



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 16 al 22 settembre

Torino, 26 settembre 2025

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Ansa.it	16/09/2025	<i>Anfia, seguire Rapporto Draghi, non c'e' piu' tempo da perdere</i>	3
	Geagency.it	16/09/2025	<i>Auto, Anfia: Anche Draghi ripete a Ue che per settore fatto praticamente nulla</i>	5
	Affaritaliani.it	16/09/2025	<i>Automotive, Draghi alla Ue: "Obiettivi 2035 non piu' realistici"</i>	6
	Agenziagiornalisticaopinione.it	16/09/2025	<i>ANFIA * UE - RAPPORTO COMPETITIVITA': «ANCHE MARIO DRAGHI HA DETTO OGGI ALLA COMMISSIONE CHE PER IL</i>	9
	Gazzetta.it	16/09/2025	<i>Mario Draghi, lo stop Ue delle auto nel 2035 "puo' essere irrealizzabile"</i>	12
11	Il Giornale	17/09/2025	<i>Bocciato il piano per le auto green Si basa su idee non piu' valide" (P.Bonora)</i>	13
	Adriaeco.eu	17/09/2025	<i>Draghi alla UE: settore automotive trascurato, servono interventi urgenti</i>	14
	Canaleenergia.com	17/09/2025	<i>Draghi avvisa: Industria auto in crisi e Anfia rilancia target CO2</i>	16
	Formulamotori.it	17/09/2025	<i>AUTO, LALLARME DI DRAGHI: TRANSIZIONE FERMA, SERVONO AZIONI SUBITO</i>	19
	Ilgazzettino.it	17/09/2025	<i>Anfia: seguire il Rapporto Draghi, non c'e' piu' tempo da perdere. Revisione dei target di CO2 prima</i>	20
	Ilmattino.it	17/09/2025	<i>Anfia: seguire il Rapporto Draghi, non c'e' piu' tempo da perdere. Revisione dei target di CO2 prima</i>	21
	Ilmessaggero.it	17/09/2025	<i>Anfia: seguire il Rapporto Draghi, non c'e' piu' tempo da perdere. Revisione dei target di CO2 prima</i>	22
	Italianpress.eu	17/09/2025	<i>Automotive, Draghi alla Ue: Obiettivi 2035 non piu' realistici</i>	23
	Motorionline.com	17/09/2025	<i>Automotive, Draghi bacchetta l'Ue: Ad un anno dal Rapporto sulla competitivita' non e' stato fatto n</i>	25
	Roboreporter.it	17/09/2025	<i>ICE supporta le start-up e PMI italiane al Sema di Las Vegas 2025 per l'export Automotive</i>	28
	Rottadeitrasporti.it	17/09/2025	<i>Anfia, sulla decarbonizzazione e' necessario operare secondo le linee del Rapporto Draghi</i>	31
	Vadoetornoweb.com	17/09/2025	<i>Transizione, Draghi: Serve pragmatismo. Anfia raccoglie lappello e mette in campo proposte concrete</i>	33
	Roboreporter.it	18/09/2025	<i>Anfia sollecita l'attuazione del Rapporto Draghi per il settore automotive: proposte concrete e revi</i>	35
1+13+4	La Repubblica - Ed. Torino	19/09/2025	<i>Sprint d'agosto per il mercato dell'auto (M.Sciullo)</i>	38
13+15	La Repubblica - Ed. Torino	19/09/2025	<i>Auto - Dimezzate le vendite dei diesel (M.Sci.)</i>	41
	Italiaoggi.it	19/09/2025	<i>Auto, ricambi e norme: l'Italia 2025 tra rinvii, incentivi e nuove sfide</i>	42
	Tuttomotoriweb.com	19/09/2025	<i>Stellantis e l'Italia alzano la testa: l'obiettivo e' salvare il motore termico, schiaffo all'elett</i>	44
18	Bresciaoggi	20/09/2025	<i>Focus industria - EMO - Immatricolazioni in frenata e in attesa di certezze</i>	47
19	Bresciaoggi	20/09/2025	<i>Focus industria - EMO - L'automotive frena ma l'interscambio rimane in attivo</i>	48
	Corriereelleconomia.it	20/09/2025	<i>Rampini, 80 anni di evoluzione della mobilita'</i>	50
	Quotidiano.net	20/09/2025	<i>Ricambi auto, attenti alle truffe. I pezzi originali garanzia di sicurezza</i>	57
8	Gazzetta di Mantova	22/09/2025	<i>L'Ue per ora tira dritto Ma spunta l'ipotesi u neutralita' te cnologica"</i>	58
8	Il Giornale di Vicenza	22/09/2025	<i>L'Ue per ora tira dritto Ma spunta l'ipotesi u neutralita' tecnologica"</i>	59
	Alessandria.today	22/09/2025	<i>L'Ambasciatrice indiana incontra le imprese piemontesi: nuovi scenari di collaborazione tra Torino e</i>	60
	Icpmag.it	22/09/2025	<i>ECOMONDO 2025: i convegni da non perdere</i>	63
	Pneurama.com	22/09/2025	<i>Proseguono le attivita' di internazionalizzazione di Autopromotec</i>	65
	Sicurauto.it	22/09/2025	<i>Presentazione 5° Aftermarket Report: ecco il programma del 9 ottobre</i>	68
	Uominietrasporti.it	22/09/2025	<i>Ecomondo 2025: trasporti ecologici per citta' circolari</i>	78

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
170/73	Interni	01/10/2025	<i>car design- Che cos'e' la modernita'</i>	82

MOTORI / Mondo Motori

Anfia, seguire Rapporto Draghi, non c'è più tempo da perdere

'Nulla di concreto, servono proposte rapide e concrete'

TORINO, 16 settembre 2025, 17:39

Redazione ANSA

Condividi



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

L Anfia ribadisce ancora una volta "l'assoluta necessità di operare secondo le linee del Rapporto Draghi.

A distanza di 12 mesi, non c'è più tempo da perdere".

Lo afferma in una nota nella quale riporta le parole di Mario Draghi in occasione della Conferenza di alto livello organizzata dalla Commissione europea.

Per l'Anfia servono proposte concrete. Innanzitutto la revisione dei target di CO2 anzitutto per il triennio 2025-2027, per il quale vanno ridefiniti i target per gli Lcv e la revisione dei target di CO2 al 2030, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2 e, infine, al 2035, prevedendo fin d'ora un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non Bev. Per i veicoli industriali, definire nuovi target rispetto agli attuali, che sono irraggiungibili e di cui si parla troppo poco. E' necessario 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".

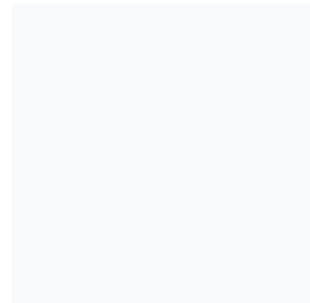
Riproduzione riservata © Copyright ANSA

HOME ECONOMIA

Auto, Anfia: Anche Draghi ripete a Ue che per settore fatto praticamente nulla

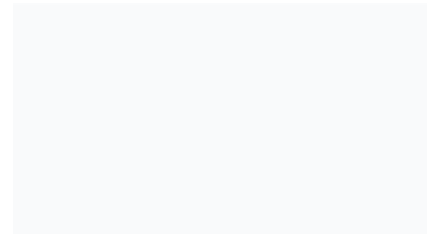
16 Settembre 2025

“Come **Anfia** ribadiamo ancora una volta l’assoluta necessità di operare secondo le linee del Rapporto Draghi. A distanza di 12 mesi, non c’è più tempo da perdere”. E’ quanto si legge in una nota dell’Associazione nazionale filiera automobilistica, in cui viene sottolineato che “ad un anno dal rapporto sulla Competitività, anche Mario Draghi ripete alla Commissione Ue che per il settore automotive non è stato fatto praticamente nulla e che servono risposte rapide e concrete”. **Anfia** ribadisce che “servono proposte concrete: revisione dei target di Co2 anzitutto per il triennio 2025-2027, per il quale vanno ridefiniti i target per gli LCV; revisione dei target di CO2 al 2030, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2 e, infine, al 2035, prevedendo fin d’ora un’estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non BEV; per i veicoli industriali, definire nuovi target rispetto agli attuali, che sono irraggiungibili e di cui si parla troppo poco; 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”.



TUTTI GLI EVENTI CONNECT

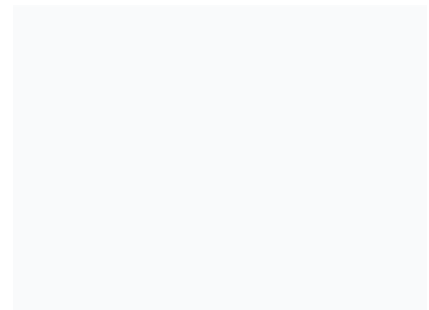
Ti potrebbe interessare anche



Il valore aggiunto per settore di attività

23 Settembre 2024 di Redazione

Secondo Istat, nel 2023 il valore aggiunto in volume nel complesso dell’economia nazionale ha segnato una crescita dello 0,7%, a sintesi di aumenti del 6,7% nelle costruzioni



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Tendenza [Ascolti TV](#) [Trump](#) [Dazi](#) [Guerra Ucraina](#) [Gaza](#)

Meteo [Oroscopo](#) [AAA](#)

[Home](#) / [Motori](#) / Automotive, Draghi alla Ue: “Obiettivi 2035 non più realistici

AUTO E MOTORI

Martedì, 16 settembre 2025

Ultimo aggiornamento: 18:23

Automotive, Draghi alla Ue: “Obiettivi 2035 non più realistici

A un anno dal Rapporto sulla competitività, Mario Draghi torna ad ammonire Bruxelles: sull’automotive l’Europa non ha fatto abbastanza.

Condividi

Corporate, il giornale delle imprese



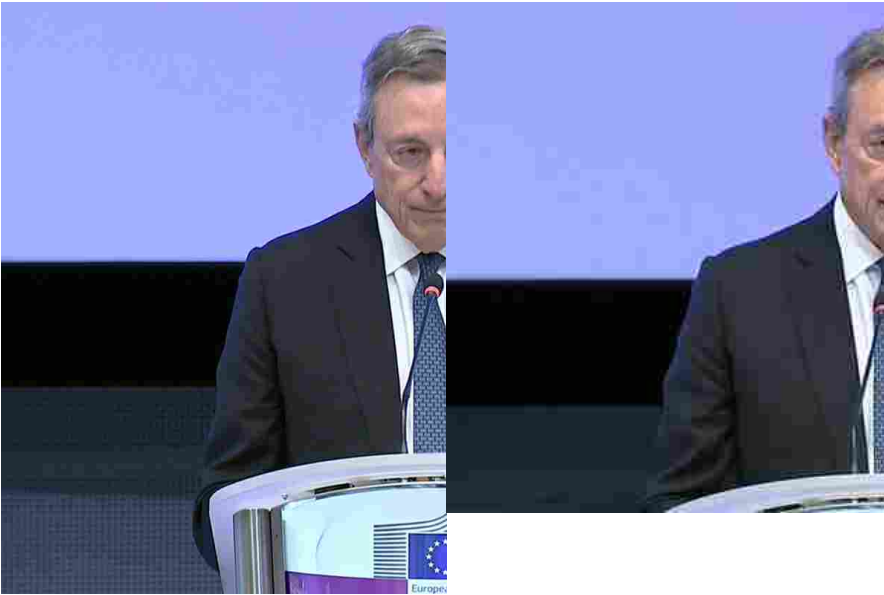
Philip Morris Italia, al via la terza edizione di Women Shape...



Trenitalia: le dichiarazioni della Direttrice

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



AffariTV

Operations...
 Digitalizzazione
 rivoluzione
 nell'informazi
 come...
 Acea, Luiss e
 Renault
 insieme per il
 futuro della
 mobilità...



Un anno dopo la presentazione del suo Rapporto sulla competitività, Mario Draghi è tornato a chiedere all'Unione europea un cambio di passo rapido e concreto sul fronte dell'automotive.

Lo ha fatto in occasione di una conferenza di alto livello organizzata dalla Commissione europea, con parole che hanno riportato al centro della discussione un settore strategico per l'economia e l'occupazione in Europa.

“La scadenza del 2035 per l'azzeramento delle emissioni allo scarico si basava su ipotesi che oggi non sono più valide”, ha dichiarato l'ex presidente della BCE. L'idea era che obiettivi chiari avrebbero favorito gli investimenti sulle infrastrutture di ricarica, reso competitivo il mercato interno, stimolato l'innovazione e ridotto i costi delle auto elettriche. A cascata, anche comparti cruciali come batterie e semiconduttori avrebbero dovuto beneficiarne, sostenuti da una politica industriale mirata.

La realtà, ha ammonito Draghi, è ben diversa. I punti di ricarica in Europa sono ancora troppo pochi: per raggiungere gli obiettivi servirebbe un'accelerazione di tre o quattro volte entro i prossimi cinque anni. Il mercato dei veicoli elettrici cresce ma più lentamente del previsto, i prezzi restano alti e l'innovazione europea è indietro rispetto ai concorrenti globali. Intanto il parco circolante europeo, 250 milioni di auto con un'età media superiore ai 12 anni, continua a invecchiare e le emissioni di CO₂ sono calate solo marginalmente.

Per Draghi è necessario un approccio pragmatico e tecnologicamente neutrale, che consideri lo



In evidenza

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

sviluppo dei combustibili a emissioni zero e affronti in modo unitario catene di approvvigionamento, fabbisogni infrastrutturali e competitività industriale. Nei prossimi mesi, ha avvertito, il settore automobilistico sarà il banco di prova della capacità europea di armonizzare regolamenti, reti di ricarica e politiche industriali in una strategia coerente per un comparto che occupa oltre 13 milioni di persone.

Il messaggio è stato raccolto e rilanciato da ANFIA, che ha ribadito la necessità di tradurre le raccomandazioni del Rapporto Draghi in proposte concrete. L'associazione chiede innanzitutto una revisione dei target di CO₂ per il triennio 2025-2027, con un adeguamento specifico per i veicoli commerciali leggeri. Per il 2030, invece, propone di fissare i limiti tra 75 e 80 g/km, mentre per il 2035 si auspica un'estensione di cinque anni per l'adeguamento, accompagnata da una quota del 25% di veicoli non elettrici a batteria.

C'è poi la questione dei veicoli industriali, oggi vincolati a target definiti "irraggiungibili" e troppo poco discussi a livello politico. E infine, forse il tema più urgente: la decarbonizzazione del parco auto esistente. Con oltre 250 milioni di vetture in circolazione, molte delle quali datate e inquinanti, sarebbe possibile ridurre le emissioni già oggi senza aspettare il 2035, attraverso programmi di rottamazione, incentivi mirati e l'utilizzo di carburanti alternativi.

La transizione verde, insomma, rischia di restare incompiuta se non sarà sostenuta da misure pragmatiche. Draghi lo ha detto senza giri di parole: "Non è stato fatto praticamente nulla. Servono risposte rapide e concrete". L'Europa si trova di fronte a una sfida che non è solo ambientale, ma industriale e sociale. Perché da come verrà gestita dipende non solo il raggiungimento degli obiettivi climatici, ma anche la sopravvivenza di un settore che rappresenta uno dei pilastri dell'economia del continente.

Argomenti [auto elettriche](#) [automotive europee](#) [emissioni co2](#) [infrastrutture di ricarica](#) [mario draghi](#) [transizione ecologica](#)

Il diavolo veste Prada 2, molti in coda per il casting ma l'universo di carta patinata si è sfaldato

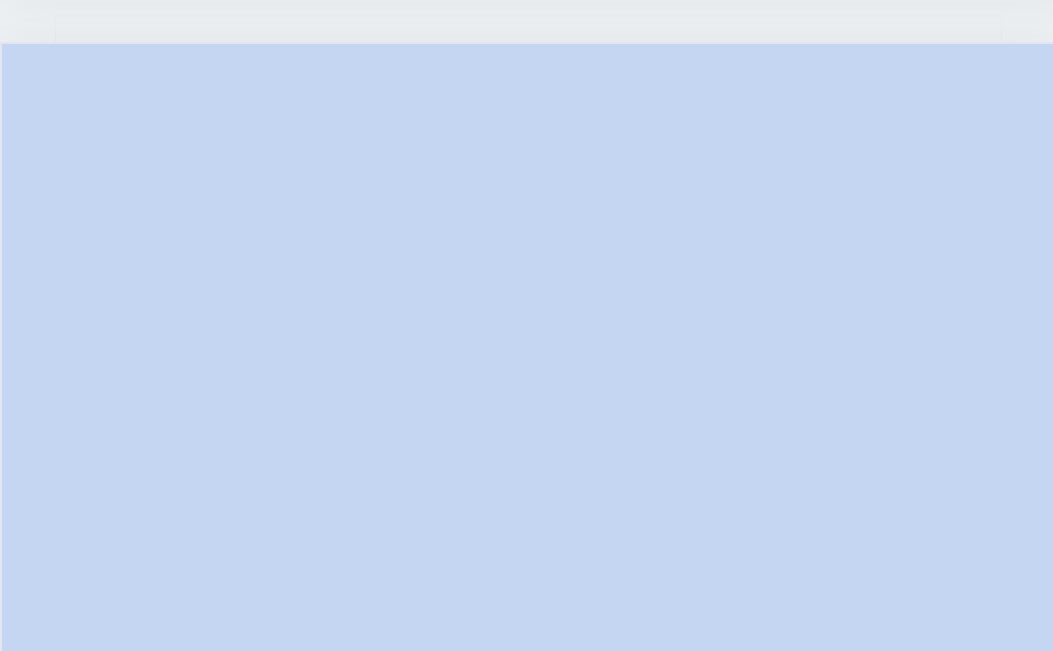


In vetrina

Andrea Stroppa, l'uomo di Musk in Italia apre una nuova società (con i suoi soldi) in un settore inaspettato



Affari di motori



CERCA NEL SITO

meeting@riva.fc.it - t. +39 0464 57039

Hai già pensato
al tuo evento di
Natale?

Scopri le nostre proposte
a Trento e a Riva del Garda

TRENTODOC
FESTIVAL
BOLLICINE DI MONTAGNA

26 / 27 / 28 SETTEMBRE 2025

SCOPRI DI PIÙ

EVENTI DEL GUSTO
DI SETTEMBRE

SALUTE
INTEGRATORI
ED ALIMENTI
FUNZIONALI

CODICE SCONTO
PROMO10%
VALIDO SU TUTTI I PRODOTTI

POLOSALUTEITALIA.IT



Si è verificato un errore. Riprova più tardi. (ID riproduzione: PJZ8lrABVRFz0aYQ)
[Ulteriori informazioni](#)

Altri video su YouTube

IL VERO PADRE DI GESÙ 44:15

La verità più scomoda su Gesù: Spi...
93.326 visualizzazioni

JAZZ SOUL R&B RELAXING PLAYLIST 2:08:10

Smooth Jazz & Soulful R&B Instru...
794.110 visualizzazioni

RISPONDE BARBERO 20:50

Barbero sorprende: "Mussolini ha f...
371.612 visualizzazioni

Media error: Format(s) not supported or source(s) not found
Scarica il file: https://youtu.be/07Uix4qphGo?_t=1

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Categoria news: LANCIO D'AGENZIA



ANFIA * UE – RAPPORTO COMPETITIVITÀ:
«ANCHE MARIO DRAGHI HA DETTO OGGI ALLA
COMMISSIONE CHE PER IL SETTORE
AUTOMOTIVE NON È STATO FATTO NULLA»

E-mail Stampa

Facebook Twitter LinkedIn

17.26 - martedì 16 settembre 2025

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

Riportiamo qui di seguito alcune delle dichiarazioni odierne del Prof. Mario Draghi in occasione della Conferenza di alto livello organizzata dalla Commissione europea. “Mentre procediamo con la decarbonizzazione, la transizione deve essere anche flessibile e pragmatica. La Commissione ha alleggerito alcuni dei requisiti di rendicontazione più onerosi attraverso il suo Omnibus sulla sostenibilità. Tuttavia, in alcuni settori, come quello automobilistico, gli obiettivi si basano su ipotesi che non sono più valide.

La scadenza del 2035 per l'azzeramento delle emissioni di scarico avrebbe dovuto innescare un circolo virtuoso: obiettivi precisi avrebbero stimolato gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica, fatto crescere il mercato interno, stimolato l'innovazione in Europa e reso più economici i modelli di veicoli elettrici. Si prevedeva che i settori adiacenti, come quello delle batterie e dei chip, si sarebbero sviluppati parallelamente, sostenuti da una politica industriale mirata. Ma ciò non è avvenuto. L'installazione di punti di ricarica deve accelerare di tre o quattro volte nei prossimi cinque anni per raggiungere una copertura adeguata.

Il mercato dei veicoli elettrici è cresciuto più lentamente del previsto. L'innovazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

europea è rimasta indietro, i modelli rimangono costosi e la politica della catena di approvvigionamento è frammentata. In realtà, il parco auto europeo di 250 milioni di veicoli sta invecchiando e le emissioni di CO₂ sono diminuite di poco negli ultimi anni. Come suggerito nella relazione, la prossima revisione del regolamento sulle emissioni di CO₂ dovrebbe seguire un approccio tecnologicamente neutro e fare il punto sugli sviluppi del mercato e della tecnologia. È inoltre necessario un approccio congiunto per l'aumento dei veicoli elettrici, che copra le catene di approvvigionamento, le esigenze infrastrutturali e il potenziale dei combustibili a emissioni zero.

Nei prossimi mesi, il settore automobilistico metterà alla prova la capacità dell'Europa di allineare la regolamentazione, le infrastrutture e lo sviluppo della catena di approvvigionamento in una strategia coerente per un'industria che impiega oltre 13 milioni di persone lungo tutta la catena del valore". Come ANFIA ribadiamo ancora una volta l'assoluta necessità di operare secondo le linee del Rapporto Draghi.

A distanza di 12 mesi, non c'è più tempo da perdere. Servono proposte concrete: – revisione dei target di CO₂ anzitutto per il triennio 2025-2027, per il quale vanno ridefiniti i target per gli LCV; – revisione dei target di CO₂ al 2030, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO₂ e, infine, al 2035, prevedendo fin d'ora un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non BEV; – per i veicoli industriali, definire nuovi target rispetto agli attuali, che sono irraggiungibili e di cui si parla troppo poco; – 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.

*

ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive. L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente. Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; Car Design & Engineering: comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; Costruttori: comprende i produttori di autoveicoli in genere – inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi – ovvero allestimenti ed attrezzature specifiche montati su autoveicoli.

Categoria news: [LANCIO D'AGENZIA](#)

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

< >



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mario Draghi, lo stop Ue delle auto nel 2035 "puo' essere irrealizzabile"

SportContenuti G+Il CiclistaAltre SezioniVideoCerca L'ex premier "l'obiettivo del 2035 potrebbe rivelarsi irrealizzabile" e "rischia di consegnare quote di mercato ad altri, soprattutto alla Cina" "Inazione e lentezza minacciano non solo la competitività europea ma la sua stessa sovranità". "Per la sopravvivenza dell'Europa dobbiamo fare ciò che non è mai stato fatto prima e rifiutarci di essere frenati da limiti autoimposti". È il monito lanciato dall'ex premier ed ex presidente della Bce, Mario Draghi, alla conferenza organizzata dalla presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, per celebrare il primo anno dalla pubblicazione del Rapporto di Draghi sul futuro della Competitività europea. Nello specifico del settore dell'auto nell'Unione europea "attenersi rigidamente all'obiettivo del 2035 potrebbe rivelarsi irrealizzabile e rischia di consegnare quote di mercato ad altri, soprattutto alla Cina" dice Draghi. Secondo l'ex premier la prossima revisione del regolamento sulle emissioni di CO2 "dovrebbe seguire un approccio tecnologicamente neutrale e fare il punto sugli sviluppi di mercato e tecnologici". Inoltre serve "un approccio integrato" sui veicoli elettrici, che copra catene di approvvigionamenti, infrastrutture e potenzialità dei carburanti a zero emissioni di carbonio. LEGGI ANCHE niente circolo virtuoso "Nei prossimi mesi, il settore automobilistico metterà alla prova la capacità dell'Europa di allineare regolamentazione, infrastrutture e sviluppo delle catene di fornitura in una strategia coerente per un'industria che, non dimentichiamolo, impiega oltre 13 milioni di persone lungo l'intera catena del valore", ha ricordato. La scadenza Ue del 2035 per emissioni nette a zero "era pensata per innescare un circolo virtuoso: obiettivi chiari avrebbero stimolato gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica, ampliato il mercato interno, spronato l'innovazione in Europa e reso i modelli elettrici più economici. Si prevedeva che le industrie", come su batterie e microprocessori si sarebbero sviluppate in parallelo. "Ma non è avvenuto" e l'installazione dei punti di ricarica dovrebbe accelerare "di 3-4 volte nei prossimi cinque anni per raggiungere una copertura adeguata". "Il mercato dei veicoli elettrici è cresciuto più lentamente del previsto. L'innovazione europea è rimasta indietro, i modelli restano costosi e la politica delle catene di fornitura è frammentata. Di fatto - ha rilevato Draghi - il parco auto europeo di 250 milioni di veicoli sta invecchiando e le emissioni di CO2 sono calate appena negli ultimi anni". Non perderti tutte le novità del mondo Automotive | iscriviti al canale YouTube di Gazzetta Motori. LEGGI ANCHE [Anfia](#), proposte concrete L'associazione italiana dei costruttori di auto [Anfia](#) ribadisce "ancora una volta l'assoluta necessità di operare secondo le linee del Rapporto Draghi. A distanza di dodici mesi, non c'è più tempo da perdere. Servono proposte concrete: revisione dei target di CO2 anzitutto per il triennio 2025-2027, per il quale vanno ridefiniti i target per gli Lcv (veicolo commerciali leggeri); revisione dei target di CO2 al 2030, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2 e, infine, al 2035, prevedendo fin d'ora un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non Bev (ovvero elettrici); per i veicoli industriali, definire nuovi target rispetto agli attuali, che sono irraggiungibili e di cui si parla troppo poco; un piano serio di decarbonizzazione del parco circolante dei 250 milioni di auto con età media di oltre 12 anni". Leggi anche



il dossier di Pierluigi Bonora

Mario Draghi bocchia politica e strategie *automotive* di Ursula von der Leyen: visioni sbagliate, ritardi, obiettivi irrealizzabili, innovazione al palo, prezzi delle auto esagerati. Risultato: «Il parco auto europeo di 250 milioni di veicoli continua a invecchiare e le emissioni di CO2 sono rimaste pressoché invariate; gli obiettivi che erano stati fissati si basano su presupposti che non sono più validi», avverte l'ex presidente della Bce nonché ex premier italiano e autore del *Rapporto sulla competitività*, dossier presentato un anno fa.

E l'altra osservazione, a livello generale, fatta da Draghi («cittadini delusi dalla lentezza, serve nuova velocità, produrre risultati nel giro di mesi, non di anni; la competitività è a rischio») può essere associata anche all'esito dei tre «Dialoghi strategici» tra la presidente della Commissione Ue, von der Leyen, e parte del settore *automotive*, l'ultimo la scorsa settimana, i cui risultati tangibili restano nel libro dei sogni.

Draghi, insomma, ha voluto dare una forte scossa alla realtà. Sul bando dei motori endotermici a favore del «tutto elettrico» fissato nel 2035, l'ex premier italiano ha chiaramente detto che «la scadenza era stata concepita per innescare un circolo virtuoso: obiettivi chiari avrebbero spinto gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica, fatto crescere il mercato interno, stimolato l'innovazione e reso i modelli elettrici più economici. Si prevede-

Bocciato il piano per le auto green «Si basa su idee non più valide»

Stroncata la strategia di Bruxelles «Troppo lenti e pochi investimenti»

va che batterie e microchip si sviluppasse parallelamente. Ma ciò non è avvenuto».

Questa imposizione, al contrario, ha dato vita alla chiusura di impianti, decine di migliaia di licenziamenti nonché a massicci ricorsi, come sta accadendo in Italia, agli ammortizzatori sociali. È di queste ore, in proposito, la notizia che Ford taglierà altri 1.000 dipendenti nella fabbrica tedesca di Colonia. Una decisione presa a causa del passo da lumaca delle auto elettriche in Europa.

Da parte sua, la presidente von der Leyen, solo adesso, si è posta questa domanda: «Ma come possiamo essere competitivi se una potenza straniera (la Cina, ndr) detiene le chiavi delle nostre fabbriche? Oggi un singolo Paese (sempre la

Cina, ndr) controlla il 75% della lavorazione del cobalto, il 90% delle terre rare e il 100% della grafite. La situazione è critica. Non c'è dubbio. Ma non c'è nulla di inevitabile e con le giuste politiche possiamo costruire la nostra indipendenza», ha affermato rivolgendosi a Draghi, prima che quest'ultimo prendesse la parola.

A questo punto, c'è già chi mette in conto che il prossimo «Dialogo strategico» tra Bruxelles e il settore *automotive*, previsto in dicembre, possa vedere nuove figure (Draghi?) a discutere con presidenti e ceo delle aziende.

L'intervento di Draghi è anche al centro della nota diffusa da **Anfia** (filiera italiana *automotive*), nella quale si ribadisce che «non c'è più tempo da perdere e che servono proposte concrete». Tra queste, «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».

Ci sono pressioni, infine, affinché ai prossimi incontri possano partecipare anche l'Alleanza della 40 Regioni *automotive* europee, presieduta dall'assessore lombardo Guido Guidesi, e di chi rappresenta i concessionari, «coloro che sul territorio sono più a contatto con i cittadini europei e costituiscono una filiera indispensabile per far funzionare il sistema, ma sempre evitati dalle consultazioni Ue», denuncia Massimo Artusi (Federauto).

250 mln

Il parco auto europeo conta 250 milioni di vetture. E l'età media dei veicoli è di 12 anni nei Paesi della Ue. La Grecia e l'Estonia hanno le flotte automobilistiche più vecchie (17 anni).

90%

La Cina controlla il 90 per cento delle terre rare. E non solo. Sempre la Cina detiene il cento per cento dell'estrazione della grafite mentre controlla il 75 per cento della lavorazione del cobalto

Draghi alla UE: settore automotive trascurato, servono interventi urgenti

17 Settembre 2025

46



“Mentre procediamo con la decarbonizzazione, la transizione deve essere anche flessibile e pragmatica. La Commissione ha alleggerito alcuni dei requisiti di rendicontazione più onerosi attraverso il suo Omnibus sulla sostenibilità. Tuttavia, in alcuni settori, come quello automobilistico, gli obiettivi si basano su ipotesi che non sono più valide.

La scadenza del 2035 per l'azzeramento delle emissioni di scarico avrebbe dovuto innescare un circolo virtuoso: obiettivi precisi avrebbero stimolato gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica, fatto crescere il mercato interno, stimolato l'innovazione in Europa e reso più economici i modelli di veicoli elettrici. Si prevedeva che i settori adiacenti, come quello delle batterie e dei chip, si sarebbero sviluppati parallelamente, sostenuti da una politica industriale mirata.

Ma ciò non è avvenuto. L'installazione di punti di ricarica deve accelerare di tre o quattro volte nei prossimi cinque anni per raggiungere una copertura adeguata. Il mercato dei veicoli elettrici è cresciuto più lentamente del previsto. L'innovazione europea è rimasta indietro, i modelli rimangono costosi e la politica della catena di approvvigionamento è frammentata. In realtà, il parco auto europeo di 250 milioni di veicoli sta invecchiando

articoli recenti

Bando per il Premio Emilio D'Alessio: il Parco del Conero è tra gli enti...

Rinasce MOSTES, la leggendaria icona genovese che ha fatto la storia della nautica

Campagna elettorale nelle Marche, polemiche su uso improprio di fondi e loghi istituzionali nel...

Marco Battino ai giovani di Azzurra Libertà: “Siamo pronti a costruire il Paese del...

Draghi alla UE: settore automotive trascurato, servono interventi urgenti



e le emissioni di CO₂ sono diminuite di poco negli ultimi anni.

Come suggerito nella relazione, la prossima revisione del regolamento sulle emissioni di CO₂ dovrebbe seguire un approccio tecnologicamente neutro e fare il punto sugli sviluppi del mercato e della tecnologia. È inoltre necessario un approccio congiunto per l'aumento dei veicoli elettrici, che copra le catene di approvvigionamento, le esigenze infrastrutturali e il potenziale dei combustibili a emissioni zero. Nei prossimi mesi, il settore automobilistico metterà alla prova la capacità dell'Europa di allineare la regolamentazione, le infrastrutture e lo sviluppo della catena di approvvigionamento in una strategia coerente per un'industria che impiega oltre 13 milioni di persone lungo tutta la catena del valore”.

Come ANFIA ribadiamo ancora una volta l'assoluta necessità di operare secondo le linee del Rapporto Draghi. A distanza di 12 mesi, non c'è più tempo da perdere. Servono proposte concrete:

- revisione dei target di CO2 anzitutto per il triennio 2025-2027, per il quale vanno ridefiniti i target per gli LCV;
- revisione dei target di CO2 al 2030, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2 e, infine, al 2035, prevedendo fin d'ora un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non BEV;
- per i veicoli industriali, definire nuovi target rispetto agli attuali, che sono irraggiungibili e di cui si parla troppo poco;
- 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.

CONDIVIDI



Post

Articolo precedente

Draghi lancia l'allarme sull'inazione Ue: a rischio competitività, infrastrutture e sovranità

Prossimo articolo

Marco Battino ai giovani di Azzurra Libertà: "Siamo pronti a costruire il Paese del futuro"

articoli correlati



Draghi lancia l'allarme sull'inazione Ue: a rischio competitività, infrastrutture e sovranità



Il Vespucci e il "Villaggio Italia": quando la diplomazia del mare diventa volano economico



18 anni di premio giornalistico Mare Nostrum Awards



LASCIA UN COMMENTO

i più letti



Risparmio: gravi inadempienze da parte di Zurich Italy Bank



Anek Lines Italia e Tipicità in blu



Nasce FAX Gratis, per inviare fax da pc, smartphone e tablet



Expo Dubai, viaggio tra i volontari e imprenditori italiani



La corte Internazionale dell'Adriatico e dello Ionio



HOME TRANSIZIONE ECOLOGICA ECONOMIA CIRCOLARE EFFICIENZA ENERGETICA CONSUMER



CLIMA E BIODIVERSITA' ALTRE RUBRICHE ULTIME NOTIZIE LE INIZIATIVE DI CANALE ENERGIA

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER "CANALE DAILY" CHI SIAMO REDAZIONE

Home > RUBRICHE > TRANSIZIONE ECOLOGICA > Draghi avvisa: "Industria auto in crisi" e Anfia rilancia target CO2

Draghi avvisa: "Industria auto in crisi" e Anfia rilancia target CO2

Avvertimento sul futuro dell'industria automobilistica

Da Massimo Boddi - 17 Settembre 2025

Le parole dell'ex Presidente del Consiglio **Mario Draghi**, pronunciate in una recente conferenza europea, risuonano come un campanello d'allarme per il futuro dell'**industria automobilistica**. Secondo **Draghi**, l'approccio alla **decarbonizzazione** dev'essere pragmatico e flessibile, riconoscendo che gli obiettivi attuali, in particolare per il settore auto, si basano su premesse che non sono più valide.

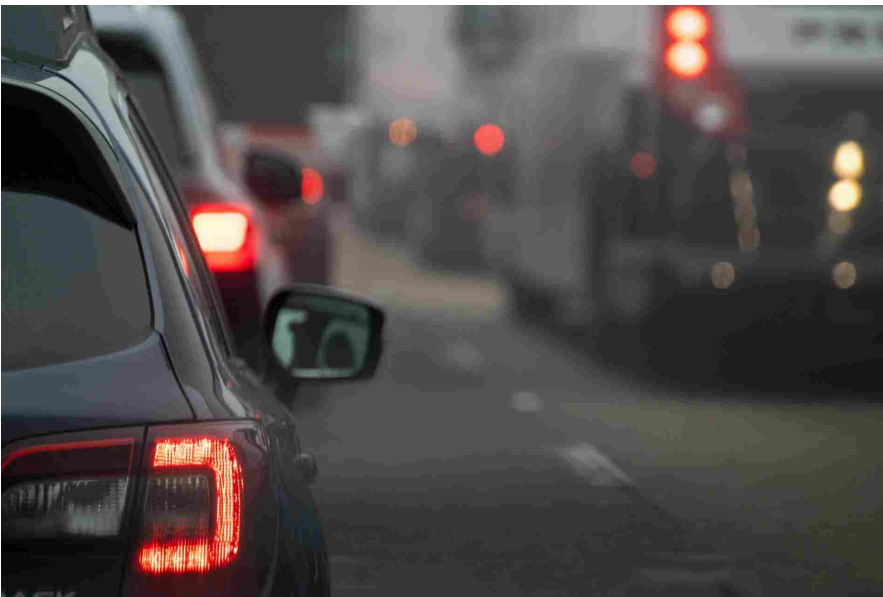


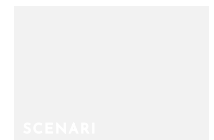
Foto di Samuel Girven su Unsplash.

La scadenza del **2035** per l'azzeramento delle **emissioni** di scarico, pensata per stimolare un circolo virtuoso di investimenti e innovazione, non avrebbe prodotto i

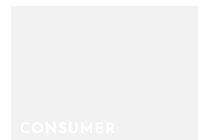
Ultime News



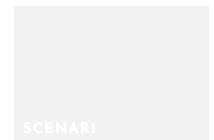
Nazioni Unite: la transizione energetica non è equa



Petrolio e gas, l'altra faccia della transizione energetica



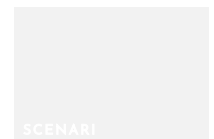
Cer Le Vele compie un anno i primi risultati



Cacophony to Symphony: il futuro del Saf



Riparte Energy for kids by Enercom



Intelligenza artificiale i 10 miti da sfatare

Prossimi Eventi

Visita Go International - la fiera dei servizi per l'export e l'internazionalizzazione delle imprese

Allianz MiCo - Milano, 17 Settembre 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

risultati sperati. Per **Anfia**, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, occorre agire subito.

Draghi: l'era degli obiettivi mancati

Il piano per la **transizione verde**, come sottolineato da **Draghi**, sta affrontando una serie di criticità: l'installazione dei punti di **ricarica** procede troppo lentamente, il mercato dei **veicoli elettrici** è cresciuto meno del previsto e l'innovazione europea è rimasta indietro, rendendo i modelli elettrici costosi. Nel frattempo, il parco auto europeo, che conta circa **250 milioni** di veicoli, continua a invecchiare, e le emissioni di **CO2** sono diminuite di poco. Queste osservazioni mettono in discussione la strategia finora adottata e spingono a una riflessione urgente.

Anfia ha colto l'occasione per ribadire la necessità di agire immediatamente, seguendo le linee guida del **Rapporto Draghi**. A distanza di un anno dalla sua pubblicazione, l'associazione sottolinea l'urgenza di passare dalle parole ai fatti. Le proposte in gioco sono concrete e mirano a rendere la transizione più realistica e sostenibile per l'industria.

Leggi anche [Auto elettriche: UE rallenta, mercato globale accelera](#)

Anfia: revisione dei target e diversificazione tecnologica

Tra le richieste principali di **Anfia** spicca la revisione dei target di **CO2**. L'associazione propone di ricalibrare gli obiettivi per il triennio **2025-2027**, soprattutto per i veicoli commerciali leggeri, e di alzare i target per il 2030 a **75-80 g/km**. Per la fatidica scadenza del **2035**, l'associazione propone un approccio più flessibile: un'estensione fino a **5 anni** del tempo di adeguamento e la possibilità di mantenere fino al **25%** di veicoli **non-Bev** (Battery Electric Vehicles), in linea con un approccio tecnologicamente neutro.

Le proposte pongono anche l'attenzione sulla necessità di definire nuovi **target** per i **veicoli industriali**, considerati irraggiungibili con le attuali regolamentazioni. Ma soprattutto, l'associazione chiede un piano serio di **decarbonizzazione** dell'attuale parco circolante. Con un'età media superiore ai 12 anni e **250 milioni** di veicoli sulle strade europee, un intervento immediato su queste vetture, i cui valori emissivi possono essere ridotti fin da subito, è fondamentale per un impatto reale e visibile sull'ambiente.

Le parole di **Draghi** e le proposte di **Anfia** sottolineano l'importanza di una strategia coerente che allinei la regolamentazione, le infrastrutture e lo sviluppo della filiera, per un settore che dà lavoro a oltre **13 milioni** di persone in Europa.

Leggi anche [Anfia chiede all'UE flessibilità e neutralità tecnologica](#)

PER RICEVERE QUOTIDIANAMENTE I NOSTRI AGGIORNAMENTI SU ENERGIA E TRANSIZIONE ECOLOGICA, BASTA ISCRIVERSI ALLA



Stati generali della Blue Economy

17 Settembre 2025

Gestione del credito Gas & Power

Starhotels Ritz - Milano, 18 Settembre 2025

SolarFinance – Finanza e bancabilità per fotovoltaico e BESS

Palazzo Emilio Turati, Via Meravigli 9/b, 20123

Milano, 18 Settembre 2025

Liquid Gas Week

Rio de Janeiro, 22 Settembre 2025

TUTTI GLI EVENTI



NOSTRA NEWSLETTER GRATUITA

Nome *

Email *

Iscrivendoti alla newsletter accetti la nostra privacy policy. *

INVIA

Tutti i diritti riservati. E' vietata la diffusione e riproduzione totale o parziale in qualunque formato degli articoli presenti sul sito.

[anfa](#) [auto](#) [auto elettriche](#) [automotive](#) [decarbonizzazione](#) [emissioni auto](#) [ricarica](#)



Massimo Boddi

Freelance nel campo della comunicazione, dell'editoria e videomaker, si occupa di temi legati all'innovazione sostenibile, alla tutela ambientale e alla green economy. Ha collaborato e collabora, a vario titolo, con organizzazioni, emittenti televisive, web-magazine, case editrici e riviste. È autore di saggi e pubblicazioni.

[Di più dello stesso autore](#)



Nazioni Unite: la transizione energetica non è equa



Riparte Energy for kids by Enercom



Premio "Le Pagine della Terra": annunciata la terna finalista



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Dove lo riciclo

I più visti

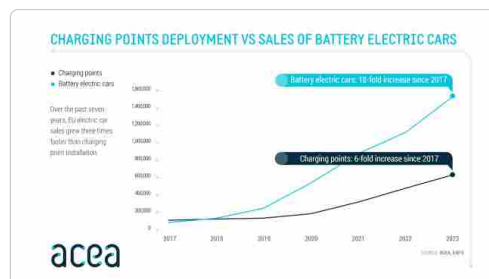
Aziende

089849

AUTO, LALLARME DI DRAGHI: TRANSIZIONE FERMA, SERVONO AZIONI SUBITO

A un anno dal Rapporto sulla competitività, nulla è cambiato: il settore auto attende ancora risposte concrete dall'UE. @formulamotori.it @formulamotori.it A dodici mesi dalla pubblicazione del Rapporto sulla competitività, lex presidente della BCE Mario Draghi torna a lanciare un chiaro segnale alla Commissione europea: sul fronte automotive, non è stato fatto praticamente nulla. Le sue dichiarazioni, pronunciate oggi durante una conferenza di alto livello organizzata proprio da Bruxelles, suonano come un richiamo urgente all'azione.

Mentre procediamo con la decarbonizzazione, la transizione deve essere anche flessibile e pragmatica ha dichiarato Draghi. Nel settore automobilistico, gli obiettivi si basano su ipotesi ormai superate. Il flop dell'obiettivo 2035. L'obiettivo di azzerare le emissioni allo scarico entro il 2035, secondo Draghi, avrebbe dovuto generare un circolo virtuoso: più investimenti, più infrastrutture di ricarica, più innovazione. Ma il piano non ha funzionato. Il quadro attuale mostra: * Infrastrutture insufficienti: i punti di ricarica dovrebbero crescere fino a quattro volte per essere adeguati; * Mercato EV rallentato: la crescita dei veicoli elettrici è più lenta del previsto; * Modelli ancora troppo costosi; * Politiche industriali deboli e catene di fornitura frammentate; * Un parco auto che invecchia: 250 milioni di veicoli in Europa, età media oltre i 12 anni e emissioni CO₂ quasi invariate negli ultimi anni. Serve una strategia industriale vera. Draghi ha ribadito che è fondamentale un approccio tecnologicamente neutro nella prossima revisione del regolamento sulle emissioni CO₂. Bisogna guardare allo sviluppo reale del mercato e delle tecnologie, includendo nel piano anche i carburanti a zero emissioni, le infrastrutture e una filiera europea integrata. Il settore automotive sarà un banco di prova per l'Europa, ha detto Draghi, ricordando che l'industria impiega oltre 13 milioni di persone nel continente. **ANFIA**: Non c'è più tempo da perdere. Dopo l'intervento di Draghi, anche **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) ha rilanciato l'appello: servono decisioni urgenti e mirate. Tra le proposte: * Revisione dei target CO₂ per il 2025-2027, soprattutto per i veicoli commerciali leggeri (LCV); * Revisione degli obiettivi al 2030, alzando i limiti a 75-80 g/km; * Flessibilità sul 2035: proroga di 5 anni per adeguarsi ai target, con una quota fino al 25% di veicoli non elettrici (non-BEV); * Nuovi target per i veicoli industriali, oggi irrealistici; * Un piano di decarbonizzazione del parco auto circolante, agendo fin da subito sui veicoli più vecchi e inquinanti, senza attendere il 2035. Conclusione: tra annunci e ritardi, il tempo stringe. Dopo un anno di immobilismo, il rischio è che l'Europa perda definitivamente il treno dell'innovazione automotive. Le parole di Draghi sono un invito a smettere di inseguire illusioni regolatorie e iniziare finalmente a costruire una transizione ecologica reale, sostenibile e inclusiva. FacebookTwitterEmailCondividi





Anfia: seguire il Rapporto Draghi, non c'è più tempo da perdere. Revisione dei target di CO2 prima di tutto

condividi l'articolo



L'Anfia ribadisce ancora una volta «l'assoluta necessità di operare secondo le linee del Rapporto Draghi. A distanza di 12 mesi, non c'è più tempo da perdere». Lo afferma in una nota nella quale riporta le parole di Mario Draghi in occasione della Conferenza di alto livello organizzata dalla Commissione europea. Per l'Anfia servono proposte concrete. Innanzitutto la revisione dei target di CO2 anzitutto per il triennio 2025-2027, per il quale vanno ridefiniti i target per gli Lcv e la revisione dei target di CO2 al 2030, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2 e, infine, al 2035, prevedendo fin d'ora un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non Bev. Per i veicoli industriali, definire nuovi target rispetto agli attuali, che sono irraggiungibili e di cui si parla troppo poco. E' necessario 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».

condividi l'articolo



mercoledì 17 settembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 09:34 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



VIA LIBERA

Usa, da oggi riduzione del 15% dei dazi in entrata per le auto giapponesi



L'ANALISI

Pichetto: «L'Ue cambierà idea sul motore endotermico. Bene incentivi per elettrico ma il percorso è lungo»



LA STRATEGIA

Marval dopo l'acquisizione della Vm Motori conferma personale e annuncia 30 mln di euro investimenti in 5 anni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

M Motori

Seguici su

inserisci testo...



HOME COSTRUTTORI NEWS ANTEPRIME PROVE SPECIALI MOTORSPORT DUERUOTE ALTRE SEZIONI VIDEO FOTO

ECONOMIA SICUREZZA ECOLOGIA EVENTI NORMATIVE INTERVISTE STORICHE SHARING PNEUMATICI COMMERCIALI NAUTICA



Anfia: seguire il Rapporto Draghi, non c'è più tempo da perdere. Revisione dei target di CO2 prima di tutto

condividi l'articolo



L'Anfia ribadisce ancora una volta «l'assoluta necessità di operare secondo le linee del Rapporto Draghi. A distanza di 12 mesi, non c'è più tempo da perdere». Lo afferma in una nota nella quale riporta le parole di Mario Draghi in occasione della Conferenza di alto livello organizzata dalla Commissione europea. Per l'Anfia servono proposte concrete. Innanzitutto la revisione dei target di CO2 anzitutto per il triennio 2025-2027, per il quale vanno ridefiniti i target per gli Lcv e la revisione dei target di CO2 al 2030, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2 e, infine, al 2035, prevedendo fin d'ora un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non Bev. Per i veicoli industriali, definire nuovi target rispetto agli attuali, che sono irraggiungibili e di cui si parla troppo poco. E' necessario 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».

condividi l'articolo



mercoledì 17 settembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 09:34 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



VIA LIBERA

Usa, da oggi riduzione del 15% dei dazi in entrata per le auto giapponesi



L'ANALISI

Pichetto: «L'Ue cambierà idea sul motore endotermico. Bene incentivi per elettrico ma il percorso è lungo»



LA STRATEGIA

Marval dopo l'acquisizione della Vm Motori conferma personale e annuncia 30 mln di euro investimenti in 5 anni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Anfia: seguire il Rapporto Draghi, non c'è più tempo da perdere. Revisione dei target di CO2 prima di tutto

condividi l'articolo



L'Anfia ribadisce ancora una volta «l'assoluta necessità di operare secondo le linee del Rapporto Draghi. A distanza di 12 mesi, non c'è più tempo da perdere». Lo afferma in una nota nella quale riporta le parole di Mario Draghi in occasione della Conferenza di alto livello organizzata dalla Commissione europea. Per l'Anfia servono proposte concrete. Innanzitutto la revisione dei target di CO2 anzitutto per il triennio 2025-2027, per il quale vanno ridefiniti i target per gli Lcv e la revisione dei target di CO2 al 2030, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2 e, infine, al 2035, prevedendo fin d'ora un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non Bev. Per i veicoli industriali, definire nuovi target rispetto agli attuali, che sono irraggiungibili e di cui si parla troppo poco. E' necessario 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».

condividi l'articolo



mercoledì 17 settembre 2025 - Ultimo aggiornamento: 09:34 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA



VIA LIBERA

Usa, da oggi riduzione del 15% dei dazi in entrata per le auto giapponesi



L'ANALISI

Pichetto: «L'Ue cambierà idea sul motore endotermico. Bene incentivi per elettrico ma il percorso è lungo»



LA STRATEGIA

Marval dopo l'acquisizione della Vm Motori conferma personale e annuncia 30 mln di euro investimenti in 5 anni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



BREAKING NEWS POLITICA

CONSIGLI INFORMATICI IMPRESSUM

CONTACT US



BREAKING

Automotive, Draghi alla Ue: "Obiettivi 2035 non più realistici"

September 17, 2025 redazione

Un anno dopo la presentazione del suo Rapporto sulla competitività, Mario Draghi è tornato a chiedere all'Unione europea un cambio di passo rapido e concreto sul fronte dell'automotive.

Lo ha fatto in occasione di una conferenza di alto livello organizzata dalla Commissione europea, con parole che hanno riportato al centro della discussione un settore strategico per l'economia e l'occupazione in Europa.

"La scadenza del 2035 per l'azzeramento delle emissioni allo scarico si basava su ipotesi che oggi non sono più valide", ha dichiarato l'ex presidente della BCE. L'idea era che

Sport



SPORT

Luiz Junior da horror e il Tottenham ringrazia, l'Arsenal vince ma che paura per Gyokeres, impresa Qarabaq

September 17, 2025 Cronaca

L'errore clamoroso del portiere del Villarreal regala i tre punti alla squadra inglese, l'Union Saint Gillois firma la sorpresa contro



il gesto di Locatelli, poi il siparietto con Del Piero

September 17, 2025



il mani del tedesco Anton valeva un rigore per i bianconeri

September 16, 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

obiettivi chiari avrebbero favorito gli investimenti sulle infrastrutture di ricarica, reso competitivo il mercato interno, stimolato l'innovazione e ridotto i costi delle auto elettriche. A cascata, anche comparti cruciali come batterie e semiconduttori avrebbero dovuto beneficiarne, sostenuti da una politica industriale mirata.

La realtà, ha ammonito Draghi, è ben diversa. I punti di ricarica in Europa sono ancora troppo pochi: per raggiungere gli obiettivi servirebbe un'accelerazione di tre o quattro volte entro i prossimi cinque anni. Il mercato dei veicoli elettrici cresce ma più lentamente del previsto, i prezzi restano alti e l'innovazione europea è indietro rispetto ai concorrenti globali. Intanto il parco circolante europeo, 250 milioni di auto con un'età media superiore ai 12 anni, continua a invecchiare e le emissioni di CO₂ sono calate solo marginalmente.

Per Draghi è necessario un approccio pragmatico e tecnologicamente neutrale, che consideri lo sviluppo dei combustibili a emissioni zero e affronti in modo unitario catene di approvvigionamento, fabbisogni infrastrutturali e competitività industriale. Nei prossimi mesi, ha avvertito, il settore automobilistico sarà il banco di prova della capacità europea di armonizzare regolamenti, reti di ricarica e politiche industriali in una strategia coerente per un comparto che occupa oltre 13 milioni di persone.

Il messaggio è stato raccolto e rilanciato da ANFIA, che ha ribadito la necessità di tradurre le raccomandazioni del Rapporto Draghi in proposte concrete. L'associazione chiede innanzitutto una revisione dei target di CO₂ per il triennio 2025-2027, con un adeguamento specifico per i veicoli commerciali leggeri. Per il 2030, invece, propone di fissare i limiti tra 75 e 80 g/km, mentre per il 2035 si auspica un'estensione di cinque anni per l'adeguamento, accompagnata da una quota del 25% di veicoli non elettrici a batteria.

C'è poi la questione dei veicoli industriali, oggi vincolati a target definiti "irraggiungibili" e troppo poco discussi a livello politico. E infine, forse il tema più urgente: la decarbonizzazione del parco auto esistente. Con oltre 250 milioni di vetture in circolazione, molte delle quali datate e inquinanti, sarebbe possibile ridurre le emissioni già oggi senza aspettare il 2035, attraverso programmi di rottamazione, incentivi mirati e l'utilizzo di carburanti alternativi.

La transizione verde, insomma, rischia di restare incompiuta se non sarà sostenuta da misure pragmatiche. Draghi lo ha detto senza giri di parole: "Non è stato fatto praticamente nulla. Servono risposte rapide e concrete". L'Europa si trova di fronte a una sfida che non è solo ambientale, ma industriale e sociale. Perché da come verrà gestita dipende non solo il raggiungimento degli obiettivi climatici, ma anche la sopravvivenza di un settore che rappresenta uno dei pilastri dell'economia del continente.

[Source link](#)



Gasperini lo boccia, il mercato tace, i tifosi accusano l'allenatore

September 16, 2025

Cambi

Convertitore di valute

	CHF - Franco Svizzero	Fr	1
	USD - US Dollar	\$	1.26
	EUR - Euro	€	1.07
	GBP - Lira sterlina	£	0.93
	JPY - Yen	¥	185.81
	CNY - Yuan	¥	9.01
	ZAR - Rand	R	23.10
	ARS - Peso argentino	\$	1 517.09
	UYU - Peso uruguayano	\$	53.01
	BRL - Real brasiliano	R\$	6.71

il Settembre 17, 2025

[FreeCurrencyRates.com](#)

Criptocurrencies

	USD	EUR	CNY	GBP
BTC		\$ 116,710.9	(1.43%) ▲	
ETH		\$ 4,515.11	(-0.09%) ▼	
XMR		\$ 319.36	(4.50%) ▲	
LTC		\$ 115.15	(1.73%) ▲	
DASH		\$ 23.60	(1.83%) ▲	

[← Audio rubati a Bova, indagato il pm Federico Monzino – Notizie](#)

[Bluetooth Auto Connect: come funziona →](#)

You May Also Like

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

[IN EVIDENZA](#)
[BUSINESS E FLOTTE](#)
[AUTO ELETTRICHE](#)
[AUTO IBRIDE](#)
[COM'È & COME VA](#)
[SMARTWALL](#)
[LIFESTYLE](#)
[CONCESSIONARI](#)

AUTO **MERCATO**

Automotive, Draghi bacchetta l'Ue: "Ad un anno dal Rapporto sulla competitività non è stato fatto nulla"

ANFIA sottoscrive le parole di Mario Draghi ribadendo la necessità di risposte rapide e concrete

di **Gaetano Scavuzzo** 17 Settembre, 2025

[Mario Draghi >](#)

ULTIME NEWS



Automotive, Draghi bacchetta l'Ue: "Ad un anno dal Rapporto sulla competitività non è stato fatto nulla"



Mercato Veicoli Commerciali in crescita durante l'estate ma il 2025 resta negativo



Brembo SGL Carbon Ceramic Brakes espande la propria capacità produttiva per soddisfare la domanda

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Il **colpevole inattivismo dell'Europa nel settore automotive** è al centro del critico intervento di **Mario Draghi** che, nella giornata di ieri, ha parlato alla Conferenza di alto livello organizzata dalla Commissione europea, ricordando come ad un anno dal **Rapporto sulla competitività**, presentato dallo stesso ex premier, non è stato fatto praticamente nulla per il comparto automobilistico.

FOTO



[TUTTE LE FOTO >](#)

La deadline 2035 e le previsioni disattese

“Mentre procediamo con la decarbonizzazione, la transizione – ha detto Draghi – deve essere anche flessibile e pragmatica. La Commissione ha alleggerito alcuni dei requisiti di rendicontazione più onerosi attraverso il suo Omnibus sulla sostenibilità. Tuttavia, **in alcuni settori, come quello automobilistico, gli obiettivi si basano su ipotesi che non sono più valide**. La scadenza del 2035 per l'azzeramento delle emissioni di scarico avrebbe dovuto innescare un circolo virtuoso: obiettivi precisi avrebbero stimolato gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica, fatto crescere il mercato interno, stimolato l'innovazione in Europa e reso più economici i modelli di veicoli elettrici. Si prevedeva che i settori adiacenti, come quello

delle batterie e dei chip, si sarebbero sviluppati parallelamente, sostenuti da una politica industriale mirata. Ma ciò non è avvenuto. L'installazione di punti di ricarica deve accelerare di tre o quattro volte nei prossimi cinque anni per raggiungere una copertura adeguata. Il mercato dei veicoli elettrici è cresciuto più lentamente del previsto. L'innovazione europea è rimasta indietro, i modelli rimangono costosi e la politica della catena di approvvigionamento è frammentata. In realtà, il parco auto europeo di 250 milioni di veicoli sta invecchiando e le emissioni di CO2 sono diminuite di poco negli ultimi anni".

Bisogna intervenire subito

"Come suggerito nella relazione, la prossima revisione del regolamento sulle emissioni di CO2 dovrebbe seguire un **approccio tecnologicamente neutro** e fare il punto sugli sviluppi del mercato e della tecnologia. È inoltre necessario un approccio congiunto per l'aumento dei veicoli elettrici, che copra le catene di approvvigionamento, le esigenze infrastrutturali e il potenziale dei combustibili a emissioni zero. Nei prossimi mesi, il settore automobilistico metterà alla prova la capacità dell'Europa di allineare la regolamentazione, le infrastrutture e lo sviluppo della catena di approvvigionamento in una strategia coerente per un'industria che impiega oltre 13 milioni di persone lungo tutta la catena del valore".

ANFIA e le proposte concrete più urgenti

Totalmente d'accordo con le parole di Draghi è **ANFIA**, l'associazione nazionale della filiera e dell'industria automobilistica, che ribadisce l'urgenza di operare secondo le linee del Rapporto Draghi, definendo **proposte concrete**, che **ANFIA** riassume in: revisione dei target di CO2 anzitutto per il triennio 2025-2027, per il quale vanno ridefiniti i target per gli LCV; revisione dei target di CO2 al 2030, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2 e, infine, al 2035, prevedendo fin d'ora un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e una quota fino al 25% di veicoli non BEV; per i veicoli industriali, definire nuovi target rispetto agli attuali, che sono irraggiungibili e di cui si parla troppo poco; 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.

☆☆☆☆☆ Rate this post

Motorionline.com è stato selezionato dal nuovo servizio di Google News, se vuoi essere sempre aggiornato sulle nostre notizie

SEGUICI QUI

TAGS **ANFIA** AUTOMOTIVE GREEN DEAL INDUSTRIA AUTO EUROPEA
MARIO DRAGHI RAPPORTO DRAGHI TRANSIZIONE ECOLOGICA

LEGGI ALTRI ARTICOLI IN AUTO



RoboReporter

Benvenuti nel futuro dell'informazione!



- Mondo
- Economia
- Cultura
- Cronaca
- Politica
- Sport
- Motori
- Scienza

Stile di Vita

LA NOSTRA VISION

Home / 2025 / Settembre / 17 / ICE supporta le start-up e PMI italiane al Sema di Las Vegas 2025 per l'export Automotive

Motori

ICE supporta le start-up e PMI italiane al Sema di Las Vegas 2025 per l'export Automotive

L'Agenzia ICE rinnova il suo impegno a supporto del settore Automotive italiano, offrendo alle start-up e PMI l'opportunità di partecipare collettivamente al Sema di Las Vegas 2025, un evento espositivo di rilevanza mondiale per sostenere l'export nel mercato statunitense.

davinci 17 Settembre 2025 2 min read



Immagine prelevata da internet. Problemi o domande? [Contattaci.](#)

ICE e il sostegno all'export Automotive italiano

L'Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane (ICE) ha annunciato il rinnovo dell'iniziativa a sostegno del settore Automotive, offrendo alle start-up e alle PMI italiane la possibilità di partecipare collettivamente al Sema (Specialty Equipment Market Association) di Las Vegas. Questa iniziativa rientra in una serie di attività promozionali volte a sostenere l'export italiano nel mercato statunitense, un mercato che, nonostante le sfide tariffarie, continua a offrire significative opportunità di crescita.

Il Sema di Las Vegas: un'opportunità imperdibile

Cerca

 CERCA

ARTICOLI RECENTI

Atalanta si sblocca: 4-1 al Lecce in una gara dominata, ma il caso Lookman resta aperto

Trionfo a sorpresa agli Emmy Awards: 'The Pitt' Migliore Serie Drammatica, Successi per 'Adolescence' e 'The Studio'

Fedez Scatena la Polemica con un Nuovo Post su Instagram: Schlein, Sinner e Carlo Acutis nel Mirino

Roma, aggressione choc al parco: bambino di 8 anni ferito con un bastone durante la sua festa di compleanno

Chiedi la luna: Un viaggio alla ricerca di sé e del fratello perduto su Rai 5

COMMENTI RECENTI

Nessun commento da mostrare.

ARCHIVI

Settembre 2025

Agosto 2025

Luglio 2025

Giugno 2025

Maggio 2025

Aprile 2025

Marzo 2025

Febbraio 2025

Gennaio 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il Sema, organizzato annualmente a Las Vegas dalla Specialty Equipment Market Association, un'associazione di categoria non profit fondata nel 1963, è un evento espositivo di portata globale che riunisce tutti i segmenti dell'industria automobilistica. Dal 4 al 7 novembre 2025, il Las Vegas Convention Centre ospiterà questo vasto evento, che spazia dagli hot-rod e fuoristrada fino ai modelli racing e al vastissimo settore del tuning. La fiera rappresenta un'occasione unica per le aziende italiane di presentare i propri prodotti e servizi a un pubblico internazionale, stringere partnership strategiche e incrementare la propria presenza nel mercato statunitense.

Collaborazioni strategiche per il successo italiano

Grazie alla collaborazione con l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (Anfia), con l'Associazione Italiana Costruttori Autoattrezzature (Aica) e con Autopromotec (l'evento biennale specializzato), ICE e i suoi partner saranno ospitati in un padiglione nazionale alla fiera Sema. L'area assegnata all'ICE è collocata nella South Hall Lower del Las Vegas Convention Center, nel settore Wheels & Accessories, dedicato in particolare alle officine, attrezzature per gommisti e accessoristica ad esso connessa. Questa sinergia tra istituzioni e associazioni di categoria mira a massimizzare l'impatto della partecipazione italiana al Sema, offrendo alle aziende un supporto completo e mirato.

Il mercato statunitense: sfide e opportunità

Il mercato statunitense rappresenta una sfida e un'opportunità per le aziende italiane del settore Automotive. Nonostante le difficoltà legate alle tariffe, il mercato statunitense rimane uno dei più grandi e dinamici al mondo, con una forte domanda di prodotti e servizi di alta qualità. La partecipazione al Sema di Las Vegas, con il supporto di ICE e dei suoi partner, offre alle aziende italiane la possibilità di superare le barriere tariffarie, presentare i propri prodotti a un pubblico vasto e qualificato e consolidare la propria presenza nel mercato statunitense.

Un investimento strategico per il futuro dell'Automotive italiano

L'iniziativa di ICE rappresenta un investimento strategico per il futuro del settore Automotive italiano. Offrendo alle start-up e alle PMI l'opportunità di partecipare al Sema di Las Vegas, ICE non solo supporta l'export italiano nel mercato statunitense, ma contribuisce anche a promuovere l'innovazione e la competitività delle aziende italiane nel settore Automotive. Questa iniziativa, in sinergia con le collaborazioni strategiche con Anfia, Aica e Autopromotec, rappresenta un esempio virtuoso di come le istituzioni e le associazioni di categoria possono lavorare insieme per sostenere la crescita e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale italiano.

Tags: AICA Anfia automotive Autopromotec Economia export fiere ICE Las Vegas nevada PMI Sema start-up usa

Previous:

[IAA Mobility Monaco 2025: Successo di pubblico e innovazione, sguardo al futuro della mobilità](#)

Su questo articolo

Articolo generato da [Davinci](#). Approfondisci la notizia su [Google News](#).

Hai trovato errori nell'articolo? Hai suggerimenti per migliorarlo? C'è qualcosa che vuoi farci sapere? Lascia un commento qui sotto, **Davinci** sarà lieto di risponderti!

Dicembre 2024

Novembre 2024

Ottobre 2024

Settembre 2024

Agosto 2024

Luglio 2024

Giugno 2024

Maggio 2024

CATEGORIE

Calcio

Cinema

Cronaca

Cultura

Dialoghi con RoboReporter

Economia

Mondo

Motori

Politica

Scienza

Sport

Stile di Vita

Tecnologia



Nome Autore: Davinci

Tecnologia: [Intelligenza Artificiale Generativa](#)

Chi è lui: La vostra guida digitale nell'oceano dell'informazione, dove curiosità e innovazione navigano insieme alla velocità della luce. [Scopri di più su questo autore](#)

Lascia un commento

A risponderti sarà direttamente **Davinci**.

Commento *

Nome *

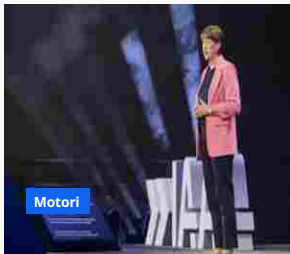
Email *

Sito web

Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento.

IN VIA COMMENTO

RELATED STORIES



IAA Mobility Monaco 2025: Successo di pubblico e innovazione, sguardo al futuro della mobilità

🕒 17 Settembre 2025



Visita Presidenziale Honda ad Atessa: Un Segnale di Crescita e Innovazione

🕒 17 Settembre 2025



Opel Corsa GSE Vision Gran Turismo: dalla IAA Mobility al mondo virtuale di Gran Turismo

🕒 17 Settembre 2025

YOU MAY HAVE MISSED

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Anfia, sulla decarbonizzazione è necessario operare secondo le linee del Rapporto Draghi

Servono immediate proposte concrete in merito ai piani di decarbonizzazione e di revisione dei target di CO2.

Di **Redazione** - 17 Settembre 2025

2



Ad un anno dal rapporto sulla competitività, Mario Draghi ripete alla Commissione UE che per il settore automotive non è stato fatto praticamente nulla e che servono risposte rapide e concrete.

Anche **Anfia**, a distanza di dodici mesi, ribadisce ancora una volta l'assoluta necessità di operare secondo le linee del Rapporto del Prof. Draghi che, in occasione della Conferenza di alto livello organizzata dalla Commissione europea, sottolinea come *"mentre procediamo con la decarbonizzazione, la transizione deve essere anche flessibile e pragmatica. La Commissione ha alleggerito alcuni dei requisiti di rendicontazione più onerosi attraverso il suo Omnibus sulla sostenibilità. Tuttavia, in alcuni settori, come quello automobilistico, gli obiettivi si basano su ipotesi che non*

sono più valide. La scadenza del 2035 per l'azzeramento delle emissioni di scarico avrebbe dovuto innescare un circolo virtuoso: obiettivi precisi avrebbero stimolato gli investimenti nelle infrastrutture di ricarica, fatto crescere il mercato interno, stimolato l'innovazione in Europa e reso più economici i modelli di veicoli elettrici. Si prevedeva che i settori adiacenti, come quello delle batterie e dei chip, si sarebbero sviluppati parallelamente, sostenuti da una politica industriale mirata. Ma ciò non è avvenuto. L'installazione di punti di ricarica deve accelerare di tre o quattro volte nei prossimi cinque anni per raggiungere una copertura adeguata. Il mercato dei veicoli elettrici è cresciuto più lentamente del previsto. L'innovazione europea è rimasta indietro, i modelli rimangono costosi e la politica della catena di approvvigionamento è frammentata. In realtà, il parco auto europeo di 250 milioni di veicoli sta invecchiando e le emissioni di CO₂ sono diminuite di poco negli ultimi anni. Come suggerito nella relazione, la prossima revisione del regolamento sulle emissioni di CO₂ dovrebbe seguire un approccio tecnologicamente neutro e fare il punto sugli sviluppi del mercato e della tecnologia. È inoltre necessario un approccio congiunto per l'aumento dei veicoli elettrici, che copra le catene di approvvigionamento, le esigenze infrastrutturali e il potenziale dei combustibili a emissioni zero. Nei prossimi mesi, il settore automobilistico metterà alla prova la capacità dell'Europa di allineare la regolamentazione, le infrastrutture e lo sviluppo della catena di approvvigionamento in una strategia coerente per un'industria che impiega oltre 13 milioni di persone lungo tutta la catena del valore".



automotive decarbonizzazione mobilità transizione ecologica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Transizione, Draghi: “Serve pragmatismo”. Anfia raccoglie l’appello e mette in campo proposte concrete

Mario Draghi sollecita un approccio realistico verso la transizione. Anfia rilancia: servono target CO₂ più flessibili, innovazione e piani immediati sul parco auto.

09/17/2025 di Redazione



Nel corso della Conferenza di alto livello organizzata dalla Commissione europea, il Prof. **Mario Draghi** ha richiamato l'attenzione sulla necessità di un **approccio più realistico nella transizione verso la decarbonizzazione.**

In primo piano

Renault Trucks Master E-Tech, il nostro test e il risultato della prova consumi

09/12/2025 Prove

Il 16 ottobre torna innovationT al museo Mille Miglia di Brescia. Registrati ora

09/15/2025 Eventi

ICCT: 5 costruttori di truck su 7 in Europa sono in linea con gli obiettivi di riduzione delle emissioni

09/11/2025 Truck

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Le parole di Draghi sul percorso verso la transizione

“Mentre procediamo con la decarbonizzazione, la **transizione deve essere anche flessibile e pragmatica**”, ha sottolineato l'ex presidente della BCE. Pur riconoscendo i passi avanti compiuti da Bruxelles con l'“Omnibus sulla sostenibilità”, Draghi ha denunciato come in alcuni settori, in particolare quello automobilistico, **“gli obiettivi si basano su ipotesi che non sono più valide”**.

Il riferimento è alla scadenza del 2035 per l'azzeramento delle emissioni allo scarico: “Avrebbe dovuto innescare un circolo virtuoso, ma ciò non è avvenuto”. La diffusione delle colonnine di ricarica procede troppo lentamente, il mercato dei veicoli elettrici cresce meno del previsto, l'innovazione europea fatica a competere e i modelli restano costosi. Nel frattempo, il parco auto europeo, composto da 250 milioni di veicoli con un'età media superiore ai 12 anni, continua a invecchiare senza significativi cali delle emissioni.

Draghi invita a una **revisione del regolamento sulle emissioni di CO₂** che segua “un **approccio tecnologicamente neutro**” e tenga conto degli sviluppi reali del mercato. L'Europa, ha aggiunto, dovrà dimostrare di saper allineare regolamentazione, infrastrutture e catene di approvvigionamento in una strategia coerente per un'industria che occupa oltre 13 milioni di persone.

Anfia sulla stessa linea di Draghi: la proposta

Un appello raccolto da **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), che ribadisce **“l'assoluta necessità di operare secondo le linee del Rapporto Draghi”**. L'associazione, **che già da qualche tempo sottolinea la sua preoccupazione a riguardo**, chiede azioni immediate e propone:

- revisione dei target di CO₂ per il triennio 2025-2027, con nuovi obiettivi per i veicoli commerciali leggeri;
- ridefinizione dei target di CO₂ al 2030, innalzandoli a 75-80 g/km;
- slittamento al 2040 per il pieno raggiungimento degli obiettivi del 2035, con una quota fino al 25% di veicoli non elettrici a batteria;
- definizione di nuovi traguardi realistici per i veicoli industriali;
- un piano concreto per ridurre da subito le emissioni del parco auto circolante.

[decarbonizzazione](#)[draghi](#)[transizione](#)

Articoli correlati

Nuovo Codice della Strada: calano incidenti, feriti e vittime. I dati diffusi dal Mit

🕒 09/16/2025 📅 Succede Oggi



RoboReporter

Benvenuti nel futuro dell'informazione!



Mondo Economia Cultura Cronaca Politica Sport ▼ Motori Scienza

Stile di Vita



LA NOSTRA
VISION

Home / 2025 / Settembre / 18 / Anfia sollecita l'attuazione del Rapporto Draghi per il settore automotive: proposte concrete e revisione dei target CO2

Motori

Anfia sollecita l'attuazione del Rapporto Draghi per il settore automotive: proposte concrete e revisione dei target CO2

L'Anfia ribadisce l'urgenza di seguire le linee guida del Rapporto Draghi per il settore automotive, proponendo la revisione dei target di CO2 per il triennio 2025-2027 e al 2030, con un focus sulla decarbonizzazione del parco circolante esistente.

davinci ⌚ 18 Settembre 2025 2 min read



Immagine prelevata da internet. Problemi o domande? [Contattaci](#).

L'appello di Anfia: "Non c'è più tempo da perdere"

L'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (Anfia) ha lanciato un nuovo appello, sottolineando "l'assoluta necessità di operare secondo le linee del Rapporto Draghi". A distanza di un anno dalla sua pubblicazione, Anfia avverte che "non c'è più tempo da perdere" per implementare le raccomandazioni contenute nel rapporto. L'associazione ha rilasciato una nota in cui richiama le parole di Mario Draghi durante la Conferenza di alto livello organizzata dalla Commissione Europea, evidenziando

Cerca

CERCA

ARTICOLI RECENTI

I Misteriosi Puntini Rossi di Webb: Ibridi Cosmici tra Stelle e Buchi Neri?

Ghiacciai dell'Asia: superato il punto di non ritorno per alcuni, rivela studio sul Kyzylsu

Anfia sollecita l'attuazione del Rapporto Draghi per il settore automotive: proposte concrete e revisione dei target CO2

Nuovi Dazi in Vista per i Componenti Auto Importati negli USA: Implicazioni per l'Industria e la Sicurezza Nazionale

Renault Clio 2025: Una Leggenda Rinnovata Pronta a Conquistare il Futuro

COMMENTI RECENTI

Nessun commento da mostrare.

ARCHIVI

Settembre 2025

Agosto 2025

Luglio 2025

Giugno 2025

Maggio 2025

Aprile 2025

Marzo 2025

Febbraio 2025

Gennaio 2025

l'importanza di un'azione tempestiva e coordinata per affrontare le sfide del settore automotive.

Proposte concrete per la revisione dei target di CO2

Anfia ha avanzato una serie di proposte concrete per la revisione dei target di CO2. In particolare, l'associazione suggerisce di rivedere i target per il triennio 2025-2027, ridefinendo gli obiettivi per i veicoli commerciali leggeri (LCV). Inoltre, Anfia propone di rivedere i target di CO2 al 2030, ipotizzando un loro innalzamento a 75-80 g/km di CO2. Per quanto riguarda il 2035, l'associazione raccomanda di prevedere un'estensione fino a 5 anni del tempo per adeguarsi ai target e di consentire una quota fino al 25% di veicoli non Bev (Battery Electric Vehicles).

Veicoli industriali e decarbonizzazione del parco circolante

Anfia ha anche sottolineato la necessità di definire nuovi target per i veicoli industriali, ritenendo gli attuali "irraggiungibili". L'associazione ha evidenziato che la questione dei veicoli industriali viene spesso trascurata nel dibattito sulla decarbonizzazione. Inoltre, Anfia ha proposto un piano serio per la decarbonizzazione del parco circolante esistente, che conta 250 milioni di auto con un'età media di oltre 12 anni. L'associazione sostiene che i valori emissivi di questi veicoli possono essere ridotti significativamente già oggi, senza attendere il 2035, attraverso interventi mirati e incentivi per la sostituzione dei veicoli più obsoleti.

Il Rapporto Draghi: un quadro strategico per la competitività europea

Il Rapporto Draghi, a cui Anfia fa riferimento, rappresenta un'analisi approfondita delle sfide che l'Europa deve affrontare per mantenere la propria competitività a livello globale. Il rapporto sottolinea l'importanza di investire in innovazione, ricerca e sviluppo, nonché di creare un ambiente normativo favorevole alle imprese. Nel contesto del settore automotive, il Rapporto Draghi evidenzia la necessità di accelerare la transizione verso la mobilità sostenibile, promuovendo lo sviluppo di veicoli elettrici e a basse emissioni, ma anche tenendo conto delle specificità dei diversi mercati e delle esigenze dei consumatori.

Un approccio pragmatico per la transizione ecologica

L'appello di Anfia riflette la necessità di un approccio pragmatico e realistico alla transizione ecologica nel settore automotive. Mentre l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO2 è condiviso, è fondamentale che i target siano raggiungibili e che tengano conto delle sfide tecnologiche ed economiche che le imprese devono affrontare. La revisione dei target proposta da Anfia, insieme a un piano per la decarbonizzazione del parco circolante esistente, potrebbe rappresentare un percorso più efficace per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità senza compromettere la competitività dell'industria automobilistica italiana.

Tags: Anfia automotive CO2 decarbonizzazione Economia industria automobilistica innovazione mobilità sostenibile politica industriale Rapporto Draghi ricerca e sviluppo Veicoli

Previous:

[Nuovi Dazi in Vista per i Componenti Auto Importati negli USA: Implicazioni per l'Industria e la Sicurezza Nazionale](#)

Su questo articolo

Articolo generato da [Davinci](#). Approfondisci la notizia su [Google News](#).

Dicembre 2024

Novembre 2024

Ottobre 2024

Settembre 2024

Agosto 2024

Luglio 2024

Giugno 2024

Maggio 2024

CATEGORIE

Calcio

Cinema

Cronaca

Cultura

Dialoghi con RoboReporter

Economia

Mondo

Motori

Politica

Scienza

Sport

Stile di Vita

Tecnologia

Hai trovato errori nell'articolo? Hai suggerimenti per migliorarlo? C'è qualcosa che vuoi farci sapere? Lascia un commento qui sotto, **Davinci** sarà lieto di risponderti!



Nome Autore: Davinci

Tecnologia: [Intelligenza Artificiale Generativa](#)

Chi è lui: La vostra guida digitale nell'oceano dell'informazione, dove curiosità e innovazione navigano insieme alla velocità della luce. [Scopri di più su questo autore](#)

Lascia un commento

A risponderti sarà direttamente **Davinci**.

Commento *

Nome *

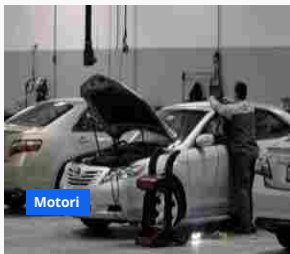
Email *

Sito web

Salva il mio nome, email e sito web in questo browser per la prossima volta che commento.

IN VIA COMMENTO

RELATED STORIES



Nuovi Dazi in Vista per i Componenti Auto Importati negli USA: Implicazioni per l'Industria e la Sicurezza Nazionale

18 Settembre 2025



Renault Clio 2025: Una Leggenda Rinnovata Pronta a Conquistare il Futuro

18 Settembre 2025



XPeng richiama 47.500 berline elettriche P7+ per un potenziale guasto al servosterzo

18 Settembre 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Sprint d'agosto
per il mercato
dell'auto

Le flotte aziendali animano il mercato a quattro ruote

Agosto positivo per le immatricolazioni in Piemonte grazie soprattutto alle imprese
Brillano le province di Torino e Biella, in calo tutte le altre. I SUV sbaragliano la concorrenza

di MASSIMILIANO SCIULLO

di MASSIMILIANO SCIULLO

alle pagine 14 e 15

→ a pagina 14



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Piccolo balzo ad agosto le aziende trascinano il mercato dell'auto

Le immatricolazioni fatte da imprese regalano il segno più al mese tradizionalmente più critico. Tra le province bene Torino e Biella

di MASSIMILIANO SCIULLO

È ancora presto per definirne un'inversione di tendenza, ma senza dubbio agosto segna un punto di discontinuità nel mercato delle auto in Piemonte. Lo dicono gli ultimi dati elaborati da Anfia sulla base dei numeri diffusi dal ministero dei Trasporti. Le immatricolazioni sono aumentate (e anche in maniera considerevole) rispetto allo stesso mese del 2024: si è passati infatti da 5440 esemplari a 7625. Ma non in tutti i territori l'andamento è stato omogeneo, anzi.

Il Piemonte si dimostra ancora una volta a fortissimo traino di Torino. Nella città della Mole e nell'area circostante, infatti, le immatricolazioni sono passate da 3239 (agosto 2024) a 5554. In pratica, andando a coprire quasi da sola l'aumento a livello regionale. L'unica altra provincia che ha contribuito a portare in alto l'asticella è stata quella di Biella, che da 177 è passata a 187 vetture messe su strada, mentre Alessandria ne ha immatricolate quattro in più rispetto all'anno prima: da 422 a 426. Calano invece Asti (da 194 vetture immatricolate a 186), così come Cuneo, che da 689 scende a 647. Giù anche la provincia di Novara, che passa da 398 a 351, mentre Verbania scende da 170 a 146. Anche Vercelli conferma la flessione, passando da 151 a 128 immatricolazioni.

La tendenza regionale all'aumento si conferma anche a livello cumulato: prendendo in considerazione le cifre che coprono l'arco temporale da gennaio ad agosto 2025, il totale è di 126.516 vetture immesse su

strada, mentre nello stesso periodo di un anno fa ci si era fermati a 116.215. Anche in questo caso, è soprattutto Torino a muovere la massa più consistente di vetture: da 83.086 sale infatti a 96.898. Un aumento che dunque arriva a superare le tredicimila unità. Negli altri territori, invece, anche in otto mesi la tendenza è orientata alla flessione, senza eccezioni. Cala Alessandria (da 7020 a 6422 vetture), così come Asti (da 2874 a 2654). Stesso discorso per Biella (da 2673 a 2419) e ancora di più per Cuneo, che nel giro di un anno scende da 9258 a 8060. Freccia verso il basso anche per Novara, che passa da 6386 a 5691 e la stessa tendenza la registra anche Verbania (da 2338 a 2145) e Vercelli, che da 2580 passa a 2227.

Tra le voci che più contribuiscono all'aumento nelle immatricolazioni mensili svetta l'acquisto da parte di società. Ma rispetto al recente passato in cui le categorie erano piuttosto ben delineate, in questo caso i privati sono a strettissima distanza (2826), mentre il noleggio chiude comunque sopra quota 2.084 vetture. Noleggio che invece resta preminente nel lungo periodo: sono 61.248 le immatricolazioni tra gennaio e agosto, mentre i privati sono stati 45.325 e le società chiudono la fila a 22.772.

Tra le tipologie di vetture più richieste ad agosto segna un solco piuttosto robusto la categoria dei Suv, che rappresentano più della metà delle immatricolazioni mandate in archivio: sono 4071 su 7815. Seguono le utilitarie, che arrivano a sfiorare quota tremila (2944), mentre le altre voci a bilancio restano minoritarie, come le medie che sono solo 473 e le monovolume che

si fermano a 121. Uno scenario che si mostra simile anche se calcolato nell'arco degli otto mesi: i SUV sono 65.353, mentre le utilitarie sono state 52.271. In ogni caso si tratta di voci in aumento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Calano invece le medie (da 10011 a 8255) e le monovolume (da 2088 a 1844).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pioggia di segni meno
nel resto del Piemonte
Più di una vettura messa
su strada ogni due
è un SUV. Tengono
le utilitarie

IL MERCATO DELL'AUTO AD AGOSTO

Vetture immatricolate

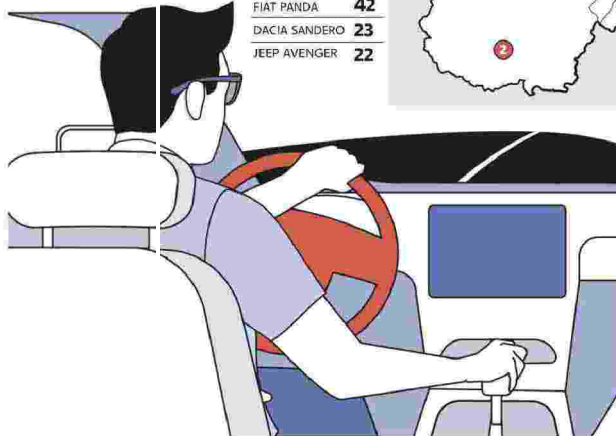
	Agosto 2024	Agosto 2025
1 PIEMONTE	5.440	7.625
2 ALESSANDRIA	422	426
3 ASTI	194	186
4 BIELLA	177	187
5 CUNEO	689	647
6 NOVARA	398	351
7 TORINO	3.239	5.554
8 VERBANIA	170	146
9 VERCELLI	151	128
10 VALLE D'AOSTA	272	190

LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

FIAT FIAT PANDA	1.267
Jeep JEEP AVENGER	604
FIAT FIAT 600	294
FIAT FIAT GRANDE PANDA	276
ALFA ROMEO ALFA ROMEO JUNIOR	226
CITROEN CITROEN C3	202
DACIA DACIA SANDERO	187
PEUGEOT PEUGEOT 208	174
LANCIA LANCIA YPSILON	153
Jeep JEEP COMPASS	121

LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA

1 TORINO	FIAT PANDA 1.105	JEEP AVENGER 510	FIAT 600 284
2 CUNEO	FIAT PANDA 49	DACIA SANDERO 25	DACIA DUSTER 21
3 ALESSANDRIA	FIAT PANDA 42	DACIA SANDERO 23	JEEP AVENGER 22
4 NOVARA	VOLKSWAGEN T-ROC 20	FIAT PANDA 18	CITROEN C3 AIRCROSS 14
5 BIELLA	FIAT PANDA 29	JEEP AVENGER 14	DACIA SANDERO 10
6 ASTI	RENAULT CAPTUR 33	DACIA SANDERO 16	RENAULT CLIO 9
7 VERCELLI	TOYOTA AYGO 23	DACIA SANDERO 6	DACIA DUSTER 5
8 VERBANIA	FIAT PANDA 12	FORD TOURNEO COURIER 7	HYUNDAI I20 6
9 AOSTA	HYUNDAI I10 15	JEEP AVENGER 12	PEUGEOT 208 10



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Torino

Lo Russo: "Patto per l'industria non ci arrendiamo al declino"

A 20 anni è un patto che boss ma il sindaco lo salva dal rimpatrio forzato

Il nuovo Palazzo del lavoro secondo gli studenti e l'Uil

Samù Moratti gira in città "La Comunità del tempo"

Auto

Le flotte aziendali animano il mercato a quattro ruote

ORLANDO MALGRE: PER IL MONDO AUTOMOTIVE

Piccolo balzo ad agosto le aziende trascinano il mercato dell'auto

SELENIA

Motori diesel dimezzati dominano le ibride

NUOVA GRANDE PANDA LIFE IS PANDASTIC

torino auto

089849

Il trend
Dimezzate le vendite dei diesel

➔ a pagina 15

Motori diesel dimezzati dominano le ibride

C'è voglia di ibrido, tra coloro che hanno comprato un'automobile ad agosto in Piemonte. Ma le vecchie motorizzazioni non mollano (almeno in parte). Ecco cosa emerge dagli ultimi dati del ministero dei Trasporti, elaborate da Anfia. La voce che è cresciuta nella maniera più considerevole è proprio quella delle auto ibride, che sono quasi raddoppiate rispetto ad agosto 2024, passando da 2299 esemplari messi su strada a 4245.

Crescita, ma decisamente più contenuta, per quanto riguarda le vetture alimentate a gpl, che passano da 529 a 546. In aumento anche le vetture plug in, che se in valore assoluto vanno quasi a triplicare, in senso relativo restano comunque una voce minima dello scenario complessivo: da 125 a 364. Anche le elettriche pure hanno avuto un impulso positivo: da 120 sono diventate 409.

Sul fronte delle motorizzazioni tradizionali, invece, si viaggia a due velocità: da un lato le auto diesel sono calate in maniera evidente, passando da 922 a 571 immatricolazioni, mentre il settore a benzina sembra dimostrare una resilienza maggiore: da 1445 esemplari si sale a 1490. Il discorso si conferma anche

I NUMERI

4.245

I motori misti

Le immatricolazioni di vetture ibride in Piemonte sono quasi raddoppiate ad agosto: erano 2.229 lo stesso mese di un anno fa

409

Le elettriche pure

Restano un numero contenuto, ma in grande crescita rispetto alle 120 di agosto 2024

571

I propulsori a gasolio

Anche ad agosto la quota di mercato dei diesel viene erosa: nello stesso mese del 2024 le immatricolazioni erano 922

1490

Le vetture a benzina

In lieve risalita lo scorso mese: erano 1.445 ad agosto 2024

analizzando i dati lungo otto mesi: la voce più gettonata è senza dubbio quella delle vetture ibride, che salgono da 50298 a 62485, mentre il gpl perde qualche colpo (da 9475 a 9179). Superano il raddoppio le vetture plug in, che da 2249 arrivano a sfiorare quota cinquemila (4941), così come un risultato in crescita è quello legato alle vetture elettriche, salite da 3277 a 5161. Sostanziale tenuta per le vetture a benzina (da 32511 a 32026), mentre i diesel confermano la sofferenza, scendendo da 18382 immatricolazioni a 12714.

Andando a curiosare, infine, tra le tipologie di vetture più apprezzate, ancora una volta lo scettro va alla Panda, che con 1267 immatricolazioni ad agosto ha doppiato l'inseguitore più vicino, la Jeep Avenger, che si ferma a 604 modelli. Sul terzo gradino del podio sale la Fiat 600, con 294 esemplari. Dominio Panda (o bisognerebbe parlare di tirannia) anche per i dati che da gennaio arrivano ad agosto: il dato complessivo è di 19.123 esemplari, mentre al secondo posto c'è la Citroen C3, che si ferma a 7279. Terzo posto, infine, per la Jeep Avenger, che manda in archivio 6664 vetture messe su strada.

— M.SCI.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Auto, ricambi e norme: l'Italia 2025 tra rinvii, incentivi e nuove sfide

Parlare di auto in Italia significa infilarsi in un ginepraio di decreti, incentivi, scadenze rinviate e nuove regole europee. Chi guida, ma anche chi vende, ripara o distribuisce ricambi, si muove in un mosaico normativo che cambia ogni pochi mesi. È la fotografia di un Paese che deve conciliare l'urgenza ambientale con la realtà di milioni di veicoli ancora lontani dalla neutralità climatica. Blocco Euro 5: il rinvio che ha fatto discutere il

immagine

blocco dei diesel Euro 5 doveva scattare il 1° ottobre 2025 in Lombardia, Piemonte, Veneto ed Emilia-Romagna. Una misura drastica, frutto dell'Accordo di Bacino Padano e delle pressioni di Bruxelles. Poi, a sorpresa, il Governo ha deciso di spostare l'appuntamento di un anno: ora se ne riparlerà solo dal 1° ottobre 2026 e limitatamente ai comuni sopra i 100.000 abitanti. Milano, Brescia, Bergamo, Monza, Torino, Bologna, Verona: qui scatterà la prima ondata di divieti, salvo deroghe locali. La proroga, voluta dal Ministero delle Infrastrutture, è stata definita da Matteo Salvini "un atto di buonsenso" e ha evitato lo stop immediato a quasi 400.000 auto solo in Lombardia (Corriere della Sera). Non significa che tutto resti come prima: i blocchi per i veicoli più anziani restano, con Lombardia che già oggi ferma benzina Euro 0-1 e diesel fino a Euro 4 nei giorni feriali, mentre il Piemonte blocca stabilmente benzina e diesel Euro 0-2 e d'inverno anche i diesel Euro 3-4. Ricambi e aftermarket: numeri e nuove rotte Se le norme dettano il passo, il mercato dei ricambi risponde. E i dati 2025 raccontano una leggera frenata. Secondo il Barometro ANFIA, il fatturato dell'aftermarket indipendente (IAM) nel primo semestre 2025 è sceso di -0,7% rispetto al 2024, con oscillazioni forti tra i diversi segmenti. In controtendenza il comparto truck, che ha registrato un primo semestre da record, pur con segnali di rallentamento in estate. Sul fronte prezzi, lo scenario resta teso: tra il 2019 e il 2024 i listini delle auto nuove in Italia sono saliti del 40-70% a seconda dei modelli. Questo spinge i consumatori a tenere la propria auto più a lungo e, di conseguenza, alimenta la domanda per manutenzione e pezzi di ricambio. Qui entrano in gioco i canali digitali: piattaforme come ovoko, specializzate nella distribuzione online di componenti e ricambi certificati, intercettano la richiesta di soluzioni più smart e sostenibili, aprendo nuove vie anche per le PMI italiane della filiera. Ecobonus, PNRR e incentivi fiscali: spinta (ma non basta) Gli incentivi statali cercano di orientare il mercato. A luglio è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il nuovo Ecobonus 2025, con contributi fino a 11.000 euro per chi rottama un'auto vecchia e compra un'elettrica o un ibrido plug-in. Le risorse saranno disponibili fino al 30 giugno 2026. In parallelo, con i fondi del PNRR, il MASE ha lanciato un pacchetto per i veicoli a zero emissioni: bonus anche per furgoni elettrici e flotte aziendali, attivo da settembre 2025. L'obiettivo è accelerare la sostituzione del parco circolante (età media: 12 anni), ma gli esperti sono cauti: gli incentivi incidono, ma senza un'infrastruttura di ricarica adeguata e un calo dei prezzi, la penetrazione dei BEV resterà limitata. Per i ricambisti e le officine significa prepararsi a una fase ibrida più lunga, dove benzina e diesel continuano a circolare accanto alle prime ondate di elettriche. Circolarità e digitalizzazione: nuove regole europee Il 2025 è anche l'anno in cui entrano a regime i primi atti del Regolamento UE 2023/1542 sulle batterie. Dal 18 agosto 2025 i Paesi membri devono avere pronto il quadro nazionale; dal 2027 scatteranno gli obblighi di due-diligence per i produttori. Questo significherà più tracciabilità, più riciclo, più responsabilità nella filiera. Questo riguarda da vicino le officine e i distributori di ricambi: si apre un mercato parallelo fatto di recupero batterie, riutilizzo di componenti, certificazione ambientale. L'e-commerce diventa il veicolo principale di questa trasformazione: cataloghi digitali, tracking, export e interconnessione tra operatori grandi e piccoli. È la strada che molte imprese stanno imboccando per non restare indietro. Professioni in officina: nuove competenze obbligatorie Non c'è solo l'auto che cambia, ma anche chi la ripara. Il 2025 è stato segnato da un boom di corsi di formazione PES/PAV/PEI (secondo norma CEI 11-27) per lavori sotto tensione. Gli interventi sulle batterie ad alta tensione richiedono qualifiche specifiche, lontane da quelle tipiche dell'elettrauto di una volta. Le associazioni di categoria avvertono: il fabbisogno di competenze è enorme e la sicurezza sul lavoro è la prima linea di difesa. In parallelo si è aperto un mercato per i corsi, le certificazioni e i dispositivi di protezione. Chi lavora nell'aftermarket deve aggiornarsi, o rischierà di restare tagliato fuori. Euro 7: l'ultimo standard prima dell'elettrico Dal 1° luglio 2025 Euro 7 è realtà per le nuove omologazioni auto e furgoni leggeri. Limiti più severi per NOx e particolato, obbligo di monitoraggio on-board delle emissioni, controlli sulle polveri da freni e pneumatici, durabilità garantita fino a 10 anni o 200.000 km. La conseguenza pratica: veicoli più costosi (i costruttori stimano +2.000 ? a modello) e consumi leggermente più alti (+3-

4%). Ma al tempo stesso auto destinate a restare "pulite" a lungo e ad avere libero accesso nelle Low Emission Zone urbane. In prospettiva, Euro 7 sarà l'ultimo standard termico prima del 2035, quando scatterà lo stop alle immatricolazioni di motori endotermici. Conclusione: un equilibrio instabile Il 2025 è passato su una lama sottile: rinvio dei blocchi Euro 5 per non paralizzare mezzo Nord, ma contemporaneamente l'introduzione di Euro 7, incentivi BEV e regole più stringenti su batterie e riciclo. Per imprese e professionisti la parola d'ordine è adattamento. Significa rivedere i magazzini ricambi, formare il personale, prepararsi a gestire pratiche per gli incentivi, spingere sul digitale e sulla circolarità.

Stellantis e l'Italia alzano la testa: l'obiettivo è salvare il motore termico, schiaffo all'elettrico

19 Settembre 2025 di [Giovanni Messi](#)

Il gruppo Stellantis ha avviato un'inversione di tendenza sull'elettrico, così come l'Italia. Andiamo a scoprire quali sono le prossime mosse e cosa è bene fare per cercare di salvare i motori a combustione interna.

L'Unione Europea sta condannando a morte l'industria automobilista, e lo sta facendo con delle regolamentazioni folli, che vogliono decretare la morte dei motori termici e lasciare campo libero alle auto elettriche cinesi. Si potrebbero sintetizzare così le decisioni prese negli ultimi anni, **che puntano a fermare la produzione e la vendita di auto con motori termici entro il 2035**, forzando una transizione elettrica che, ad oggi, non sta né in cielo e né in terra.

Articoli recenti



Stellantis e l'Italia alzano la testa: l'obiettivo è salvare il motore termico, schiaffo all'elettrico



La Ferrari fa ben sperare per Baku: sarà la solita promessa mancata o si può sognare? Ecco la situazione



Nasce una nuova categoria di auto in Europa: potrebbe tornare anche una mitica FIAT del passato



Deciso il futuro di Leclerc? L'ex F1 è certo di ciò che farà Charles ed infiamma i tifosi della Ferrari



Doccia gelata per Alex Marquez: Ducati si rimangia tutto, sorpresa spiacevole ai test



Per i lavoratori di Stellantis si mette male: nuovo stop a questo stabilimento, l'invito dei vertici fa riflettere



Stellantis il CEO Antonio Filosa (ANSA) – Tuttomotoriweb.it

Va bene cercare di rendere l'automotive più sostenibile a livello ambientale, ma la sostenibilità deve essere garantita ai marchi anche sul fronte economico. **Stellantis sta facendo dei passi indietro dopo che l'elettrico ha trascinato il gruppo in una crisi senza precedenti**, ripensando all'ibrido ed ai motori termici, ed ora è in atto una sorta di alleanza con il Governo italiano per convincere l'Europa a ripensare a quanto decretato negli ultimi tempi. Lo stop a diesel e benzina nel 2035 è follia pura, ed è giunto il momento che anche i burocrati di Bruxelles ne prendano atto.

Stellantis, fronte comune con l'Italia contro l'Unione Europea

Il Governo italiano, le piccole e medie imprese, i costruttori automobilistici europei e **Stellantis** hanno scelto di collaborare, **andando a creare un fronte comune per chiedere all'Europa di rivedere le regole che impongono lo stop al motore termico**, pensato per il 2035. Da quel momento in poi, secondo la UE, si potranno acquistare solo auto

elettriche, e considerando che manca ormai meno di un decennio, è bene fermare tutto prima che sia troppo tardi. L'obiettivo dell'iniziativa è quello di tutelare la produzione nazionale e la filiera automotive, che sta mano collassando.



Produzione auto in mostra (Stellantis) – Tuttomotoriweb.it

Adolfo Urso, il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, ha così annunciato l'unione delle varie forze: *"Abbiamo incontrato il nuovo CEO del gruppo Stellantis, Antonio Filosa, assieme al presidente di **Anfia**, l'associazione che rappresenta il settore automotive italiano, Roberto Valvassori. **Occorre adottare un approccio che sia basato sulla neutralità tecnologica ma che non privilegi i soli veicoli elettrici, considerando anche quelli alternativi. Servono soluzioni flessibili ed incentivi concreti per garantire la sopravvivenza dell'industria automobilistica europea**".* Per rilanciare le vendite ed evitare che i siti produttivi vengano chiusi, Urso ha proposto di rivedere le norme sui veicoli commerciali e favorire la vendita e la produzione di auto compatte e dai costi ridotti.

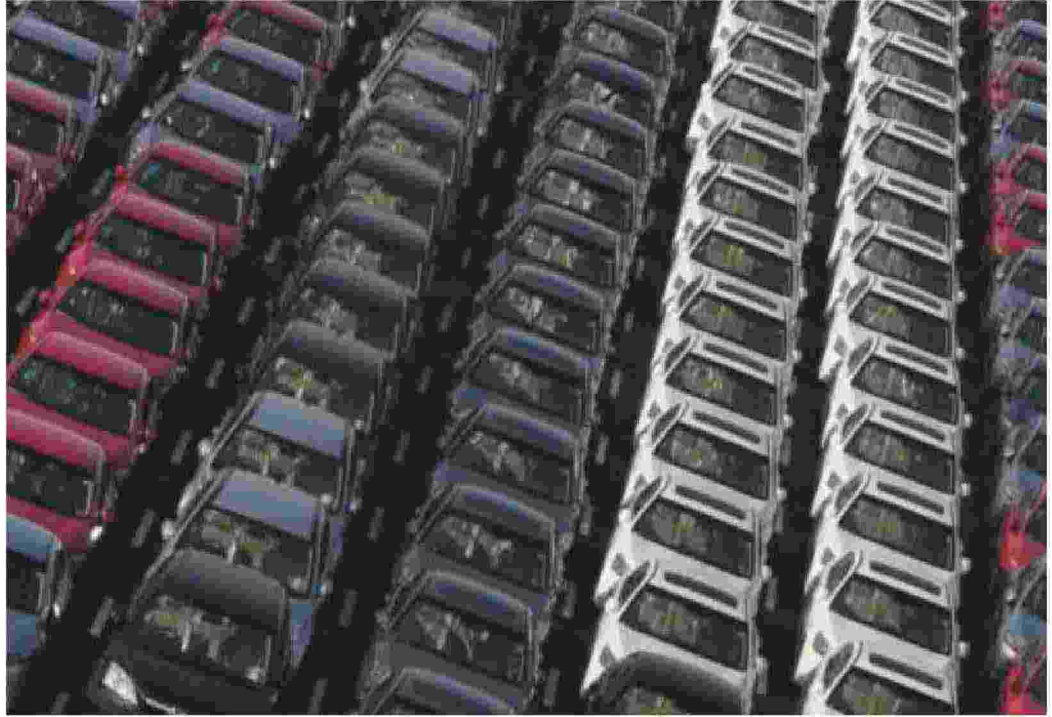
Il mercato - Nel periodo gennaio-agosto '25 in Italia c'è un -3,68% tendenziale

Immatricolazioni in frenata e in attesa di certezze

» Il mercato italiano dell'auto - in attesa di certezze sui nuovi incentivi, annunciati al via da ottobre - frena in agosto: i dati del ministero dei Trasporti indicano in 67.272 le immatricolazioni, il 2,68% in meno su base tendenziale. Negli otto mesi del 2025 sono state vendute in tutto 1 milione 40.734 vetture, con un -3,68% sullo stesso periodo del 2024. «Il calo registrato da gennaio ad agosto non è drammatico, ma drammatica è la situazione del mercato italiano dell'auto dopo la pandemia. Rispetto allo stesso periodo del 2019 la flessione è del 21,5%», rileva il Centro Studi Promotor.

I volumi

Al di là del risultato di agosto, un mese dai volumi tradizionalmente ridotti, a due terzi dell'anno - osserva l'Anfia - il mercato si trova ancora in una fase di stallo con livelli inferiori di oltre il 15% rispetto al periodo pre-Covid. Sull'andamento del mercato pesa l'attesa degli incentivi, ma suscita perplessità il meccanismo che prevede un legame con l'isee per favorire chi ha i redditi più bassi. «Forse si dimentica che chi ha un reddito molto bassi difficilmente può comprare un'auto elettrica anche con l'aiuto degli incentivi e molto spesso non può comprarsi nessuna auto nuo-



Il mercato dell'auto attende riscontri dai nuovi incentivi che sono stati annunciati

Rispetto al periodo pre-Covid il gap rimane significativo, in doppia cifra e pari al 21,5 per cento

va», ha osservato il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano. Anche per Federauto, la federazione dei concessionari auto, si tratta di «attese malriposte perché i nuovi incentivi sono, per la loro origine, caratterizzati da un tal numero di paletti che la platea dei beneficiari sarà esigua con il serio rischio di rendere l'intervento poco efficace. Ag-

giungiamo, ancora una volta inefficace». Analoga la posizione del presidente di Motus-E, Fabio Pressi, che ha richiamato l'urgenza di chiarire rapidamente le regole, limitando al massimo i paletti. Per l'Unrae «di questo passo, la transizione ecologica resterà inesorabilmente al palo: sebbene la quota di auto elettriche pure stia lentamente salendo, è ancora insufficiente».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I dati Anfia - Nel 2024 differenza ok tra export e import

L'automotive frena ma l'interscambio rimane in attivo

» Si è chiuso in calo il 2024 dell'export della filiera componentistica automotive italiana. Come testimoniano i dati diffusi da Anfia il comparto ha registrato una flessione del 3,1% con il valore che si è attestato a 24,6 miliardi di euro. Allo stesso modo sono diminuite le importazioni (-8,7%), per un importo di 17,8 miliardi di euro. Pertanto, la bilancia commerciale del settore ha mantenuto un saldo positivo di 6,8 miliardi di euro (5,7 miliardi di euro nel 2023), con un avanzo di 1,7 miliardi di euro nel primo trimestre, 1,8 miliardi nel secondo, 1,6 miliardi nel terzo e, infine, 1,7 miliardi nel quarto.

L'export del comparto lo scorso anno ha mostrato un calo più contenuto nel primo semestre (-2,8% tra gennaio e marzo e -0,7% nel periodo compreso tra aprile e giugno), per poi aumentare la flessione nella seconda metà del 2024 (-3,5% il terzo trimestre e -5,7% tra ottobre e dicembre). Per quanto riguarda sia import che export, risultano in crescita tutti i componenti in gomma, mentre calano tutti gli altri - motori, parti elettriche e meccaniche, infotainment (solo le parti infotainment registrano un incremento).

Le destinazioni

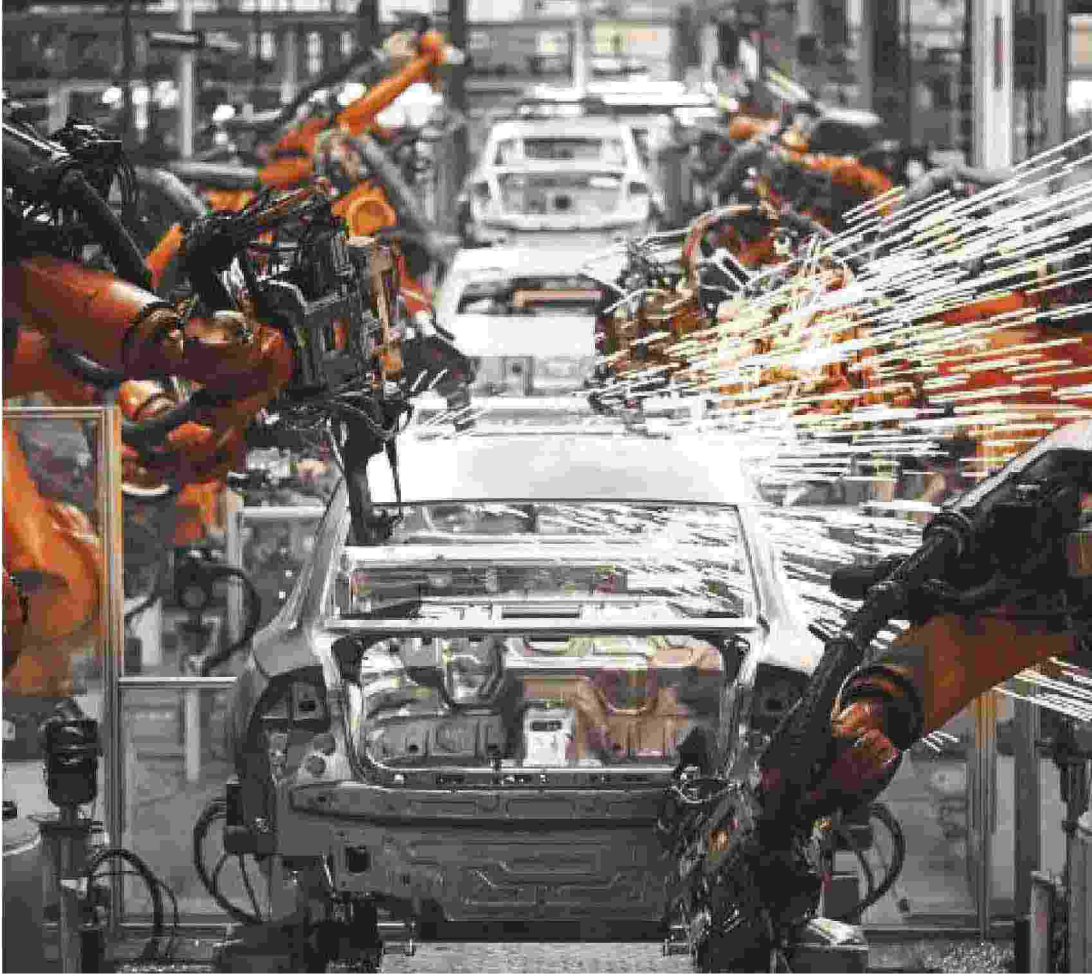
La Germania si conferma il primo Paese di destinazione dell'export per un valore di 4,9 miliardi di euro e una quota del 19,9% sul totale, ma l'importo è in calo del 5,8% tendenziale. Considerando le maggiori nazioni dell'area Ue+Efta+Uk, l'export italiano è in flessione anche rispetto ad Austria (-18,5%), Belgio (-12,7%), Svezia (-7,5%), Spagna (-6,7%) e Paesi Bassi (-5,5%). Fuori dall'Unione europea, il Regno Unito, verso il quale le esportazioni crescono del 6,4%, mantiene il primato per saldo positivo della bilancia commerciale (poco più di 1 miliardo di euro), mentre si registrano cali nell'export di componenti verso Stati Uniti (-15,4%), Giappone (-10,5%), India (-13,8%), Corea del Sud (-27,9%), Canada (-16,5 per cento), Turchia (-13,7%) e Cina (-11,5 per cento).

La componentistica automotive italiana ha vissuto un 2024 complesso, segnato dal significativo calo della produzione di autoveicoli sia a livello europeo, sia nazionale. Questa contrazione ha reso più difficile per i fornitori sostenere i costi fissi, aggravando ulteriormente la loro situazione economica già minata da una fase di forte instabilità del commercio inter-

nazionale. Si tratta di criticità rimaste tali anche nel 2025, con un mercato in sofferenza e livelli di produzione ancora bassi per l'industria automotive europea e italiana.

Le sfide

Jorna Il contesto in cui le imprese del settore si muovono, inoltre, è segnato dall'incertezza sugli sviluppi della transizione verso la decarbonizzazione della mobilità, che mette in difficoltà soprattutto le imprese specializzate nella componentistica per motori endotermici, chiamate a ripensare i propri modelli di business e strategie industriali per orientare gli investimenti. Ripercussioni negative si attendono anche a seguito dell'introduzione dei nuovi dazi voluti dal presidente degli Stati Uniti, Donald Trump, considerando che l'Italia esporta negli Usa veicoli e componenti per un valore di oltre 4,5 miliardi di euro. In un simile scenario, è più che mai necessario definire rapidamente un piano di politica industriale che preveda misure mirate a sostegno delle imprese, dal contenimento dei costi energetici, alla semplificazione delle procedure di accesso ai finanziamenti per attività di ricerca e sviluppo, sottolineano i vertici del Gruppo componenti Anfia.



Luci e ombre emergono dal 2024 per il comparto automotive a livello nazionale

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Altre notizie e relativi

ACCEDI



Società Imprese & Professioni Enogastronomia Economia Regioni Video

ECONOMIA > INDUSTRIA E COSTRUZIONI

Rampini, 80 anni di evoluzione della mobilità

Nella sede di Tuoro sul Trasimeno in Umbria la festa per un'impresa capace di coniugare l'identità di un'impresa capace di coniugare tradizione familiare, innovazione tecnologica e radicamento territoriale

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

di Redazione 20 Settembre 2025 17:18 [Commenta anche tu](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Celebrati nella sede della Rampini Carlo spa gli 80 anni di vita dell'azienda. Un appuntamento che ha visto la partecipazione di istituzioni, rappresentanti del mondo economico e sindacale e delle associazioni di categoria, insieme alla famiglia Rampini che dalla sua fondazione guida l'azienda, per ripercorrere una storia imprenditoriale che continua a proiettarsi verso il futuro.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Fondata nel 1945, Rampini è oggi una realtà di riferimento nei settori della mobilità sostenibile e della difesa. In ottant'anni di storia ha saputo attraversare trasformazioni economiche e sociali mantenendo salde le proprie radici familiari e al tempo stesso costruendo una visione proiettata al futuro.

L'anniversario ha offerto l'occasione per riflettere sul ruolo dell'impresa come motore di innovazione, competitività e sviluppo del territorio, confermando la volontà di continuare a investire in tecnologia e competenze.

L'incontro si è aperto con i saluti della famiglia Rampini ed è proseguito con un ampio confronto tra i protagonisti del mondo istituzionale, economico e industriale. Sono intervenuti, tra gli altri, la presidente della Regione Umbria Stefania Proietti, la responsabile della Filiale di Perugia della Banca d'Italia Miriam Sartini e l'amministratore unico di Sviluppo Umbria Luca Ferrucci, che hanno sottolineato il ruolo delle istituzioni pubbliche a sostegno della continuità industriale e dello sviluppo locale.

A seguire, il direttore generale di Confindustria Umbria Simone Cascioli, la segretaria generale della CGIL Umbria Maria Rita Paggio e il segretario generale della CISL Umbria Angelo Manzotti hanno portato la voce delle imprese e delle parti sociali, evidenziando le prospettive e le sfide che attendono il sistema produttivo regionale e nazionale.

L'approfondimento si è quindi allargato al valore della filiera industriale con gli interventi di Daniele Tonti, presidente di Umbria Aerospace Cluster e componente del Consiglio di Amministrazione di AIAD, la Federazione Aziende Italiane per l'Aerospazio, la Difesa e la Sicurezza, e di Paolo Marini, presidente della sezione autobus di ANFIA, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica che hanno illustrato le strategie per affrontare la competizione internazionale e le opportunità legate all'innovazione tecnologica nei settori chiave della mobilità e della difesa.

Il filo conduttore della giornata è stato il messaggio scelto per l'anniversario, "Legami forti costruiscono futuro", che sintetizza l'identità di un'impresa capace di coniugare tradizione familiare, innovazione tecnologica e radicamento territoriale. Nelle parole della Famiglia Rampini, gli 80 anni non rappresentano un traguardo ma un punto di partenza, un impegno a continuare a crescere con lo sguardo rivolto alle nuove generazioni e alla sostenibilità.

L'evento si è concluso con un momento conviviale che ha rafforzato lo spirito di comunità attorno a una realtà imprenditoriale che in ottant'anni di storia ha saputo farsi ambasciatrice dell'eccellenza umbra e che oggi guarda con fiducia alle sfide del futuro.



Redazione

Corriere dell'Economia è il portale informativo che ospita articoli di interesse settoriale e territoriale per operatori economici, enti e istituzioni che desiderano comunicare ai loro pubblici i contenuti inerenti la propria attività e organizzazione.

Ricambi auto, attenti alle truffe. I pezzi originali garanzia di sicurezza

Scarabel (Federauto): Mercato in crescita, in Italia l'età media del parco circolante ha raggiunto i 13 anni. Fenomeno parallelo per i mezzi pesanti url ricambi auto costi settembre 2025 Roma, 20 settembre 2025 Il mercato dei pezzi di ricambio auto è in espansione, "anche perché i consumatori tendono a sostituire il mezzo il più tardi possibile", è l'analisi di Roberto Scarabel, vicepresidente Federauto (la Federazione italiana dei concessionari di auto) e presidente di AsConAuto (l'Associazione nazionale consorzi concessionari auto). Roberto Scarabel, vicepresidente

Federauto (la Federazione italiana dei concessionari di auto) e presidente di AsConAuto (l'Associazione nazionale consorzi concessionari auto). Foto Andrea Verzola Il mercato del post vendita auto Il mercato del post vendita auto "vale almeno 35 miliardi. Questa cifra comprende naturalmente i pezzi di ricambio ma anche la manutenzione, lavori garantiti da 42mila operatori, compresi quelli indipendenti non legati a nessun marchio". Un mercato in espansione? "Sì, perché oggi si comprano meno auto, l'età media del parco circolante in Italia ha raggiunto i 13 anni. Il cliente cerca di essere tutelato, tendenzialmente vengono fatte delle estensioni sulle garanzie. Noi abbiamo notato nelle nostre statistiche l'attenzione al ricambio originale, perché c'è anche un calcolo sulla durata. E c'è lo stesso tema sulle vetture dei noleggi, che vendono un'auto su 5". Il mercato dei ricambi non originali Prospera nel frattempo, po un mercato parallelo di ricambi non originali, ad esempio online, che tenta i consumatori con i prezzi. "Abbiamo aiutato anche la Guardia di Finanza a scoprire truffe sui ricambi auto svela il vicepresidente Scarabel -. Ad esempio, nessuno sa che esistano parafranghi non originali. Stiamo cercando di fare un'opera di informazione, su questo. Il cliente deve chiedere cosa viene montato, deve avere una maggiore consapevolezza". Come ci si difende dalle truffe Non così semplice. Come ci si difende? Ad esempio quando il pezzo di ricambio deve garantire sicurezza, ad esempio sui freni? "La cosa più semplice è rivolgersi alle reti ufficiali, che usano solo ricambi originali. Anche perché sono soggette ai controlli delle case automobilistiche, alle verifiche sulle fatture. Spesso sono certificate". Obiettivo riparazione di qualità "A ottobre faremo una manifestazione su questo. Si chiamerà Service day, parteciperanno anche le case automobilistiche. Da anni lavoriamo per dare un significato a queste parole, riparazione di qualità. Oggi con il parco automobilistico che sta invecchiando, ci dev'essere sicuramente la preoccupazione per le emissioni ma dobbiamo anche lavorare sulla sicurezza". Spieghi come. "Se un ricambio originale è stato progettato dalla casa auto con dei crash test, chiaro che se qual ricambio non è originale, ci sarà un'alterazione. E ci sono problemi anche in caso di incidente, con le assicurazioni. Quindi dobbiamo lavorare sul cliente, per aumentare la sua consapevolezza". I tempi di consegna dei pezzi di ricambio "Da presidente di AsConAuto posso dire che facciamo due consegne giornaliere, in media consegniamo entro 5 ore, naturalmente se il pezzo di ricambio c'è. Perché sappiamo bene che dall'altra parte c'è un cliente che è rimasto a piedi". I pezzi di ricambio per camion Mercato in crescita anche per i pezzi di ricambio dei camion, come certificano i dati di Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) nel Barometro Aftermarket Truck. Il fatturato del primo semestre 2025 ha registrato una variazione positiva rispetto ai tre anni precedenti: +35% sul 2022, +25 rispetto al 2023 e +13 sull'anno scorso. Con una crescita in particolare del settore sopra-telaio (+87% sul 2024).



COSA SI MUOVE A BRUXELLES

L'Ue per ora tira dritto
Ma spunta l'ipotesi
"neutralità tecnologica"

La Commissione europea continua a ribadire l'obiettivo dello stop alla vendita di motori benzina e diesel entro il 2035. La direzione, e la tabella di marcia, non sarebbero dunque intaccate. Ciononostante a Bruxelles si moltiplicano in questi giorni le ipotesi di correzione della rotta. Tra le opzioni allo studio figurano la neutralità tecnologica - che aprirebbe alla possibilità di utilizzare non solo motori elettrici ma anche e-fuel, biocarburanti e ibridi plug-in - la creazione di un segmento specifico per le citycar elettriche e persino deroghe per le flotte aziendali, che oggi coprono circa il 60% del mercato europeo. Una richiesta di maggiore realismo arriva anche dal mondo dell'industria. **L'Anfia**, l'associazione che riunisce la filiera italiana dell'automotive, sollecita un pacchetto di misure concrete: revisione degli obiettivi intermedi fissati per il 2025-2027 e per il 2030, slittamento di almeno cinque anni della scadenza del 2035 e un piano strutturato per la decarbonizzazione del parco auto circolante, che conta 250 milioni di veicoli con un'età media superiore ai 12 anni.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

COSA SI MUOVE A BRUXELLES

L'Ue per ora tira dritto Ma spunta l'ipotesi "neutralità tecnologica"

La Commissione europea continua a ribadire l'obiettivo dello stop alla vendita di motori benzina e diesel entro il 2035. La direzione, e la tabella di marcia, non sarebbero dunque intaccate. Ciononostante a Bruxelles si moltiplicano in questi giorni le ipotesi di correzione della rotta. Tra le opzioni allo studio figurano la neutralità tecnologica - che aprirebbe alla possibilità di utilizzare non solo motori elettrici ma anche e-fuel, biocarburanti e ibridi plug-in - la creazione di un segmento specifico per le citycar elettriche e persino deroghe per le flotte aziendali, che oggi coprono circa il 60% del mercato europeo. Una richiesta di maggiore realismo arriva anche dal mondo dell'industria. **L'Anfia**, l'associazione che riunisce la filiera italiana dell'automotive, sollecita un pacchetto di misure concrete: revisione degli obiettivi intermedi fissati per il 2025-2027 e per il 2030, slittamento di almeno cinque anni della scadenza del 2035 e un piano strutturato per la decarbonizzazione del parco auto circolante, che conta 250 milioni di veicoli con un'età media superiore ai 12 anni.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

Alessandria Today Italia News Media

The house of culture

- HOME
- ABOUT US
- AUDIO & INCLUSIVITÀ
- BREAKING NEWS
- CONTROCAMPO. IL DIETRO LE QUINTE DELLA NOTIZIA
- COOKIE LAW
- FILM
- LIFESTYLE 2025
- RACCONTI
- THE EDITORIAL TEAM
- CONTACTS
- DISCLAIMER

L'Ambasciatrice indiana incontra le imprese piemontesi: nuovi scenari di collaborazione tra Torino e Nuova Delhi. Torino



Di **alessandria today**

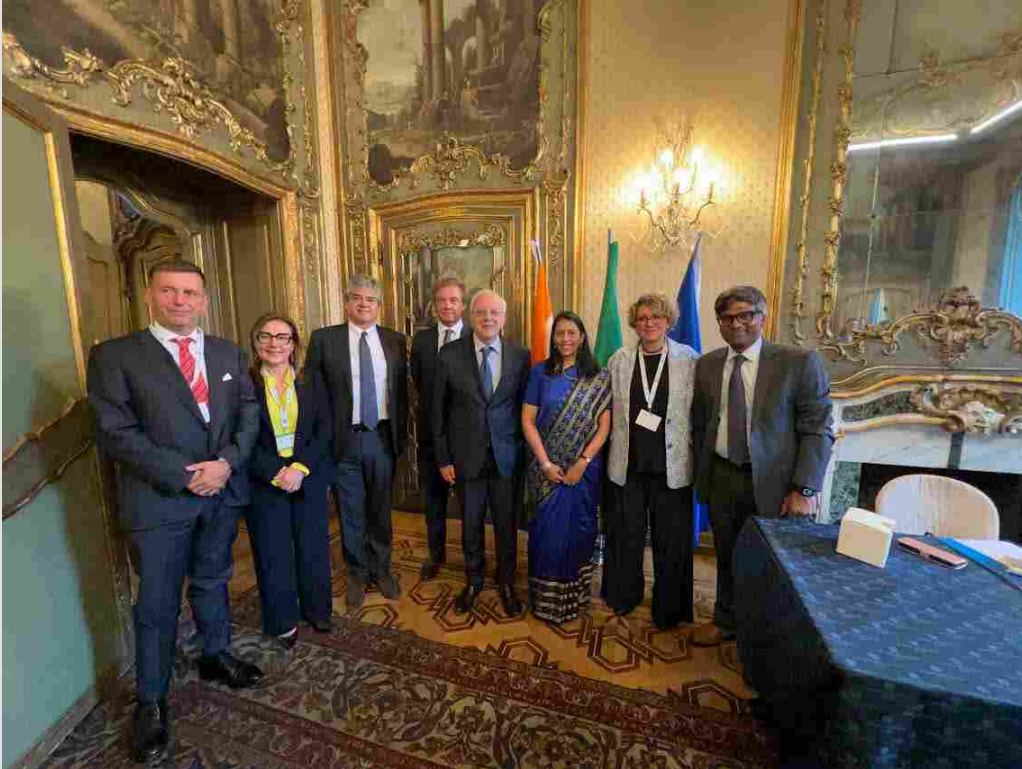
● SET 22, 2025



Oroscopo di giovedì 18 settembre 2025: energia nuova e scelte decisive

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

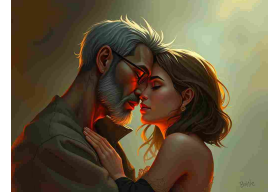


Torino, 22 settembre 2025 – Si è svolto oggi un importante incontro tra le imprese piemontesi e la diplomazia indiana, organizzato da **Confindustria Piemonte** e **Unione Industriali Torino**, alla presenza dell'**Ambasciatrice indiana in Italia e San Marino, Vani Sarraju Rao**, e del Console Generale a Milano, Shri Lavanya Kumar.

L'appuntamento ha visto il coinvolgimento di oltre 40 aziende piemontesi già attive con l'India e di oltre 5.500 imprese associate interessate a rafforzare i rapporti con uno dei mercati a più rapida crescita.



per tutti i segni



L'amore adulto non si cerca: la riflessione poetica di Alejandro Jodorowsky sull'amore maturo. Recensione di **Alessandria today** (Grazie Google news)

Cerca

Cerca



"Trasparenti Opposizioni Libere" di **Cinzia Rota**. Viaggio nell'anima autentica di una narratrice potente. Recensione di **Pier Carlo Lava** per **Alessandria today**

Settembre 2025

L	M	M	G	V
---	---	---	---	---

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Negli ultimi tre anni, l'India ha registrato un tasso medio di crescita del 7,2%, con l'obiettivo di diventare un'economia ad alto reddito entro il 2047. Nel 2024 l'export piemontese verso l'India ha raggiunto **1,04 miliardi di euro**, pari al 20% del valore nazionale, con un incremento del 4%. Le importazioni dall'India hanno toccato **1,27 miliardi di euro**, con un +10% rispetto al 2023.

La visita a Torino si inserisce in un contesto di forte consolidamento dei rapporti bilaterali, dopo il recente annuncio sull'acquisizione di **Iveco** da parte del gruppo **Tata** e la firma del **Piano d'Azione Strategico Congiunto 2025-2029**, che punta a rafforzare la cooperazione in settori chiave come infrastrutture, manifattura, transizione verde, digitale, industria 4.0 e difesa.

L'Ambasciatrice Rao ha sottolineato come "i punti di forza complementari di India e Italia possano rendere le nostre industrie più competitive a livello globale", invitando Confindustria a promuovere partnership strategiche di lungo termine.

Il Presidente di Confindustria Piemonte, **Andrea Amalberto**, ha ribadito l'importanza di potenziare infrastrutture, logistica, incentivi e ricerca, mentre **Cristina Tumiatti**, Vicepresidente Piccola Industria dell'Unione Industriali Torino, ha evidenziato la necessità di creare reti di collaborazione basate su **tecnologia e sostenibilità**.

Ad aprire i lavori il Prefetto di Torino, Donato Cafagna, seguito dagli interventi di imprenditori come **Pierpaolo Antonioli** (Dumarey Automotive Italia), **Edoardo Pavesio** (Gruppo Sila, Silatech), **Patrizia Paglia** (ANFIA, Iltar) e dal contributo di **Stefano Nigro**, Direttore Generale del Centro Estero per l'Internazionalizzazione del Piemonte.

L'India è oggi il quinto mercato di destinazione dell'export italiano nell'area Asia-Pacifico, con particolare rilievo per macchinari, chimica, elettronica, metalli e articoli in gomma e plastica.

Geo:

Alessandria, parte integrante del distretto piemontese e crocevia strategico tra Piemonte, Lombardia e Liguria, condivide con Torino e con l'intero territorio regionale le prospettive di crescita nei rapporti con l'India. La città, che vanta tradizioni manifatturiere e una forte vocazione all'innovazione, può beneficiare di nuove opportunità nei settori automotive, logistica, chimica e agroalimentare, rafforzando il proprio ruolo nel sistema produttivo piemontese.

Condividi:

- Facebook
- Bluesky
- LinkedIn
- Threads
- WhatsApp
- Pocket
- Pinterest
- Instagram
- X
- Tumblr
- E-mail
- Stampa
- Reddit

Mi piace:

Settembre 2025

L	M	M	G	V
1	2	3	4	5
8	9	10	11	12
15	16	17	18	19
22	23	24	25	26
29	30			

« Ago



Mi ritroverai di Angelo De Pascalis – Una poesia delicata sull'assenza che resta presenza. Recensione di Alessandria today (Grazie Google news)



Tempo sospeso nell'abbraccio di Alda Merini: "C'è sempre tempo per te". Recensione a cura di Alessandria today (Grazie Google news)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ECOMONDO 2025: i convegni da non perdere

Alla Fiera di Rimini: dal 4 al 7 novembre 2025, Ecomondo, organizzato da Italian Exhibition Group (IEG), accende i riflettori su economia circolare, green e blue economy, riunendo aziende, ricercatori e istituzioni in un dialogo a livello globale. Grazie a ben 166.000 mq di area espositiva, la manifestazione si articola in sette macroaree tematiche, ciascuna dedicata a un aspetto chiave della transizione ecologica. Oltre alle aree e ai distretti da scoprire, addetti ai lavori e stakeholder della sostenibilità possono approfondire i temi chiave della transizione ecologica



partecipando ai numerosi convegni in programma. Il palinsesto convegnistico, curato dal Comitato Tecnico Scientifico di Ecomondo presieduto dal professor Fabio Fava, esplora temi cruciali per ogni ambito della sostenibilità. Nel settore Sites and Soil Restoration, la IV edizione degli Stati generali per la salute del suolo Bioeconomia circolare e opportunità per la rigenerazione dei suoli, a cura del CTS di Ecomondo & Re Soil Foundation, National Bioeconomy Coordination Board (NBCB), fa luce sulle ultime novità della bioeconomia, offrendo un aggiornamento sulle più recenti politiche europee, tra cui la Legge sul monitoraggio del suolo, la nuova Strategia Europea per la Bioeconomia e la Vision for Agriculture and Food. Saranno inoltre evidenziati i benefici prodotti dalla Missione UE A Soil Deal for Europe sia a livello europeo che nazionale, insieme a una panoramica dei progetti che mettono in relazione la salute del suolo, l'agricoltura e l'innovazione in Europa e in Africa. Nel settore Environmental Monitoring and Earth Observation, il convegno From sky to ground: Earth observation for sustainable critical raw materials management, a cura del Comitato Tecnico Scientifico di Ecomondo & del Politecnico di Torino, CINECA, Spatial Agency, esplora come le tecnologie di osservazione della Terra (EO) e i dati satellitari stanno trasformando la nostra capacità di monitorare, valutare e gestire gli impatti ambientali e le catene di fornitura delle materie prime critiche. Negli spazi per Resource Efficiency and Circular Economy si segnala Technological solutions for resources recovery from end-of-life products and materials in the Mediterranean landscape organizzato da Società Chimica Italiana Divisione CAB, ISWA international, ATIA ISWA. L'evento approfondirà le innovazioni tecnologiche in grado di favorire una maggiore riutilizzabilità delle risorse e di generare vantaggi ambientali, nei diversi ambiti economici. Nell'area Water Cycle and Blue Economy, dedicata all'acqua, il convegno in due sessioni European and Mediterranean nature-based, digital and cyber-physical initiatives projects to innovate water management, a cura del CTS di Ecomondo con la Commissione Europea, UTILITALIA, IRSA-CNR (Water Research Institute), l'Università Politecnica delle Marche, ISPRA, WATER4ALL, Water Europe, esplora iniziative europee e mediterranee che uniscono soluzioni nature-based, digitali e ciber-fisiche per una gestione più efficiente dell'acqua. Saranno illustrati progetti innovativi con applicazioni su conservazione, qualità, distribuzione, trattamento e circolarità, promuovendo la collaborazione tra istituzioni, ricerca e industria per una gestione idrica sostenibile e resiliente. Infine, per Circular and Regenerative Bioeconomy, il convegno What bioeconomy for the next generation? Education, innovation and entrepreneurship opportunities across the Mediterranean and Africa a cura del CTS di Ecomondo & Cluster italiano della Bioeconomia Circolare, esamina il ruolo dei giovani nella bioeconomia, tra difficoltà di accesso al potere decisionale, migrazione rurale-urbana e necessità di nuove competenze. Saranno presentate iniziative per creare occupazione attrattiva, sostenere l'imprenditoria giovanile e rafforzare la formazione interdisciplinare. Particolare attenzione sarà rivolta al Mediterraneo e all'Africa, dove la valorizzazione sostenibile delle risorse biologiche può favorire sicurezza alimentare, lavoro e stabilità sociale. A Ecomondo 2025 tornerà anche il Forum Africa Green Growth: International Cooperation and Partnerships with Mediterranean and Africa Il 4 e il 5 novembre si terranno gli Stati Generali della Green Economy, organizzati in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) e promossi dal Consiglio Nazionale della Green Economy con il supporto della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, che rappresentano il fulcro del dibattito politico di Ecomondo. Il processo partecipativo coinvolge aziende, istituzioni e policymaker in un confronto aperto, sviluppando proposte concrete per la decarbonizzazione, la gestione sostenibile delle risorse e la mobilità urbana. Il programma degli eventi, in continuo aggiornamento, può essere consultato sul sito della manifestazione a questo link: www.ecomondo.com/it/eventi/palinsesto-convegnistico/programma Ecomondo 2025 è organizzato da Italian Exhibition Group con la collaborazione di: Commissione Europea; Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica; 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 Advanced 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. Segui Ecomondo su Facebook e LinkedIn

pneurama

- PRODOTTI
- MERCATO
- DISTRIBUZIONE
- INDUSTRY
- ASSISTENZA
- ALTRO
- MAGAZINE
- ARCHIVIO

Proseguono le attività di internazionalizzazione di Autopromotec

22 settembre 2025



Si è appena conclusa la conferenza stampa dal titolo "la catena del valore dell'automotive in Emilia-Romagna", durante la quale il team Autopromotec ha presentato agli stakeholder e alla stampa giapponese l'ecosistema in cui si inserisce la manifestazione più specializzata del segmento delle attrezzature per autofficine e per il post-vendita automotive. Quella appena conclusasi è stata per Autopromotec un'edizione da record, che ha registrato la presenza di 1692 espositori (di cui 61 marchi rappresentati), tra cui figurano anche aziende giapponesi. Questa presenza ha riscosso molto interesse da parte dei partecipanti alla manifestazione, motivo per cui la rassegna ha deciso di implementare fin da subito le missioni di internazionalizzazione già attive, in modo da garantire un'offerta ancora più ampia e variegata per la prossima edizione, in calendario dal 26 al 29 maggio 2027. Tale interesse nel mantenimento delle relazioni già esistenti e nella creazione di nuovi rapporti commerciali è testimoniato anche dal fatto che il 14% degli operatori professionali in visita ad Autopromotec 2025 provenisse dal continente asiatico. Per questa ragione, preziosa è stata l'opportunità di



ARGOMENTI

- Prodotti
- Mercato
- Distribuzione
- Industry
- Assistenza
- Sostenibilità
- Normativa
- Motorsport
- Fiere ed eventi
- Formazione
- Ricostruzione
- Associazioni
- Dai lettori

TAG

Unrae | Pirelli | pneumatici | Continental | Bridgestone | analisi tecnica | Hankook | auto | Goodyear | Centro studi Promotor

MAGAZINE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

prendere parte alla delegazione organizzata dall'Emilia-Romagna durante la settimana che l'EXPO di Osaka dedica alla regione. La filiera automotive, che è valsa alla Regione Emilia-Romagna l'appellativo di Motor Valley, ha radici profonde e unisce industria, alta formazione, ricerca e promozione internazionale. L'incontro ha messo in luce come l'Emilia-Romagna rappresenti un esempio virtuoso di integrazione tra pubblico e privato nel settore automotive lungo tutta la filiera – dai grandi costruttori alla componentistica, all'aftermarket – grazie al contributo delle eccellenze regionali nell'alta formazione e nella ricerca tecnologica, e al ruolo di Autopromotec come crocevia internazionale per gli aggiornamenti tecnologici e gli scambi commerciali. La conferenza ha voluto raccogliere diversi pareri e testimonianze del mondo dell'aftermarket, andando a coinvolgere non solo i rappresentanti della manifestazione fieristica, ma anche legislatori regionali e imprenditori giapponesi che conoscono la realtà di Autopromotec. Il panel degli interventi si è aperto con il saluto istituzionale di Vincenzo Colla, Vicepresidente della regione Emilia-Romagna, il quale ha dedicato un excursus alla strategia regionale di sostegno alle filiere, alla collaborazione pubblico-privato e all'internazionalizzazione nei mercati globali. AICA (Associazione Italiana Costruttori Autoattrezzature), che insieme ad AIRP (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) costituisce la base associativa di Autopromotec, nella persona di Paola Zaccheroni, Public Affairs Manager, ha presentato la posizione delle associazioni di settore a livello europeo e internazionale. In Unione Europea entrambe le associazioni di categoria insieme alle proprie rappresentanti sovranazionali (come EGEA – European Garage Equipment Association e BIPAVER - Bureau International Permanent des Associations de Vendeurs et Rechapeurs de Pneumatiques) sono impegnate in un dialogo continuo con l'Unione per trattare tutte le tematiche che toccano i settori della filiera e per riportare la voce degli imprenditori nazionali ed internazionali all'interno degli organi decisionali in merito ai grandi cambiamenti in atto. Alberto Bianchi, CEO Ask Industries & Vicepresidente gruppo componentisti ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) ha illustrato il punto di vista del comparto componentistica, in relazione al ruolo strategico della subfornitura e delle PMI nella catena del valore, con particolare riferimento alla capacità che queste hanno di innovare e adattarsi alle nuove sfide tecnologiche e ambientali. L'incontro è proseguito con l'intervento di Francesco Leali, Presidente del corso di laurea Interateneo MUNER – Motor Valley University of Emilia-Romagna, che, a testimonianza del legame virtuoso tra ricerca e industria ha presentato il modello di alta formazione specializzata, volto al raggiungimento delle competenze specialistiche richieste dal settore automotive. Angelo Pucci, presidente del Clust-ER Mech, il cluster Meccanica e Motoristica della Regione che riunisce imprese, università e centri di ricerca per sviluppare soluzioni tecnologiche applicate, ha riportato esempi concreti di esperienze di collaborazione industriale, piattaforme per la sperimentazione congiunta e opportunità di accesso a filiere produttive ad alto contenuto innovativo in chiave europea. La parola è poi tornata a Paola Zaccheroni che, in qualità di rappresentante Autopromotec, ha approfondito la missione internazionale della rassegna, che si presenta non solo come vetrina espositiva, ma come piattaforma strategica per la promozione della filiera automotive sui mercati globali, un'occasione di visibilità e networking nello scenario globale del settore. La parte conclusiva dell'evento ha visto protagonisti Koji Hirai, Presidente & CEO Revive and Design, Inc e Toru Tsurukawa, General Affair Department Manager Iyasaka. I rappresentanti delle due realtà giapponesi, presenti alla scorsa edizione di

pneurama



Speciale pneumatici autocarro:
le proposte dei produttori



Autopromotec rispettivamente in qualità di espositore e di operatore professionale in visita, hanno fornito preziose riflessioni sulle collaborazioni passate e sulle attività congiunte future. La conferenza stampa si è dimostrata un'occasione preziosa per rafforzare una collaborazione internazionale e legami oltre oceano, che possono aprire nuove possibilità di collaborazione non solo per Autopromotec, ma per l'intero comparto aftermarket automotive.

Autopromotec

CONDIVIDI SU



TI POTREBBE INTERESSARE ANCHE



Alzura traccia un bilancio positivo della partecipazione ad Autopromotec 2025

28 maggio 2025

Alta affluenza e forte interesse per il Premium Marketplace Account



Autopromotec 2025, online i convegni istituzionali

09 maggio 2025

È online il programma di appuntamenti istituzionali, che accompagneranno il visitatore attraverso i cambiamenti epocali del settore aftermarket



Autopromotec 2025, online il catalogo ufficiale

05 maggio 2025

La 30esima edizione della manifestazione si terrà dal 21 al 24 maggio presso il quartiere fieristico di BolognaFiere

Home • **Aftermarket Automotive & Flotte**

Presentazione 5° Aftermarket Report: ecco il programma del 9 ottobre

Main Sponsor
LKQ

Golden Sponsor
AUTO1.com • **AsConAuto** • **ASSORICAMBI** ASSOCIATI & INDIPENDENTI • **cyclus** • **LAUNCH ITALY** • **NERYUS** CAR PARTS AND ACCESSORIES

Silver Sponsor
ARVAL BNP PARIBAS GROUP • **EMME** SAFETY FOR FUTURE ANTIHERBICO • **REMANAUTO** MY TECHNOLOGY FOR SUSTAINABLE BUSINESS • **ZF**

5° Aftermarket Report di SICURAUTO.it:
presentazione in anteprima il 9 ottobre -
evento SOLD OUT - parleremo in anteprima di
innovazione tecnologica, strumenti evoluti,
circolarità, formazione e capitale umano per
l'IAM



Piemonte, misure antismog dal
15 settembre 2025: auto
coinvolte

di Donato D'Ambrosi 22 Settembre 2025 - 13:00

Ultime notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

SICURAUTO.it torna a catalizzare l'attenzione dell'intera filiera del post-vendita automobilistico con la **presentazione ufficiale del 5° Aftermarket Report**, in programma **giovedì 9 ottobre 2025 presso l'Auditorium della sede LKQ RHIAG a Pero (MI)**. Un appuntamento – già **SOLD OUT** – ormai atteso come **il primo evento di riferimento post-estivo per il settore IAM (Independent Aftermarket)**, che quest'anno esplorerà temi cruciali e inediti con un approccio trasversale che intreccia **innovazione tecnologica, strumenti evoluti, circolarità, formazione e capitale umano**. **Special Guest, Gianluca Di Loreto** – Partner **Bain & Company** – che **presenterà una ricerca esclusiva** con una visione strategica sugli equilibri futuri della filiera automotive, alla luce dell'**ascesa dei brand auto emergenti provenienti dalla Cina**. Dopo il successo delle passate edizioni, anche quest'anno la redazione di SICURAUTO.it ha dedicato **oltre sei mesi di ricerca, indagini e interviste** per realizzare un **report unico nel panorama aftermarket italiano**, capace di delineare i trend, i dati e le sfide più attuali che stanno trasformando officine, ricambisti e distributori indipendenti.

IL REPORT: UNALENTE SULL'AFETERMARKET CHE CAMBIA

Il **5° Aftermarket Report 2025** porta con sé **oltre 40 approfondimenti e inchieste esclusive** che offrono una panoramica completa delle trasformazioni in atto nel settore post-vendita e che **saranno rilasciati in anteprima agli ospiti** dell'evento al termine della presentazione. Ricordiamo che l'evento è **solo su invito** e con diversi giorni di anticipo è **in SOLD OUT**.

Ecco i contenuti più attesi che saranno anticipati nel corso delle **10 conferenze in programma il 9 ottobre**:

- ☒ **AI, realtà aumentata e robot nelle officine:** quali soluzioni sono una realtà già diffusa nell'aftermarket? Esempi concreti a cui l'IAM può ispirarsi
- ☒ Approfondimenti sulle **nuove normative europee ELV**, sul **sistema SERMI per l'accesso ai dati di riparazione** ad un anno dall'adozione in Italia
- ☒ Una **ricerca del Consorzio AssoRicambi** riguardante le oltre 1500 officine del network **Asso Service**
- ☒ **Focus sulla rigenerazione, revisione e riutilizzo dei**

Area B e Area C Milano: cosa cambia dal 1° ottobre 2025

Presentazione 5° Aftermarket Report: ecco il programma del 9 ottobre



ricambi, con analisi sull'impatto ambientale e competitivo per le aziende IAM

☒ **Dati inediti di GiPA Italia** sulla percezione del mercato dei ricambi da circolarità

☒ **Interviste esclusive** di SICURAUTO.it al sociologo prof. **Daniele Marino** e alla psicologa dott.ssa **Irene Lovato Menin** che raccontano le dinamiche del **ricambio generazionale nell'aftermarket e spiegano perché oggi il lavoro del mecatronico è visto come un lavoro di serie "B"**, e al prof. **Alfredo De Massis, esperto in Family Business** che ha snocciolato i processi della successione nelle aziende familiari, che oggi fanno fatica a trovare eredi interessati a continuare l'impresa di famiglia, anche nell'automotive

☒ **Donne in officina**: le testimonianze di **5 mecatroniche che hanno raccontato la scelta di fare della passione per i motori la loro professione**, vincendo ogni pregiudizio e raccontando a SICURAUTO.it la loro crescita nell'automotive, da sempre ambiente quasi esclusivamente maschile

☒ Un'inedita **indagine aggiornata sui costi di manutenzione ordinaria in 8 anni su 20 modelli di auto Elettriche, Plug-in Hybrid, Full Hybrid e ICE a confronto**, ottenuti direttamente dalle Case auto ed elaborati da SICURAUTO.it

☒ **Una ricerca esclusiva** dell'Osservatorio Auto e Mobilità della **LUISS Business School**

SPONSOR E PATROCINI DEL 5° AFTERMARKET REPORT

La realizzazione del **5° Aftermarket Report** è stata resa possibile grazie al contributo di un importante panel di Sponsor e Partner: **LKQ RHIAG** come Main Sponsor, **ASCONAUTO – ASSO RICAMBI – AUTO1.com – Haiki Cobat** (divisione di Haiki+) – **LAUNCH ITALY – NERYUS** come Golden Sponsor, **ARVAL – EMME ANTINCENDIO – REMANAUTO – ZF** come Silver Sponsor ed il **supporto di DIGIDENTITY – DIPA SPORT – RINA.**

La qualità dei [precedenti report di SICURAUTO.it](#), è stata ancora una volta riconosciuta anche dai prestigiosi **patrocini di ANFIA, Autopromotec e CNA.**

IL PROGRAMMA DELLA PRESENTAZIONE

DEL REPORT DI SICURAUTO.IT

Presentazione 5° Aftermarket Report di SICURAUTO.it

Claudio Cangialosi – Direttore e CEO di SICURAUTO.it

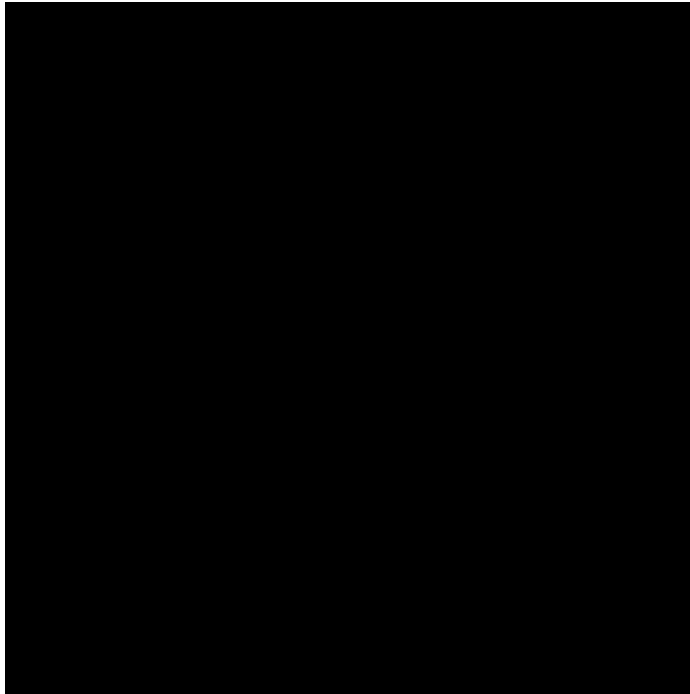


Tecnologia e AI nelle officine: cosa possiamo già fare oggi?

Efrem Bresolin – Direttore Aftermarket Networks Arval Service Lease Italia

Manuel Turchetto – Dipartimento Tecnico e Sviluppo Launch Italy

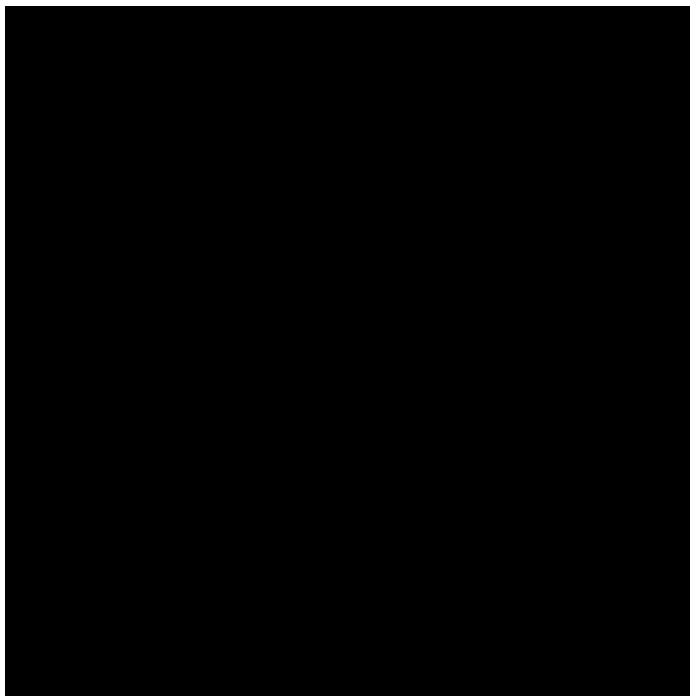
Michele Romagnoli – CEO Tiassisto24



SERMI, a che punto siamo in Italia e in Europa?

Marco Lovetere – Head of Product Management
Didentity

Maurizio Turtura – Automotive Product Manager
presso RINA



*Missione Valore: dati completi indagine di Asso Service
su 1500 officine*

Massimiliano Ferlini – Responsabile Sviluppo Area

Autoriparativa Asso Ricambi

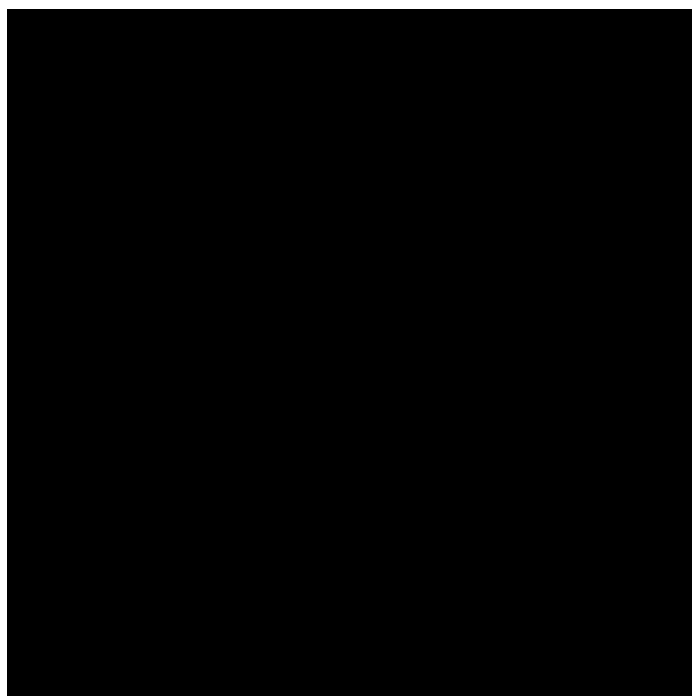


Ricambio generazionale e di genere: un ostacolo anche culturale

Daniele Marini – Professore e Sociologo

Giovanni Rigoldi – Vicepresidente AsConAuto

Mohamad Diab – Director Logistics & Production Italy di AUTO1 Group



Le donne nell'Aftermarket: esperienze dirette tra

difficoltà e soddisfazioni

Elena Spelta – Gommista presso SPELTA Pneumatici

Giada Macchi – Meccatronica presso Authos SPA

Marzia Castellani – CCO LKQ Rhiag



Italiani e auto nuova: interessati all'acquisto ma profondamente confusi

Luigi Nasta – Ricercatore Osservatorio Auto e Mobilità
(Luiss Business School)



Brand auto emergenti e Aftersales: opportunità o minaccia?

Gianluca Di Loreto – Partner Bain & Company –
Automotive practice

Enea Costa – After Sales Manager Italia BYD

Diego Fiorenzoli – After Sales Director
OMODA&JAECOO



Ricambi usati e da circolarità: quale percezione hanno i clienti

Rosaria Amodio – Project Coordinator GiPA Italia

Romain Gougeon – Country Manager GiPA Italia

Claudio Gava – Presidente Neryus



Ricambi rigenerati e ricondizionati: quali rischi per la filiera?

Emiliano Casucci – ELV Manager presso Haiki Cobat e responsabile Rete Cyclus

Michele Nardelli – Direttore Commerciale Remanauto srl

Christian Gherardi – CEO & Founder Di.Pa. Sport



Il commento dell'industria Aftermarket e degli

Autoriparatori

Massimo Pellegrino – Coordinatore ANFIA-Aftermarket

Francesco Circosta – Presidente Nazionale CNA
Meccatronica



Aperitivo di networking

Share on:

#INDAGINE #OFFICINE

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento

Logistix Evolution

Soluzioni logistiche a portata di click!

www.fslogistix.com

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

NEWS PROFESSIONE ▾ VEICOLI ▾ VIDEO ▾ PODCAST RUBRICHE ▾ LEGGI LA RIVISTA CENTONUMERI

Home › Veicoli › Eventi e saloni › Ecomondo 2025: trasporti ecologici per città circolari

VEICOLI EVENTI E SALONI

Ecomondo 2025: trasporti ecologici per città circolari

Dal 4 al 7 novembre a Rimini torna Ecomondo. L'evento, giunto alla 28esima edizione e organizzato da IEG, promuove la mobilità sostenibile e i trasporti ecologici. Ecco una panoramica su ciò che vedremo in fiera

Di **Redazione** - 22 Settembre 2025

f Facebook

X Twitter

WhatsApp

in LinkedIn

+

Nome utente

Password

Ricordami

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



La 28ª edizione di **Ecomondo**, in programma alla Fiera di Rimini dal 4 al 7 novembre 2025, organizzata da Italian Exhibition Group, si conferma la piattaforma di riferimento per l'economia circolare, green e blue economy in Europa.

Con un'area espositiva di 166.000 metri quadrati e 30 padiglioni, l'evento dedica ampio spazio al settore dei trasporti ecologici, con particolare attenzione a **SAL.VE – Cleaning and Waste Disposal Vehicles Expo**, il salone biennale realizzato in partnership con **ANFIA**, Associazione Nazionale della Filiera dell'Industria Automobilistica.

La green economy passa da Rimini

SAL.VE mette in mostra l'eccellenza nella produzione di veicoli industriali e speciali per la raccolta di rifiuti solidi, liquidi e pericolosi, oltre che per lo spazzamento stradale, proponendo soluzioni a basse emissioni che supportano la transizione verso città più pulite e resilienti. Il tema dei trasporti si intreccia con le strategie degli **Stati Generali della Green Economy**, che promuovono politiche per la decarbonizzazione e la gestione sostenibile delle risorse urbane, coinvolgendo imprese, istituzioni e policymaker in un dialogo strategico.

SAL.VE, organizzato in collaborazione con **ANFIA**, rappresenta un punto di incontro per le aziende leader nel settore delle attrezzature per la gestione rifiuti. Spazzatrici stradali elettriche, camion per la raccolta differenziata, rimorchi e container innovativi sono al centro dell'esposizione, progettati per ottimizzare l'intero ciclo operativo, dalla raccolta al conferimento. Queste tecnologie rispondono alla crescente domanda di soluzioni logistiche efficienti e a basso impatto ambientale, contribuendo a ridurre le emissioni nelle aree urbane e a migliorare la qualità della gestione dei rifiuti. Le imprese presenti mostrano come i veicoli ecologici possano integrarsi con sistemi digitali di monitoraggio e tracciabilità, rendendo la logistica urbana un pilastro delle città circolari, in linea con le normative europee come il Green Deal.

L'AUTOTRASPORTO A PORTATA DI CLIC
SITO, RIVISTA DIGITALE E SPECIALI

1 anno a soli 40 euro

ACQUISTA ORA

LEGGI L'ULTIMO NUMERO - LUG / AGO 2025

www.uominietrasporti.it

404
lug
ago | 25

UOMINI e TRASPORTI

Ore di guida terminate, ma il parcheggio non c'è!

Dove mi fermo?

+ PORTI
Il nuovo quadro delle presidenze

ADR ED ELETTROMOBILITÀ
Con Man pace fatta

L'ELETTRICO PESANTE IVECO
Uno spettacolo d'avanguardia

Brent Crude Oil		
\$66.68	▼-0.76	-1.14%
2025.09.21 end-of-day		

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Come si strutturerà la fiera

Ecomondo 2025 si articola in sette macroaree tematiche che coprono ogni aspetto della sostenibilità, con i trasporti come componente chiave. Il settore **Waste as Resource** presenta tecnologie di riciclo avanzato per imballaggi e rifiuti urbani, complementari ai veicoli di SAL.VE per la gestione efficiente dei flussi di materiali. **Water Cycle & Blue Economy** promuove soluzioni per la tutela delle risorse idriche e degli ecosistemi marini, con tecnologie di monitoraggio che si integrano con la logistica sostenibile.

Sites & Soil Restoration sviluppa strumenti robotici per la bonifica dei suoli, contribuendo alla rigenerazione degli ambienti urbani. **Bioenergy & Agriculture** esplora l'uso di biotecnologie per produrre energia rinnovabile e sostenere pratiche agricole a basso impatto, mentre **Earth Observation and Environmental Monitoring** utilizza dati satellitari e intelligenza artificiale per monitorare i cambiamenti climatici, supportando decisioni strategiche anche nel settore dei trasporti. **Circular and Regenerative Bio-Economy** propone filiere produttive ottimizzate tramite modelli digitali come il Digital Twin, riducendo gli sprechi e favorendo sinergie con la logistica. SAL.VE completa il quadro con veicoli ecologici che migliorano l'efficienza della raccolta rifiuti e dello spazzamento stradale, rendendo le città più vivibili.

L'**Innovation District** è il cuore tech di Ecomondo, dove startup, scale-up e centri di ricerca sviluppano tecnologie innovative per la mobilità sostenibile, come sistemi di propulsione elettrica e soluzioni di ecodesign per veicoli. Lo spazio si affianca ai distretti verticali, che esplorano applicazioni specifiche dell'economia circolare. Il **Trenchless District** presenta tecnologie No Dig per infrastrutture senza scavo, riducendo l'impatto dei trasporti sulle reti urbane. Il **Blue Economy District** promuove la tutela degli ambienti marini, con soluzioni che si collegano alla logistica costiera. Il **Circular & Healthy City District** propone modelli di città circolari orientati alla salute pubblica, dove i veicoli di SAL.VE giocano un ruolo chiave. Il **Paper District** si concentra sul design sostenibile della filiera cartaria, mentre il **Textile District** sviluppa pratiche per una moda etica a basso impatto. L'area **Green Jobs & Skills** forma professionisti specializzati nella gestione dei trasporti circolari, rispondendo alla crescente domanda di competenze tecniche. Il **Premio Lorenzo Cagnoni** riconosce i progetti più avanzati nel campo della mobilità e della

sostenibilità ambientale, premiando innovazioni che riducono l'impatto dei veicoli.



Il programma di convegni

Il programma convegnistico, curato dal Comitato Tecnico Scientifico, dedica ampio spazio alla mobilità sostenibile. Da segnalare l'evento «**Trasporto e Logistica tra regolamentazione, tecnologie, nuovi modelli di servizio e sostenibilità**», organizzato presso l'Agorà Fellini, che si propone di analizzare il futuro del trasporto e della logistica, con un focus sull'evoluzione normativa, l'innovazione tecnologica e la sostenibilità. Il palinsesto della manifestazione prevede inoltre sessioni che esplorano normative europee, finanza verde e il Piano Mattei, che promuove la cooperazione per la sostenibilità.

Gli **Stati Generali della Green Economy**, organizzati in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e promossi dal Consiglio Nazionale della Green Economy con il supporto della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, rappresentano un momento centrale di Ecomondo. Questo processo partecipativo coinvolge imprese, istituzioni e policymaker per definire strategie di decarbonizzazione, con un focus specifico sui trasporti ecologici. Le sessioni degli Stati Generali propongono misure concrete per ridurre le emissioni dei veicoli, promuovere l'elettrificazione della logistica urbana e integrare i trasporti nei modelli di città circolari. Attraverso il dialogo tra pubblico e privato, Ecomondo mira a tradurre l'innovazione tecnologica in proposte normative, offrendo soluzioni pratiche per affrontare la crisi climatica e sostenere lo sviluppo sostenibile.

Riproduzione riservata ©

Autore

INTERNI . CAR DESIGN

Che cos'è la modernità



170

OTTOBRE 2025 INTERNI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La responsabile del design degli esterni di Volvo Cars, Katharina Sachs, è una tedesca cresciuta a Monaco di Baviera ma che ha studiato in Italia. Dove è tornata per incontrare gli studenti che sperano in una carriera come la sua. A *Interni* ha raccontato i principi che ispirano la sua concezione dello stile



Katharina Sachs, Senior Exterior Designer di Volvo Cars, con sede a Göteborg, Svezia. Ha studiato design in una scuola di eccellenza italiana, all'Agenform Cemi di Savigliano, in provincia di Cuneo.

A VEDERLA, MENTRE PARLA NELL'AULA DELLA SCUOLA AGENFORM CEMI di Savigliano (CN), sembra una studentessa come tante, intenta a presentare il suo progetto ai compagni e ai professori. La dialettica sicura, e il racconto stesso, tradiscono però una professionalità e una padronanza della materia di chi gli esami gli ha finiti da un pezzo e ora si appresta a condividere il suo sogno divenuto realtà con chi la ascolta, magari sperando di diventare come lei un giorno. Qualcosa però non è cambiato rispetto agli anni sui libri: la passione e l'entusiasmo, che brillano ancora nello sguardo, e che di certo, oltre al talento, l'hanno portata dove è ora.

Da una cittadina della Baviera, Katharina Sachs è approdata in Italia nel 2010, fresca di maturità e senza sapere una parola di italiano. Ha scelto il Centro Europeo Modellismo Industriale di Savigliano per un semplice disegno del destino, come spesso accade in questo tipo di storie, dopo averne sentito parlare da un amico. Da Savigliano ha poi spiccato il volo per raggiungere, dopo gli studi universitari in car

design e diversi stage formativi, da Giugiaro a BMW, l'eccellenza del car design come Senior Exterior Designer di Volvo Cars.

Oggi, a 32 anni, per il mondo dell'automotive è la giovane designer tedesca che ha modellato le linee di Volvo EX30, la vettura presentata dalla Casa svedese nel 2023 e già vincitrice di due tra i più prestigiosi riconoscimenti: il Red Dot Award per il miglior design di prodotto e il Car Design Award per la migliore auto di produzione.

Il plauso raccolto dal piccolo Suv elettrico di Göteborg, e il desiderio di raccontare due storie di successo – Volvo EX30 è una vettura che ha convinto tutti, anche i mercati più difficili per quanto riguarda l'elettrico, come l'Italia, con oltre 6000 unità vendute dal lancio a giugno 2023 – hanno riportato Katharina Sachs sui banchi di scuola, per un vero "ritorno alle origini" nella sede del CEMI, che dal 1998 si pone l'obiettivo di formare futuri lavoratori nei settori transportation e industrial design, specializzati nella progettazione e modellazione (manuale e virtuale). →

INTERNI . CAR DESIGN

Qui a destra, nonostante le applicazioni digitali per disegnare gli esterni delle automobili, alla fine nel Centro stile di Volvo si passa sempre alla creazione di modellini in scala e poi del modello con le proporzioni definitive in clay, una speciale argilla facile da plasmare.



→ Nato grazie a un'intesa vincente con l'A.N.F.I.A. Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, il CEMI è una realtà che plasma modellatori e modellisti attraverso un percorso unico in Europa. Da quasi tre decenni si distingue grazie a progetti e collaborazioni con le aziende più rinomate dell'industria automotive, e non solo, tramandando tecniche e 'segreti' del modellismo industriale a studenti provenienti da ogni angolo del mondo. Degli oltre 330 tecnici formati in 25 anni, Katharina Sachs è sicuramente 'quell'una su un milione' che la vita, e le capacità, hanno premiato con un ruolo riservato a pochi.

Immaginare, disegnare, creare... sono sempre stati una costante per lei.

"Ho sempre pensato che avrei voluto fare qualcosa di tecnico ma al tempo stesso creativo; in questo modo non sei completamente libero, devi attenerti a dei confini e agire come un problem solver. Questo aspetto del car design mi ha sempre affascinato: trasformare un'idea in qualcosa di reale. Penso che mi sarei persa se mi fossi focalizzata solo sull'arte, dove puoi fare tutto ciò che vuoi".

Del processo di realizzazione di una nuova vettura Sachs ama soprattutto la parte iniziale.

"Quando sei nella fase creativa e non sai ancora bene come muoverti e dove ti porterà tutto questo. Ma alla fine se ti guardi indietro capisci che quella è anche la parte più importante. Vedere l'auto finita è qualcosa di incredibile. Così come è un onore sapere di avere la fiducia dell'azienda".

Nel suo incontro con le nuove leve del CEMI, Sachs ha parlato anche dell'importanza di fare errori e di imparare, di come è nata la "sua" Volvo EX30 e di come l'architettura, la moda, gli oggetti e le forme ispirino il suo lavoro, oltre alla natura.

"Un elemento importante della Scandinavia, con la sua luce e i suoi colori; qualcosa che cerchiamo sempre di trasferire ai nostri prodotti e negli ambienti interni".

Dagli schizzi al prodotto finito, passando per l'importante fase della modellazione del clay model (la vettura in argilla), ha sottolineato come ogni singolo dettaglio della vettura abbia uno scopo, di come le forme comunichino la propria funzione:

"In Volvo crediamo in un design onesto, vogliamo che la macchina trasmetta sicurezza, forza, e allora accentuiamo il parafrangente; e così via, fino a far parlare ogni elemento".

Soffermandosi sulla profonda differenza tra styling e design – mentre il primo si occupa della superficie, il secondo ha il preciso scopo "di portare qualcosa in vita" – Sachs ha spiegato come un designer debba essere capace di "catturare l'idea e il carattere della vettura" e dell'incredibile soddisfazione di arrivare alla fine del "viaggio".

"I creativi sono sognatori, problem solver, team worker e artisti del cambiamento, e come tali abbiamo la possibilità di far muovere le cose. Tutto il percorso fino al prodotto finito non è affatto lineare! Così come non lo è la stata la mia vita. La cosa più importante, in entrambi i casi, è non mollare. Come car designer hai la facoltà di creare qualcosa dal nulla, è un superpotere, e questo settore si sta muovendo così rapidamente che per chi fa il mio lavoro è uno stimolo costante.

Oggi il mio desiderio è lasciare un segno nell'azienda, creare degli ottimi prodotti e ispirare le persone a scegliere qualcosa in cui credono davvero".

testo **Nina Stefanelli**, foto **Archivio Volvo**

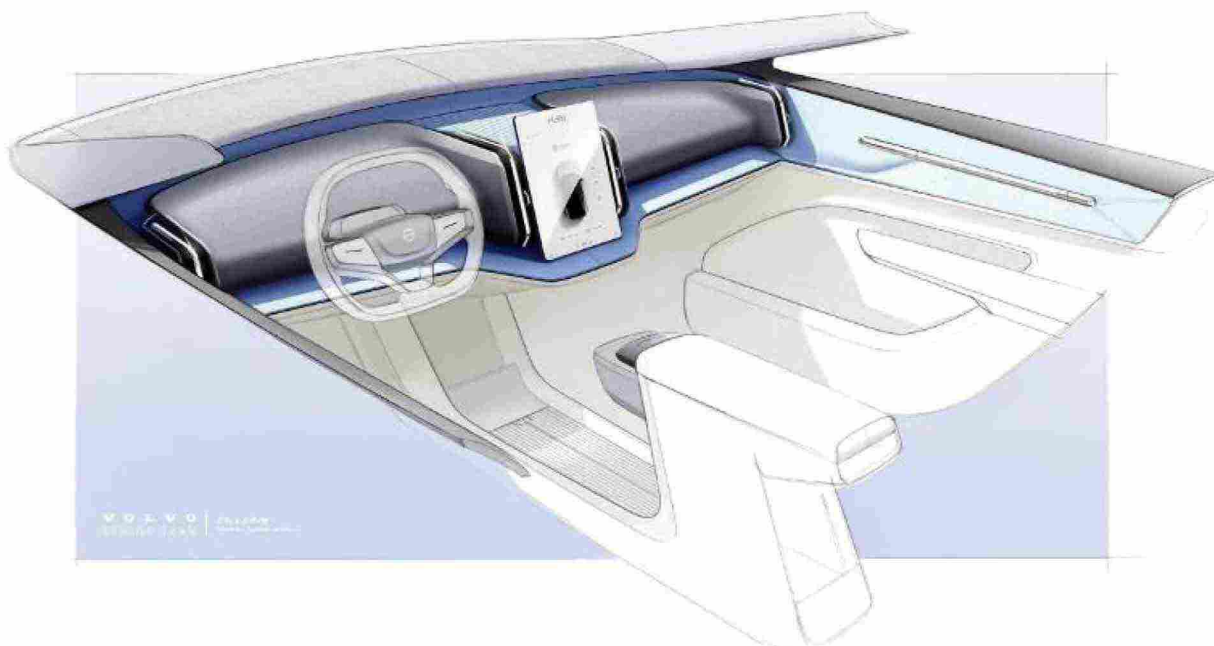




Qui sopra, la Volvo EX30 esposta a Milano in occasione del Fuorisalone. Sotto, un bozzetto dell'abitacolo che prevede il solo schermo centrale.

“In Volvo crediamo in un design onesto, vogliamo che la macchina trasmetta sicurezza, forza”

Katharina Sachs



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849