolazioni del gruppo sono state 367.321, il 7,6% in meno rispetto alle 397.380 dello stesso periodo del 2024. Ma il segnale fornisce comunque uno spiraglio di speranza. Per Antonella Bruno, Managing Director di Stellantis Italia, «questi risultati testimoniano la solidità della strategia Stellantis e la capacità del Gruppo di rispondere alle sfide del mercato». Staremo a vedere.



In collaborazione con **Green Festival** MONTETIATRO

Corriere Romagna
VERDE
Speciale
ECOMONDO
The green technology expo.

IN FIERA UN ECOMONDO SOSTENIBILE

Al via a Rimini la nuova edizione dell'appuntamento dedicato all'economia verde e circolare, punto di riferimento a livello internazionale

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

A RIMINI

Oggi al via Ecomondo, la Fiera dell'economia verde e circolare

Organizzata da Italian Exhibition Group al quartiere fieristico fino al 7 novembre
Una nuova edizione sempre più internazionale che darà spazio alle tecnologie più innovative

RIMINI

Prende il via oggi alla Fiera di Rimini Ecomondo, evento organizzato da Italian Exhibition Group che fino al 7 novembre darà spazio alle tecnologie più innovative e alle soluzioni più all'avanguardia per la green, blue e circular economy. La nuova edizione, la 28ª, si proietta sempre di più oltre i confini, non solo allargando lo sguardo dall'Italia all'Europa fino a tutti gli altri continenti, ma anche metaforicamente, uscendo dalle mura del quartiere fieristico, attraverso una serie di iniziative speciali organizzate in collaborazione con il Comune di Rimini, tramite Rimini Blue Lab.

«Nei suoi quasi trent'anni di storia Ecomondo è cresciuta rapidamente: è diventata un punto di riferimento per la green economy a livello globale, ma non ha mai dimenticato le proprie radici, rimanendo fortemente legata alla città di Rimini - spiega il presidente di leg, Maurizio Ermeti -. Quest'anno nel quartiere fieristico ci attende una nuova edizione da record, con 166mila metri quadrati di spazi espositivi e un ulteriore sviluppo grazie ad un coinvolgimento sempre più ampio che abbraccia il Nord Africa, l'Africa Subsahariana, l'America Latina e l'Est Europa».

Un appuntamento di profilo sempre più alto, quindi, che si riconferma anche «piattaforma di ricerca e innovazione in Europa e nei Paesi del bacino del Mediterraneo: un vero motore di connessioni tra istituzioni, aziende e comunità scientifica, capace di promuovere un dialogo aperto e stimolare nuove partnership e progetti - dichiara Corrado Peraboni, amministratore delegato di leg -. Con la nuova edizione che parte oggi, iniziamo a scrivere un nuovo capitolo della transizione ecologica».

All'interno dei 30 padiglioni della Fiera suddivisi in 7 macroaree e 6 distretti verticali, sono presenti oltre 1.700 espositori, di cui circa il 20% dall'estero. In mostra tecnologie che favoriscono la circolarità, ma anche per il contrasto alla crisi climatica. Alle più recenti innovazioni nella raccolta, gestione e valorizzazione dei rifiuti, si affiancano le migliori soluzioni legate alla gestione sostenibile delle risorse idriche, allo sviluppo dell'economia del mare e al ripristino degli ecosistemi marini. Spazio anche alle tecnologie per il decommissioning e il riutilizzo dei brownfield, delle aree industriali dismesse e dei quartieri degradati e all'economia rigenerativa, bioeconomia e produzione circolare a base biologica. Focus su sa-



telliti, Big Data e AI per contrastare il cambiamento climatico e sulle innovazioni che migliorano la salute urbana attraverso edilizia sostenibile, tecnologie intelligenti e riciclo efficiente delle risorse. Sal.Ve, il Salone biennale del Veicolo per l'Ecologia in collaborazione con Anfia, espone l'intera gamma della produzione di allestimenti per veicoli industriali e speciali per la raccolta dei rifiuti e spazzamento stradale. Nell'Innovation District sono presenti 40 startup italiane e internazionali che propongono soluzioni ad alto contenuto tecnologico.

In arrivo, anche più di 350 hosted buyer da 66 Paesi, in rappresentanza di tutti i continenti, e 30 delegazioni ufficiali da 30 Paesi. Attivate collaborazioni con 90 associazioni internazionali di settore grazie anche alla sinergia con l'Agenzia Ice e con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione In-

“ Un appuntamento che nel tempo è diventato un punto di riferimento per la green economy a livello globale, ma non ha mai dimenticato le proprie radici



“ All'interno dei padiglioni della Fiera suddivisi in 7 macroaree e 6 distretti verticali saranno presenti oltre 1.700 espositori, di cui circa il 20% proveniente dall'estero

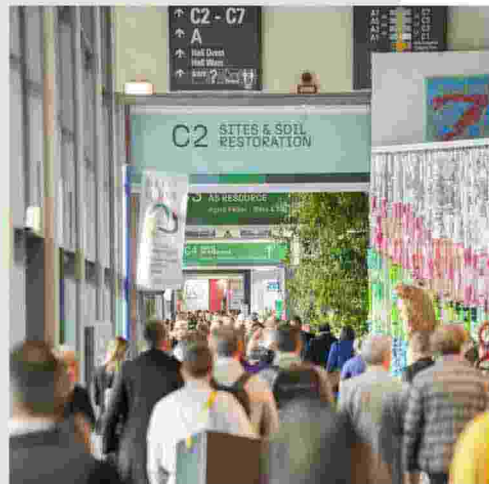
In alto, Maurizio Ermeti, presidente di leg. In basso, Alessandra Astolfi, global exhibition director della divisione Green & Technology di leg. Al centro, un allestimento all'interno della fiera. Nel box, il pubblico in visita ai padiglioni



Fuori Fiera, in città c'è un Ecomondo Off Sabato il Plogging

RIMINI

Ecomondo esce dai padiglioni della Fiera e approda in centro città, con una serie di eventi, iniziative e laboratori per generare e accrescere una nuova cultura ambientale, organizzati in collaborazione con il Comune di Rimini, tramite Rimini Blue Lab. Fra questi, sabato 8 novembre è in programma la Ecomondo Run - Plogging in Rimini, in partnership con E.R.I.C.A. e Fluxo. Il plogging (correre o camminare raccogliendo i rifiuti) unisce il movimento fisico alla cura dell'ambiente, trasformandosi in un momento di consapevolezza e benessere. L'obiettivo è estendere la sensibilizzazione ambientale, coinvolgendo attivamente la comunità locale e la community di Ecomondo. Con Ecomondo Run - Plogging in Rimini, la manifestazione rafforza l'impegno nel connettersi con la città e il suo territorio.



ternazionale.

«Ecomondo compie un ulteriore passo avanti, consolidando la sua dimensione globale e confermandosi network di riferimento per i protagonisti delle filiere ambientali - afferma Alessandra Astolfi, global exhibition director della divisione Green & Technology di leg -. È sempre di più una piattaforma di business capace di favorire l'incontro tra domanda e offerta di soluzioni e tecnologie sostenibili.

Oggi e domani, si svolgerà inoltre in fiera la 14ª edizione degli Stati Generali della Green economy, organizzati dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile in collaborazione con il Mase e promossi dal Consiglio Nazionale della Green Economy; uno dei principali appuntamenti di un palinsesto ad alta intensità tecnologica composto da oltre 200 eventi in quattro giornate.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

NEWS AEFI

[Torna all'elenco](#)


4 Novembre 2025

È PARTITA ECOMONDO 2025: RICERCA E INNOVAZIONE GUIDANO LA TRANSIZIONE ECOLOGICA GLOBALE

La 28a edizione inaugurata oggi alla Fiera di Rimini da Maurizio Ermeti, presidente di IEG, Michele De Pascale, presidente della Regione Emilia-Romagna, Jamil Sadegholvaad, sindaco del Comune di Rimini, Fabio Fava, coordinatore del Comitato Tecnico Scientifico di Ecomondo

e l'onorevole Jacopo Morrone, presidente della Commissione Bicamerale Ecomafie

Respiro internazionale: oltre 1.700 espositori presenti, di cui il 18% esteri, 380 hosted buyer da 66 Paesi, più di 30 delegazioni ufficiali e circa 90 associazioni internazionali di settore

Al via la 14ª edizione degli Stati Generali della Green Economy: lo stato e le prospettive della transizione ecologica europea nel nuovo contesto globale

Rimini, 4 novembre 2025 – Si è aperta oggi la **28ª edizione di Ecomondo**, evento internazionale di riferimento in Europa e nel bacino del Mediterraneo per la green, blue and circular economy, organizzato da **Italian Exhibition Group (IEG)** in programma **fino al 7 novembre** alla **Fiera di Rimini**.

La manifestazione accresce quest'anno il suo respiro internazionale, con la presenza di più di **1.700 brand espositori, il 18% dei quali provenienti dall'estero, 380 hosted buyer da 66 Paesi, oltre 30 delegazioni ufficiali e 90 associazioni internazionali di settore** coinvolte, in sinergia con l'Agenzia ICE e il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale. Ecomondo 2025 occupa l'intero quartiere fieristico, con **166.000 mq di superficie espositiva e 30 padiglioni**, offrendo una panoramica completa sulla transizione ecologica e sull'economia circolare, anche grazie al ricco palinsesto convegnistico, composto da **oltre 200 convegni, oltre 70 dei quali curati dal Comitato Tecnico Scientifico**.

Ad aprire la cerimonia di inaugurazione è stato **Maurizio Renzo Ermeti, presidente IEG**: *"Ecomondo è diventato l'evento di riferimento per chi vuole competere nei mercati globali della green economy: un momento di orgoglio, condivisione e crescita culturale sulla sostenibilità, punto di riferimento internazionale per imprese, istituzioni e mondo della ricerca. In oltre vent'anni abbiamo visto nascere e consolidarsi una filiera che oggi è qui con 1.700 brand, con una presenza estera dall'Africa al Mediterraneo, dall'Europa dell'Est*

all'America Latina. Un risultato possibile grazie al sostegno del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e di ICE Agenzia, al lavoro continuo del nostro Comitato Tecnico Scientifico e delle tante realtà che condividono il nostro impegno".

Jamil Sadegholvaad, sindaco del Comune di Rimini, ha affermato: "La centralità di un evento come Ecomondo non risiede esclusivamente nel successo e nella eco crescente sul piano internazionale ma soprattutto sugli obiettivi quasi didattici e culturali che una manifestazione come questa naturalmente persegue. Se infatti la materia è oggetto (e spesso vittima) di ideologie e tifoserie, Ecomondo è capace di presentare quelle possibilità tecnologiche, industriali, creative che possono rendere migliore il rapporto tra uomo e natura e quindi tra umanità e suo futuro".

Fabio Fava, coordinatore del Comitato Tecnico Scientifico di Ecomondo, ha spiegato: "Ancora una volta, il palinsesto convegnistico di Ecomondo si pone come fonte di ingredienti abilitanti per una più efficace e sapiente implementazione dell'economia circolare e della transizione ecologica in Europa e nel Mediterraneo: un punto di riferimento a livello internazionale, con uno sguardo sempre più rivolto alle nuove sfide globali. Quest'anno i riflettori sono puntati sulle filiere industriali a maggiore impatto sull'ambiente ma, parallelamente, si mantiene salda l'attenzione verso le azioni di monitoraggio e ripristino degli ecosistemi terrestri e acquatici già compromessi dall'inquinamento e dal cambiamento climatico e di valorizzazione sostenibile delle loro risorse biologiche. Degli oltre 200 eventi in programma, 70 sono organizzati dal Comitato Tecnico Scientifico: un pool di oltre 80 esperti italiani e internazionali, che garantisce il rigore scientifico e tecnologico e la qualità dei contenuti".

Jacopo Morrone, presidente della Commissione Bicamerale Ecomafie, ha continuato: "A Ecomondo si crea un confronto reale tra competenze e profili differenti, affrontando con pragmatismo le sfide ambientali che abbiamo di fronte a noi. La nostra Costituzione ci chiede di tutelare ambiente ed ecosistemi: pensando alle generazioni future è indispensabile bilanciare la crescita dell'economia con la protezione della natura. Per questo in Commissione stiamo approfondendo temi nuovi, come la gestione dei rifiuti emergenti, dai pannelli fotovoltaici alle batterie, fino alle pale eoliche a fine vita. L'obiettivo è rafforzare gli strumenti normativi e di controllo per consegnare ai nostri figli e nipoti un ambiente migliore".

Michele de Pascale, presidente della Regione Emilia-Romagna, ha concluso: "È con piacere che saluto l'apertura della 28ª edizione di Ecomondo, appuntamento internazionale che rende Rimini e la regione Emilia-Romagna crocevia di idee, soluzioni e innovazioni per la transizione ecologica. Ecomondo non è solo una fiera, ma un laboratorio di futuro, un luogo dove la sostenibilità si traduce in impresa, lavoro e conoscenza, per affrontare insieme le grandi sfide del nostro tempo: dal cambiamento climatico all'economia circolare, dal risparmio delle risorse all'energia pulita. Ai visitatori e agli operatori di tutto il mondo, il più caloroso benvenuto nella nostra terra".

All'Opening Ceremony hanno inoltre partecipato **Corrado Peraboni**, amministratore Delegato di IEG, **Alessandra Astolfi**, global exhibition director Green & Technology Division di IEG, e **Mauro Delle Fratte**, exhibition manager di Ecomondo.

A seguire, l'apertura della 14ª edizione degli **Stati Generali della Green Economy**, organizzati dalla **Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile** in collaborazione con il **Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE)** e promossi dal **Consiglio Nazionale della Green Economy**. La nuova edizione, che si è aperta oggi con la **presentazione della Relazione sullo stato della green economy 2025**, propone come focus lo stato e le prospettive della transizione ecologica europea nel nuovo contesto globale. Per la prima volta quest'anno, **la seconda sessione plenaria**, in programma mercoledì 5 novembre si svolgerà **interamente in lingue inglese**, ampliando ulteriormente la portata internazionale

dell'appuntamento.

Tra gli appuntamenti da seguire nella giornata di domani si segnalano:

- **“Rifiuti tessili urbani. Arriva l'EPR: chi sono i Consorzi dei produttori e qual è la loro visione per lo sviluppo del sistema”**, a cura del Comitato Tecnico Scientifico di Ecomondo & UNIRAU.
- **“Waste Shipment Regulation and its impact on the global market for post-consumer textiles”** a cura di Ecomondo & UNIRAU.
- **“Il Made in Italy dell'Industria Tessile: sfide ed opportunità in una prospettiva di Economia Circolare: quale futuro ci aspetta”** a cura del Comitato Tecnico Scientifico di Ecomondo & AISEC (Associazione Italiana per lo Sviluppo dell'Economia Circolare).
- **“Forum della Buona Comunicazione – Sostenibili o competitivi? Come la comunicazione scioglie un falso dilemma”** a cura di Ecomondo & Ferpi.
- **“Earth Observation for Security and Sustainability: Dual-Use Innovations and AI at the Service of the Planet”** a cura di Ecomondo & Kelvin273.
- **“From sky to ground: Earth observation for sustainable critical raw materials management”** a cura del Comitato Tecnico Scientifico di Ecomondo & Politecnico di Torino, CINECA.
- **“Accelerating circularity in the Electrical and Electronic Equipment Sector”** a cura della Regione Emilia-Romagna & ART-ER.
- **“Premio per lo Sviluppo Sostenibile”**, istituito dalla Fondazione per lo sviluppo sostenibile e da Ecomondo-Italian Exhibition Group, giunto alla XV edizione, rivolto a imprese, startup e Amministrazioni locali.

Il programma eventi completo di Ecomondo 2025 è disponibile al link:

<https://www.ecomondo.com/it/eventi/palinsesto-convegnistico/programma>

I PARTNER ISTITUZIONALI

Ecomondo 2025 è organizzato da Italian Exhibition Group con la collaborazione di: Commissione Europea; UNIDO ITPO; Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica; MAECI (Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Istituzionale); Ministero delle Imprese e del Made in Italy; Agenzia ICE – Italian Trade & Investment Agency; Regione Emilia-Romagna; Comune di Rimini; ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani); ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industriale Automobilistica); ART-ER; CIB (Consorzio Italiano Biogas); CIC (Consorzio Italiano Compostatori); CONAI (Consorzio Nazionale Imballaggi); ENEA; Assoambiente; Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile; ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale); Legambiente; UNICIRCULAR (sezione Assoambiente); UNACEA (Unione Nazionale Aziende Construction Equipment & Attachments); UTILITALIA; CIHEAM (International Center For Avanced Mediterranean Agronomic Studies) CBE JU (Circular Bio-based Europe Joint Undertaking); EBA (European Biogas Association); European Environment Agency; ISWA (International Solid Waste Association); WBA (World Biogas Association); Water Europe.

NEWSLETTER

- AEFI & fiere
- Fiere e manifestazioni in programma
- Proseguendo dichiaro di accettare la Privacy Policy*

AEFI

Associazione Esposizioni e Fiere italiane

Via Emilia 155 - 47921 Rimini - Tel: +39 0541 744229 - Fax: +39 0541 744512 - Email: info@aefi.it

P.IVA 03621660962 - Copyright Aefi 2003/2018 - Tutti i diritti riservati

[Privacy policy](#)
[Informativa sui cookies](#)
[Credits](#)

SEGUICI SU:

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Audi for business

Più tempo per te e per il business della tua azienda, con i modelli ibridi plug-in, benzina, diesel.

Fare impresa, guidati dall'avanguardia.



Contatti

Media Kit

Soste in Viaggio



FLEETTIME

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

Fleet Manager

Case auto

Noleggio

Elettriche Ibride

LCV

Industry

News Fuoriorario

OltreFrontiera

Twin Fleet

Podcast

Mercato Auto Ottobre 2025: -0,6%

4 Novembre 2025 Breaking news No Comment



Fleetime magazine digitale ottobre 2025



Immatricolazioni in lieve calo (-0,6%) nel mese e in contrazione del 2,7% nel cumulato 2025. ANFIA: Diesel superato dal GPL, mentre la crescita dei marchi cinesi preoccupa il settore.

Mercato auto ottobre 2025 – Il mercato automobilistico italiano chiude ottobre 2025 con segnali di incertezza. Le immatricolazioni totali si attestano a **125.826 unità**, registrando una variazione negativa dello **0,6%** rispetto allo stesso mese del 2024. Il saldo sui primi dieci mesi dell'anno rimane in contrazione, con **1.293.366 unità** e un calo complessivo del **2,7%** rispetto al 2024.

L'andamento resta inoltre significativamente lontano dai livelli pre-pandemia: sia ottobre che il cumulato da inizio anno segnano un calo di circa il **20%** rispetto ai volumi del 2019.

Incentivi e Piattaforma: Un Avvio Confuso

Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA, ha puntato il dito contro l'incertezza e i problemi tecnici che hanno caratterizzato l'introduzione dei nuovi incentivi statali, gestiti dal MASE.

Breaking news

MERCATO AUTO OTTOBRE 2025: -0,6%



Car of the Year 2026: Svelate le Sette Finaliste

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

“In riferimento ai risultati di ottobre è d’obbligo segnalare dapprima l’incertezza legata all’attesa dell’apertura della piattaforma per la prenotazione degli incentivi... e, in un secondo momento, la falsa partenza degli incentivi stessi,” ha commentato Vavassori.

Nonostante l’annuncio anticipato, la piattaforma per la prenotazione è risultata poco stabile, generando confusione tra i concessionari e bloccando temporaneamente le vendite. Il malfunzionamento ha frenato la domanda di auto elettriche nella prima metà del mese.

Il Mix delle Alimentazioni si Trasforma

Il mix delle alimentazioni continua a evidenziare cambiamenti strutturali. Le auto elettrificate a vari livelli (mild, full hybrid, PHEV e BEV) rappresentano ormai stabilmente oltre la metà delle immatricolazioni mensili, raggiungendo il **58%** a ottobre 2025.

Per la prima volta, la performance del **GPL** si consolida in modo notevole, rappresentando il **9,6%** dell’immatricolato nel mese e superando di fatto la quota delle vetture **Diesel**, che si attestano al **9,3%** a ottobre (e al 9,8% nel cumulato).

Andamento per Alimentazione (Ottobre 2025):

- **Benzina:** Crolla del 17%, con una quota di mercato del 23,1%.
- **Diesel:** Calo del 29,2%, con una quota del 9,3%.
- **Mild e Full Hybrid:** Crescono del 6,4%, raggiungendo una quota massiccia del **45,8%**.
- **Ricaricabili (BEV + PHEV):** Aumentano del **64,9%**, arrivando al **12,2%** del mercato.

Nel dettaglio delle ricaricabili, le **PHEV (ibride plug-in)** mostrano una crescita eccezionale del **111,9%** nel mese (7,2% di quota), mentre le **BEV (elettriche pure)** aumentano del 24,9% (5% di quota).

L’Ascesa dei Marchi Cinesi: Un Rischio per l’Industria Europea

Un altro elemento critico evidenziato da **ANFIA** è l’incremento delle vendite di autovetture di **marchi cinesi**, la cui quota è salita al **7,9%** nei primi dieci mesi del 2025, rispetto al 4,6% dello stesso periodo dell’anno precedente.

Vavassori lancia un monito: “È una tendenza che rischia, in prospettiva, di sovvertire completamente gli equilibri di mercato.” La preoccupazione cresce in vista di un possibile insediamento produttivo dei costruttori cinesi nell’UE, che permetterebbe loro di evitare i dazi e di diventare ancora più competitivi sui prezzi, ponendo la necessità di **misure a protezione** dell’industria automotive italiana ed europea.

Redazione Fleettime

Fonte **ANFIA**



Fleet Europe Days: Stellantis protagonista, offerta 360° per il B2B



Auto Aziendale 2026: Rimborso Km o NLT? La Scelta Fiscale



Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...

No Comments Yet

Lascia un commento

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

Nome *

Email *

Sito web

Avvertimi via email in caso di risposte al mio commento.

Avvertimi via email alla pubblicazione di un nuovo articolo.

Invia commento

« ANCMA: Il Mercato Staziona, Ma Gli Scooter
Volano

Contatti

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

[Privacy Policy](#)

[Cookie Policy](#)

Per la pubblicità

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

Certificazioni



Fleetime App

REGISTRATI → 1 SETTIMANA GRATIS

LA TUA INFORMAZIONE A PORTATA DI CLICK!

LA VOCE

Ultime Notizie Cronaca **Attualità** Torino Italia Storia Esteri Calcio Italia Sport Vetture Neurologie **SAL TERRESTRO**

Giornale La Voce

Attualità

Attualità

Stellantis, Filosa avverte Bruxelles: "Più investimenti solo se cambiano le regole sull'auto"

L'amministratore delegato denuncia le normative europee "molto sbagliate" e avverte sul rischio di dipendenza industriale dalla Cina

ENZO SERRA
Email: media@giornalelavoce.it
14 novembre 2025 - 17:29

CONTENUTI PREMIUM DEL SITO EDICOLA DIGITALE

ACCESSO ILLIMITATO A LA VOCE DIGITAL



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Stellantis, Filosa avverte Bruxelles: "Più investimenti solo se cambiano le regole sull'auto"
 Un avvertimento chiaro e diretto arriva da **Antonio Filosa**, amministratore delegato di **Stellantis**, che da Parigi, durante il quarto **Automotive Industry Day** organizzato dalla **Fia francese**, lancia un appello alla Commissione Europea. «Le normative europee sono molto sbagliate sulle autovetture e molto, molto, molto sbagliate sui veicoli commerciali».

Secondo Filosa, la rigidità delle regole imposte da Bruxelles – in particolare il **divieto di vendita dei veicoli a benzina e diesel** dal 2035 – sta soffocando la capacità di innovazione dell'industria automobilistica del continente. Per il manager, «Stellantis potrà effettuare maggiori investimenti in Europa solo se il divieto verrà allentato e i costruttori saranno liberi di innovare in tecnologie diverse da quella puramente elettrica».

La posizione di Filosa, condivisa da altri protagonisti del settore come **Ola Källénius**, amministratore delegato di **Mercedes-Benz** e presidente dell'**Acea**, è chiara: la transizione ecologica non può trasformarsi in una condanna industriale per l'Europa. L'evento parigino, che ha riunito le principali case automobilistiche europee insieme a fornitori e sindacati, ha messo in luce un fronte comune. «C'è un forte consenso sulla necessità di grandi cambiamenti normativi, da attuare rapidamente», ha detto Filosa, sottolineando che la libertà di scelta del consumatore deve tornare al centro delle politiche europee.

Per l'amministratore delegato di Stellantis, le nuove regole stanno creando un **effetto boomerang**: da un lato riducono le opportunità di investimento, dall'altro spingono l'Europa verso una **dipendenza tecnologica e industriale dalla Cina**. «La sovranità industriale dell'Europa è a rischio – ha dichiarato – a causa della dipendenza dalla Cina. Il Paese asiatico ha costruito il proprio ecosistema indipendente oltre vent'anni fa. L'Europa avrà bisogno di almeno dieci anni per ricostruire una certa indipendenza».



Il riferimento è alla filiera delle **batterie e dei componenti elettronici**, oggi dominata dalle aziende cinesi. Un tema che preoccupa profondamente le case automobilistiche europee, strette tra il fobbligio di elettrificazione e la difficoltà di reperire materie prime e tecnologie interne di continente.

Filosa non si limita alla denuncia; chiede un cambio di passo concreto da parte delle istituzioni europee. «Questi cambiamenti – spiega – sono fondamentali per restituire ai clienti europei la libertà di scegliere il veicolo che desiderano, di cui hanno bisogno e che possono permettersi». Il ritorno alla crescita, secondo il manager, passa da una revisione profonda della strategia verde, giudicata oggi troppo ideologica e poco pragmatica.

Il nodo, per Filosa, è economico e sociale insieme. «È il prerequisito per un ritorno alla crescita in Europa – ha detto –, l'unica regione che ha continuato a contrarsi dopo il Covid». Un segnale d'allarme che evidenzia come la transizione ecologica, se gestita male, possa aggravare la stagnazione industriale e penalizzare il lavoro.

Il gruppo Stellantis, nato dalla fusione tra **Fca e PSA**, impiega oggi centinaia di migliaia di persone nel continente e rappresenta una parte significativa della produzione europea di automobili. Filosa, succeduto da pochi mesi a Carlos Tavares, si trova a guidare il colosso in un momento cruciale: da un lato la corsa globale verso l'elettrico, dall'altro la necessità di mantenere competitivi stabilimenti e filiere nel vecchio continente.

Il messaggio inviato da Parigi suona dunque come un **monito politico**: senza una revisione delle regole, i capitali e la produzione rischiano di spostarsi altrove. Le case europee chiedono a Bruxelles di rivedere il calendario del **phase-out dei motori termici**, di incentivare la ricerca su carburanti alternativi e ibridi avanzati, e di proteggere la filiera interna dalla concorrenza asiatica.

L'allarme lanciato da Filosa trova eco anche in ambienti sindacali e tra i fornitori del settore, preoccupati per il futuro dell'occupazione. Secondo le stime più recenti, l'automotive europeo rischia di perdere **oltre mezzo milione di posti di lavoro** nei prossimi anni se la transizione all'elettrico non verrà accompagnata da politiche di riconversione industriale e sostegno alla ricerca.

La visione di Filosa, dunque, è quella di una **transizione graduale e tecnologicamente aperta**, in cui l'elettrico non sia l'unica strada percorribile ma una delle opzioni disponibili. Una linea che mira a salvaguardare la competitività europea e a evitare che l'industria automobilistica – simbolo della potenza manifatturiera del continente – diventi un terreno di conquista per le potenze asiatiche.

Mentre a Bruxelles si discute della revisione delle regole Euro 7 e del pacchetto "Fit for 55", la voce di Stellantis si unisce a quella di altri grandi costruttori nel chiedere un **nuovo equilibrio tra ambiente, economia e libertà industriale**. Perché, come ha ricordato Filosa, «l'innovazione non nasce dai divieti, ma dalla possibilità di scegliere».



Edicola digitale



Leggi le ultime edizioni

Abbonati al giornale



I più letti



Outlet da sogno, Bettino di Iacopo Finestra...
scandalo e altri quattro la vacanza la Senegal



Attualità
San Mauro, missioni in Africa con nodi politici: scandalo e altri quattro la vacanza la Senegal



Attualità
Dubai nella crisi energetica. Uomo di Bettino...
scandalo e altri quattro la vacanza la Senegal



Attualità
scandalo di Strambello...



Attualità
Il tuo futuro parte da qui...
Scopri di più

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Ricavi record per Stellantis, eppure gli investitori fuggono: cosa sta succedendo?

Terzo trimestre positivo con ricavi a 37,2 miliardi di euro. Filosa conferma gli obiettivi ma il mercato resta diffidente



Stellantis scommette sui robotaxi: accordo globale con Nvidia, Uber e Foxconn per l'auto senza conducente

I primi 5.000 veicoli autonomi in arrivo negli Stati Uniti: produzione di via nel 2028, l'azienda punta a una mobilità più sicura e intelligente



Mercato auto europeo ancora fermo ai livelli pre-Covid: l'allarme di Anfia e il tramonto del Green Deal

Vendite stagnanti e rallentamento dell'elettrico. Vavassori: "I target Ue sulle emissioni sono irrealistici, serve una revisione pragmatica". Dalla crisi dei consumi ai costi delle batterie, così la transizione ecologica rischia di spegnersi

Tag: Antonio Filosa, Stellantis, Parigi, Automotive Industry Day, Pia, Ola Källenius, Mercedes-Benz, Acea, Bruxelles, Cina

Commenti scrivi/Scopri i commenti

Condividi le tue opinioni su Giornale La Voce



Caratteri rimanenti: 400

Invia

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter. Ricevi gratuitamente, ogni giorno, le notizie più fresche direttamente via email!

Email

Dentro la notizia la newsletter del giornale La Voce

Voglio iscrivermi No grazie

- Home
- Ultime Notizie
- Cronaca
- Attualità
- Torino
- Italia
- Esteri
- Calcio Italia
- Vetrine
- Neurologie
- Publicità
- Termini e Condizioni
- Dichiarazione di accessibilità
- Contatti
- Cookies Policy
- Privacy Policy
- Aggiorna le preferenze sui cookie

LA VOCE



LA VOCE DEL CANAVESE
Reg. Tribunale di Torino n. 57 del 22/05/2007. Direttore responsabile: Libero La Mattina.
Proprietà LA VOCE SOCIETÀ COOPERATIVA, P.IVA 09594480015. Redazione: via Torino, 47 - 10034 - Chivasso (TO). Tel. 011/257550. Cell. 345448387

Tutti i foto qui pubblicati sono proprietà di LA VOCE DEL CANAVESE. Tutti i diritti sono riservati. L'elenco dei testi e delle foto on line è, senza autorizzazione scritta, vietato (legge 633/1948).
LA VOCE DEL CANAVESE ha aderito tramite la Fila (Federazione Italiana Librai Editori) alla SIP - Istituto dell'Autodisciplina e della Pubblicità, accettando il Codice di Autodisciplina della Comunicazione Commerciale.

La società percepisce i contributi di cui al decreto legislativo 15 maggio 2007, n. 70 e della legge Regione Piemonte n. 8 del 25/06/2008, indicazione resa ai sensi della lettera f) del comma 2 dell'articolo 5 del medesimo decreto legislativo.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

martedì 4 novembre 2025

GSA
IGIENE URBANA



NEWS MERCATO DALLE ASSOCIAZIONI EVENTI ARCHIVIO RIVISTE SOCIAL ICONS



NEWS martedì 4 novembre 2025

ECOMONDO E ANFIA: TORNA SAL.VE

Ad Ecomondo 2025 torna SAL.VE, il Salone biennale del Veicolo per l'Ecologia, in collaborazione con ANFIA, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica.

Da oggi al 7 novembre, il Salone si aggiunge alle altre sei macroaree tematiche rappresentate da Ecomondo, organizzato da Italian Exhibition Group alla Fiera di Rimini e dedicato alla green, blue e circular economy. SAL.VE trova spazio nei padiglioni A7 e C7 (ingresso Ovest) del quartiere fieristico con un'area espositiva riservata: un'occasione per mostrare, all'interno della vetrina internazionale offerta da Ecomondo, la filiera dell'igiene urbana al servizio della valorizzazione del territorio, con l'intera gamma della produzione di allestimenti per veicoli industriali e speciali per la raccolta dei rifiuti solidi e liquidi, per lo spazzamento stradale e per gli spurghi.

I NUMERI DI SETTORE

La Sezione Veicoli per Servizi Ecologici di ANFIA rappresenta un'eccellenza produttiva italiana nel comparto delle attrezzature per la raccolta e il trasporto dei rifiuti solidi liquidi e pericolosi, degli spurghi e per lo spazzamento stradale. Innovazione tecnologica e sostenibilità dei prodotti caratterizzano le 19 aziende associate, che con circa 630 milioni di euro di fatturato e più di 1.650 addetti diretti, rappresentano oltre il 70% del settore in Italia. Le associate, fortemente impegnate nella transizione ecologica, lavorano da tempo per



TERZA PAGINA
Regolazione AFPA
Agibilità pubblica e verde
Ruoli di alta qualità
Ingegneri del futuro
Newco: il nuovo modo di pensare

GESTIONE
Anche oggi si parla di smart
Terzi e clienti
Nuovi sistemi costruttivi e di
Trasmissione ecologica
Gestione dei rischi
Manutenzione elettrica

SCENARI
Una guida agli scenari
Protezione Cultura Free
Smart Building
Primo: Innovazione Legittimità

TECNOLOGIE
Trasmissione: come evolve
La prima pagina

[Sfogliala l'anteprima](#)

[Scarica](#)

[Visita l'archivio](#)

[Ricevila online](#)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

rendere mezzi e attrezzature sempre più ecosostenibili, così da garantire il loro fondamentale contributo all'abbattimento dell'inquinamento acustico e alla riduzione delle emissioni cittadine di raccolta dei rifiuti e di pulizia delle strade delle nostre città. Attività, queste ultime, sempre più importanti anche per ottemperare ai piani di miglioramento della qualità dell'aria dei centri abitati. Per quanto riguarda il parco circolante, nel 2024 in Italia erano presenti su strada veicoli con contenitore ribaltabile chiuso con apertura sul solo lato superiore o posteriore per il trasporto di rifiuti solidi, botti spurgo pozzi neri, veicoli attrezzati con spazzatrici, veicoli per il lavaggio dei contenitori di rifiuti, autospazzatrici e compattatori di rifiuti solidi urbani (elaborazione ANFIA su dati ACI).

MERCATO ITALIANO DEBOLE, ACCRESCERE L'EXPORT PER SUPERARE LA FRAMMENTAZIONE

"Dopo un 2024 in cui il mercato italiano dei veicoli per servizi ecologici ha chiuso con un ribasso di oltre il 10% rispetto all'anno precedente per via della flessione a doppia cifra registrata sia dal comparto dei veicoli per il trasporto di rifiuti solidi urbani, sia da quello delle cisterne per rifiuti speciali, afferma **Marco Orecchia**, Presidente della Sezione Veicoli per Servizi ecologici di ANFIA, anche nel 2025 il mercato resta debole per tutti i comparti, con una contrazione particolarmente accentuata per le vendite di veicoli per la pulizia stradale, mentre risultano in controtendenza solo le attrezzature a caricamento bilaterale. Sul fronte delle alimentazioni, nonostante l'ampliamento della gamma di modelli disponibili sul mercato, è ancora molto limitata la quota di penetrazione dei veicoli elettrici, quasi nulla nel segmento dei veicoli medi-pesanti (da 12 tonnellate in su). Nel nostro Paese, si rileva, inoltre, un'elevata frammentazione dell'offerta (la più elevata in Europa) che determina da un lato una forte pressione sui prezzi dei prodotti e quindi sui margini delle aziende produttrici, dall'altro una spinta - che riguarda anche le aziende più piccole - a rivolgersi verso nuovi mercati. È proprio in quest'ottica che la partecipazione a SAL.VE - importante vetrina internazionale nell'ambito delle maggiori fiere dedicate alla sostenibilità e alle green technologies - è strategica per la nostra Sezione al fine di raggiungere l'obiettivo di accrescere la quota di export delle nostre imprese altamente specializzate".

TAGS: ANFIA Ecomondo 2025 SALVE

NOTIZIE RECENTI



ECOMONDO E ANFIA: TORNA SAL.VE



CIAL RACCONTA IL SUO IMPEGNO PER L'AMBIENTE NEL ...



BRIGADE PORTA A ECOMONDO 2025 L.I.A. PER LA ...



KOMPOST CITY: INNOVAZIONE NEL COMPOSTAGGIO



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

GSA IGIENE URBANA

GSA IGIENE URBANA è un periodico registrato al Tribunale di Milano in data 31-10-2014 al numero 346 di proprietà di Edicom S.r.l, P.IVA 11879330154,

Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

☰ 🔍 **24** **Economia** Energia e ambiente

f X in ...

In Evidenza Criptovalute Spread BTP-Bund FTSE-MIB Petrolio

24+

Abbonati

👤 Accedi

Pubblicità

24

I NOSTRI VIDEO



Fico: "Investire nei comparti per aumentare il lavoro in tutta la regione"



Zangrillo: "Aumenti salariali per 430.000 dipendenti pubblici"



Cirio: "Grazie agli eventi sportivi, sold out in tutta la cintura torinese"

📄 Servizio | **Appuntamenti**

Ecomondo 2025, espositori in crescita

Dai 1.600 del 2024 ai 1.700 dell'edizione che si apre in fiera a Rimini il 4 novembre fino al 7, riferimento per l'economia circolare

4 novembre 2025



Loading...

I punti chiave

- [Green Economy](#)
- [Numeri in crescita](#)
- [Gli eventi](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Ascolta la versione audio dell'articolo



2' di lettura | [English Version](#)



Inizia martedì 4 novembre, e proseguirà fino a venerdì 7 novembre la 28esima edizione di Ecomondo. L'evento, organizzato da Italian Exhibition Group e punto di riferimento in Europa e nell'area del Mediterraneo per la green, blue e circular economy, conferma il suo ruolo di piattaforma internazionale di ricerca e innovazione, riunendo istituzioni, imprese e mondo scientifico per discutere sfide e opportunità legate alla politica ambientale e alla transizione verso un'economia circolare.

Green Economy

La giornata di apertura di Ecomondo coinciderà con la prima sessione della 14ª edizione degli Stati Generali della Green Economy organizzati dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e promossi dal Consiglio Nazionale della Green Economy, che faranno il punto sullo stato della green economy europea nel nuovo contesto globale. Seguirà, mercoledì 5 novembre, una sessione plenaria internazionale, per la prima volta interamente in lingua inglese per ampliare ulteriormente la portata dell'appuntamento.

Pubblicità
Loading...

Numeri in crescita

Numeri in crescita anche quest'anno: saranno oltre 1.700 i brand espositori presenti (1.600 l'anno scorso), di cui il 18% esteri, e 380 gli hosted buyer provenienti da 66 Paesi. Completano il quadro le delegazioni ufficiali in arrivo da 30 Paesi e circa 90 associazioni di settore internazionali, grazie alla sinergia con l'Agenzia Icee il Ministero degli Esteri.

Ecomondo 2025 si estenderà su 166mila metri quadrati di superficie espositiva per un totale di 30 padiglioni suddivisi in sette macroaree tematiche: Waste as Resource, Water Cycle & Blue Economy, Sites & Soil Restoration, Bioenergy & Agriculture, Earth Observation & Environmental Monitoring, Circular and Regenerative Bio-Economy, con il ritorno di SalVe, il salone biennale del veicolo per l'ecologia, in collaborazione con

Anfia. L'Innovation District ospiterà 40 start up e Pmi innovative italiane e internazionali.

Evento 9 novembre 2025

Partecipa a "160 anni insieme" con talk, workshop, interviste e ospiti speciali
Scopri di più →



ABBONAMENTO II

Sole 24 Ore -160€ di sconto
Scopri di più →



Gli eventi

Il programma convegnistico delle quattro giornate prevede oltre 200 eventi, di cui 70 a cura del Comitato Tecnico Scientifico, con approfondimenti su temi cruciali come Raee e materie prime critiche, tessile, finanza sostenibile, gestione delle risorse idriche e blue economy, AI, digital twin, bioenergie, economia circolare e gestione predittiva delle risorse. Particolare attenzione sarà rivolta al continente africano, attraverso la quinta edizione dell'Africa Green Growth Forum.

Una novità di Ecomondo 2025: una serie di tour tematici su plastica, acqua, suolo e innovazione, disponibili in italiano e in inglese, con oltre 500 posti gratuiti al giorno.

Riproduzione riservata ©

Loading...

Brand connect

Loading...

I prossimi eventi



Tutti gli eventi →

Newsletter

Notizie e approfondimenti sugli avvenimenti politici, economici e finanziari.

Iscriviti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Rimini, 97 brand piemontesi a Ecomondo

Dal 4 al 7 novembre torna alla Fiera di Rimini Ecomondo, l'evento internazionale di IEG, Italian Exhibition Group, punto di riferimento in Europa e nell'area del Mediterraneo per la green, blue and circular economy. Giunto alla sua ventottesima edizione, la più ampia e internazionale di sempre, Ecomondo 2025 si conferma piattaforma di ricerca e innovazione, capace di coniugare crescita economica, tutela ambientale e inclusione sociale, rafforzando il suo ruolo di luogo di incontro tra istituzioni, imprese e mondo scientifico, con l'obiettivo di affrontare le principali sfide della transizione ecologica, dal riciclo avanzato all'ecodesign fino al monitoraggio ambientale supportato dalle più moderne tecnologie digitali e satellitari. Nell'edizione 2025 l'intero quartiere fieristico comprende 166 mila mq e 30 padiglioni, più di 1700 brand espositori, di cui il 20% estero. Attesi oltre 350 hostess buyer provenienti da 66 Paesi, oltre 30 delegazioni internazionali da 30 Paesi e 90 associazioni internazionali grazie al supporto di Agenzia ICE e del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale. Saranno oltre duecento gli eventi convegnistici, di cui circa 70 a cura del Comitato Tecnico Scientifico di Ecomondo. Saranno attuati degli approfondimenti su Raee e materie prime critiche, tessile, finanza sostenibile, gestione delle risorse idriche e blue economy, AI, digital twin, bioenergetica, economia circolare e gestione produttiva delle risorse. La quinta edizione dell'Africa Green Growth Forum metterà in luce le iniziative per l'accesso all'energia pulita e sostenibile in Africa, promosse nell'ambito del piano Mattei e del programma Missione 300. Sono 40 le start up & PMI innovative di cui 20 provenienti da Marocco e Tunisia, selezionate nell'ambito del progetto LAB Innova for Africa Luca Attanasio, promosso da Agenzia ICE, in collaborazione con il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, focus su Green Jobs& Skills e nuova edizione del Premio Lorenzo Cagnoni per l'Innovation Green. Vi sarà anche il ritorno di SAL.VE, il salone del Veicolo per l'ecologia, in partnership con ANFIA. La novità di Ecomondo 2025 sono i tour tematici su plastica, acqua, suolo e innovazione, disponibili in italiano e in inglese, con oltre 500 posti gratuiti al giorno. Seguirà la campagna RAEE-START, accendi il cambiamento in collaborazione con il gruppo Herambiente, con il progetto Scart, e il Centro di Coordinamento RAEE e la Settimana Europea per la Riduzione dei Rifiuti. Sono previsti nuovi collegamenti aerei per Rimini da Monaco di Baviera e Roma per facilitare la partecipazione internazionale. La quattordicesima edizione apre martedì 4 novembre con la presentazione della Relazione sullo Stato della Green Economy 2025 e fa il punto sullo stato della green economy, non solo come settore dei beni e servizi ambientali, ma su come l'economia del futuro, decarbonizzata, circolare e nature positive, sia in grado di assicurare uno sviluppo durevole perché sostenibile. Per la prima volta la sessione plenaria del 5 novembre si svolgerà interamente in lingua inglese, una scelta che mira ad ampliare ulteriormente la portata dell'evento. Mara Martellotta Leggi qui le ultime notizie: IL TORINESE

Your email address will not be published.

immagine



Usciti i dati **Anfia** sui primi 3 trimestri del 2025

Analisi delle vendite in Italia e in Ue-Efta-Uk



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Anfia, acronimo di Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica ha rilasciato i dati

relativi alle immatricolazioni di autobus con peso maggiore di 3,5 tonnellate sia in Italia che nell'aria Ue-Efta (acronimo di European Free Trade Association, ossia Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera) e Regno Unito.

Cominciando dal nostro paese, nei primi tre trimestri del 2025, il comparto degli autobus oltre le 3,5 tonnellate registra, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, un calo del 16,9 per cento nelle immatricolazioni, dovuto molto probabilmente alla riduzione dei fondi per il trasporto pubblico.

Segno meno per gli ibridi metano-elettrici che segnano un -45,5 per cento, e per gli Hev, ossia gli autobus ibridi dotati di un motore a combustione interna affiancato da un motore elettrico che registrano -60,4 per cento. Calo del 15,8 per cento per gli autobus Diesel mentre aumentano dell'82,8 per cento gli autobus elettrici a batteria (Bev).

Per quanto riguarda il segmento, da segnalare il -44,4 per cento degli interurbani, più contenuto il calo degli urbani che fanno registrare -11,7 per cento e degli scuolabus con -8,6 per cento. Aumento invece del 10,5 per cento per gli autobus Gran Turismo.

Per quanto riguarda le Case produttrici nella Top10 troviamo in ordine decrescente Iveco, Mercedes Benz, Solaris, Scania, Man, Ford, King Long, Menarinibus, Karsan e Setra.

Limitandoci al podio, la Casa italiana mantiene la leadership con 1.525 immatricolazioni e una quota del 44,2 per cento, segue la Stella con 652 autobus e una quota del 18,9 per cento, mentre il terzo gradino viene occupato da Solaris con 241 autobus e una quota del 7,0 per cento. A livello macroterritoriale, cresce solo il Nordest con una variazione del 4,1 per cento, sostanzialmente stabile il Centro con lo 0,9 per cento di crescita calo a due cifre invece per il Nord-Ovest (-37,4 per cento) e per Sud e Isole (-24,7 per cento).

Per quanto riguarda il Vecchio Continente, si registra un aumento delle vendite del 7,8 per cento con 37.638 veicoli immatricolati contro i 34.917 dell'anno precedente. Primo paese per immatricolazioni di autobus è la Gran Bretagna con 7641 immatricolazioni e una quota di mercato pari al 20,3 per cento del mercato continentale (Ue+Efta+Uk). A seguire, nella top5 troviamo la Francia con il 12,7 per cento del mercato e la Germania con la stessa quota e di seguito il nostro paese con il 10,6 per cento e a seguire la Spagna con il 7,7 per cento. Nei primi tre trimestri del 2025 il comparto dei bus è quello dove i veicoli ricaricabili sono cresciuti maggiormente, con un +5,1 per cento. Calo del -10,8 per cento per le alimentazioni alternative come gas e metano, ma soprattutto in calo le alimentazioni ibride che registrano un -33,7 per cento.





Le Riviste ufficiali
del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Accedi

Contatti



AREE DI SOSTA:
LA STRADA TRACCIATA
DALL'ALBO

TIR

Anfia: crescono i trainati mentre calano i leggeri e gli autocarri nel periodo gennaio-settembre 2025

Italia

I primi tre trimestri del 2025 hanno delineato uno scenario complesso per il settore dei veicoli industriali e commerciali, caratterizzato da una generale contrazione sia in Italia sia nel più ampio perimetro UE-EFTA-UK. È quanto emerge dall'ultimo rapporto dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica ([Anfia](#)).

Per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri, il mercato nazionale ha concluso il periodo gennaio-settembre con oltre 141 mila unità immatricolate, che si traduce in una flessione del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2024, anno in cui le consegne avevano già superato la soglia delle 150 mila unità. Ciononostante, gli ultimi tre mesi analizzati hanno mostrato segnali incoraggianti rispetto allo scorso anno, con una crescita media del 10,1% nei mesi di luglio, agosto e settembre.

Segno meno anche per gli autocarri: le nuove immatricolazioni si sono fermate a 20.823 unità, per una flessione dell'8% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Negli ultimi tre mesi, invece, il mercato ha registrato un andamento altalenante: luglio e settembre hanno chiuso con incrementi rispettivamente del 4,4% e del 21,9% mentre agosto ha subito una contrazione del 4,6%.

In controtendenza il comparto dei veicoli trainati, rimorchi e semirimorchi, con massa complessiva superiore a 3.5 Ton. Dopo la battuta d'arresto del 2024, che aveva visto un calo del 13,2% rispetto al 2023, i primi nove mesi del 2025 hanno totalizzato 11.520 immatricolazioni, segnando un incremento del 12,2%. L'accelerazione si è concentrata soprattutto nel terzo trimestre, periodo in cui il tasso di crescita medio ha raggiunto il 22,7%.

Muovendo lo sguardo oltre i confini nazionali, anche l'area più ampia composta da Unione europea, Paesi dell'EFTA (Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera) e Regno Unito ha registrato una generale contrazione.

Nel dettaglio, il mercato dei veicoli commerciali leggeri si è attestato a circa 1,36 milioni di unità, riportando una contrazione dell'8,5% rispetto al medesimo periodo del 2024. Segno meno anche per il segmento degli autocarri con massa superiore a 3.5 Ton: nel terzo trimestre di quest'anno si sono registrate poco meno di 269.000 nuove unità, per una flessione del 9,9%. Inoltre, se si isola la categoria degli autocarri più pesanti, ovvero quelli con peso uguale o superiore a 16 Ton, la flessione registrata è del 9,5%, con quasi 219 mila veicoli venduti.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Trasporti-Italia.com



AUTO CAMION AUTOBUS TRENO NAVE AEREO LOGISTICA MOBILITÀ LAVORO INFO TRAFFICO 🔍



Veicoli commerciali e industriali 2025, il mercato tra cali e incentivi

Segnali di ripresa con i nuovi incentivi per la transizione ecologica



MARTA BETTINI

4 NOVEMBRE 2025



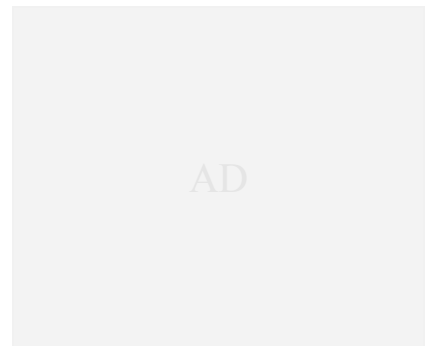
Il mercato dei veicoli commerciali e industriali in Italia, nei primi nove mesi del 2025, evidenzia un andamento altalenante.



Secondo i dati ANFIA, i veicoli commerciali leggeri immatricolati sono **141.418**, in calo del **6,1%** rispetto allo stesso periodo del 2024. Nonostante ciò, tra luglio e settembre si osserva un miglioramento, con una **crescita media del 10,1%** che segnala un progressivo recupero della domanda.



Il comparto degli **autocarri pesanti** registra **20.823 immatricolazioni**, con una diminuzione dell'**8%**. I risultati mensili oscillano tra performance positive e leggere flessioni: luglio chiude a **+4,4%**, agosto a **-4,6%** e settembre a **+21,9%**,



ISCRIVITI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

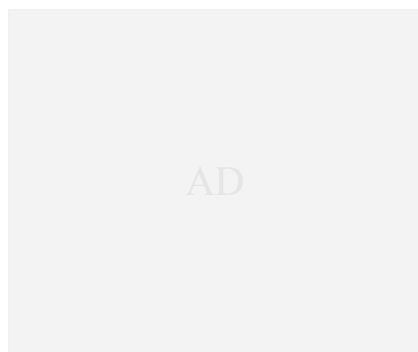
089849

segno di un mercato in fase di riassetamento.

Nel settore dei **veicoli trainati con portata oltre 3.500 kg**, si rileva invece una **crescita del 12,2%**, pari a **11.520 rimorchi e semirimorchi immatricolati**. Anche in questo caso, il terzo trimestre segna un incremento medio del **22,7%**, sostenuto dall'aumento della movimentazione merci.

Più critico, invece, il comparto degli **autobus oltre 3,5 tonnellate**, che perde il **16,9%** delle immatricolazioni a causa della **riduzione dei fondi pubblici** per il trasporto locale. Tuttavia, gli ultimi mesi mostrano segnali di recupero con un **+29% medio** tra agosto e settembre.

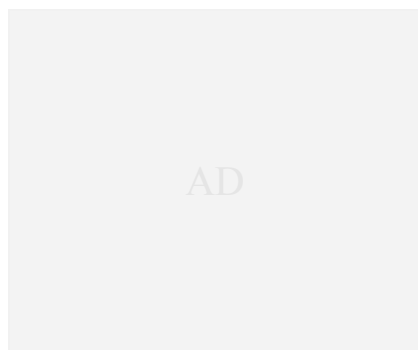
Il mercato nell'area UE-EFTA-UK



Nel contesto europeo, il **mercato dei veicoli commerciali leggeri** (fino a 3.500 kg) totalizza **1,36 milioni di unità**, in calo dell'**8,5%** rispetto al 2024. I principali mercati – Francia, Regno Unito e Germania – segnano flessioni comprese tra il 6% e il 10%, mentre la **Spagna** cresce del **13,3%**. L'Italia, con

141.423 immatricolazioni, rappresenta il **10,4% del mercato europeo**, confermandosi quarto Paese per volumi.

Nel segmento degli **autocarri superiori a 3.500 kg**, le nuove immatricolazioni raggiungono **268.734 unità**, in diminuzione del **9,9%**. La **Germania** resta leader con **57.434 veicoli**, seguita da Regno Unito, Francia, Polonia e Spagna. L'Italia si posiziona al **sesto posto con 20.821 unità** e una quota del **7,7%**.

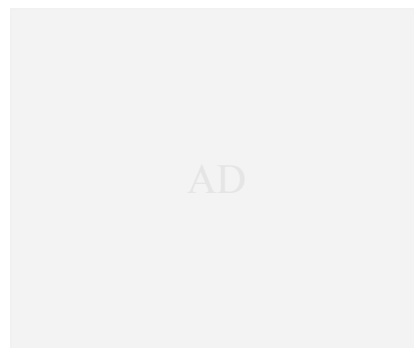


Gli **autocarri pesanti (≥16.000 kg)** totalizzano **218.844 immatricolazioni**, in flessione del **9,5%**. In questo comparto, l'Italia registra **17.320 veicoli** (-8,4%), mantenendo la sesta posizione nel ranking europeo. Crescono invece i **veicoli elettrici e ricaricabili**, con un incremento del **34,4%** rispetto al 2024,

segnale di una graduale transizione verso alimentazioni più sostenibili.

Politiche e incentivi per i veicoli commerciali e industriali

Il 2025 segna una fase cruciale per le **politiche di rinnovo del parco veicoli** in Italia e in Europa, con un rafforzamento degli strumenti di sostegno alla transizione energetica del trasporto merci e passeggeri.



In CAMION

CAMION

Veicoli commerciali e industriali 2025, il mercato tra cali e incentivi

CAMION

Telepass, mezzi pesanti: nuove soluzioni avanzate a TransLogistica Poland

CAMION

Attesa carico e scarico camion 100 euro ora, MIT: chiarimenti nella circolare

CAMION

Autotrasporto e logistica, misure fiscali e regolatorie per ridurre i costi

CAMION

Tra le iniziative italiane più rilevanti figura il **Decreto Investimenti ad Elevata Sostenibilità**, che destina **50 milioni di euro** al periodo 2021–2026 per favorire l'acquisto di **veicoli industriali ecologici** e l'adeguamento delle flotte aziendali alle nuove norme sulle emissioni.

A questo si aggiunge il **Decreto MIT/MEF del 30 maggio 2025**, che assegna **228 milioni di euro** al settore dell'autotrasporto per il triennio 2025–2027, sostenendo il rinnovo dei **veicoli commerciali e industriali** e la **digitalizzazione dei processi logistici**.

Le risorse sono destinate anche a sistemi di sicurezza avanzata, formazione professionale e installazione di dispositivi per la riduzione dei consumi di carburante.

Il **Decreto n. 236 dell'8 agosto 2025** rappresenta un ulteriore passo verso l'elettrificazione del trasporto urbano. Con una dotazione di **597 milioni di euro**, promuove l'acquisto di **veicoli commerciali leggeri elettrici (BEV)** da parte delle **microimprese** operanti nelle **aree urbane funzionali**.

L'obiettivo è ridurre le emissioni nei centri cittadini e accelerare la transizione dei veicoli per la distribuzione urbana delle merci.

Incentivi per i veicoli a basse emissioni in Europa

Sul piano europeo, l'attenzione è rivolta al **rinnovamento del parco circolante** e all'espansione delle **infrastrutture di ricarica elettrica e a idrogeno**, considerate essenziali per raggiungere gli obiettivi di neutralità climatica.

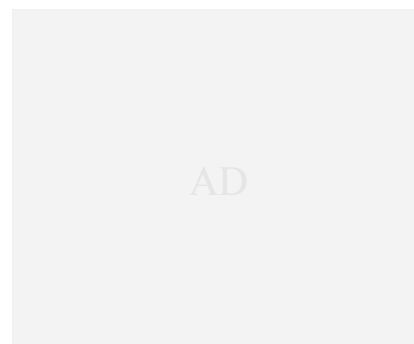
L'Unione Europea incoraggia inoltre gli Stati membri a potenziare gli **incentivi fiscali per i veicoli a zero emissioni** e a promuovere la **riconversione delle linee produttive** del settore automotive.

Queste misure, integrate con i fondi nazionali e comunitari, costituiscono un **quadro strategico per il rinnovo del trasporto su strada**, destinato a sostenere la competitività dell'industria europea dei **veicoli commerciali e industriali** nei prossimi anni.

Continua a leggere: [Attesa carico e scarico camion 100 euro ora, MIT: chiarimenti nella circolare](#)



Tachigrafo, termine di notifica della multa: chiarimenti della Cassazione



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849