RASSEGNA STAMPA ANFIA

Settimana dal 13 al 19 ottobre 2026

Torino, 26 ottobre 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
26	Il Sole 24 Ore	13/10/2026	INFORMAZIONE PROMOZIONALE - APRE BI-MU, LA MANIFESTAZIONE DEDICATA ALLE TECNOLOGIE	2
	Fleetmagazine.com	13/10/2026	Con il patrocinio di Flotte aziendali, Best Mobility: «Servono regole fiscali chiare e stabili» Flot	3
	Ilmattino.it	13/10/2026	Auto aziendali, il fisco frena il rinnovo delle flotte: «Servono regole chiare e stabili»	4
	Ilmessaggero.it	13/10/2026	Auto aziendali, il fisco frena il rinnovo delle flotte: «Servono regole chiare e stabili»	6
	Ilsole24ore.com	13/10/2026	Robot: corsa degli ordini allestero, male lItalia	8
	It.motor1.com	13/10/2026	Flotte aziendali, senza regole fiscali chiare il rinnovo del parco rischia di fermarsi	10
	PneusNews.it	13/10/2026	6° Aftermarket Report: oltre 200 professionisti a confronto sulle nuove regole europee che cambieran	11
	Ansa.it	14/10/2026	Anfia, la filiera italiana del motorsport e' la prima in Europa	13
	Ansa.it	14/10/2026	F1: Domenicali '900 milioni di tifosi, oltre il 40% sono donne'	15
	Ansa.it	14/10/2026	F1: Domenicali, Gp in Ruanda e' una grande opportunita' per l'Africa	17
	Askanews.it	14/10/2026	Formula1, Domenicali: 900 milioni di tifosi, oltre 40% donne	19
	Askanews.it	14/10/2026	ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole	22
19	Il Sole 24 Ore	14/10/2026	Difesa ed energia spingono i robot: corre l'export, in frenata l'Italia (L.Orlando)	25
9	Gazzetta di Carpi	14/10/2026	Futuro Maserati, Filosa prende tempo "A questo punto non possiamo piu' sbagliare"	27
21	Italypost	14/10/2026	Macchine utensili in ripresa Ordini a +10,5%, corre l'estero	28
	Accadeora.it	14/10/2026	ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole	29
	Autotecnica.org	14/10/2026	Automotive europeo, e' l'ora delle scelte	31
	Bresciaoggi.it	14/10/2026	Anfia, la filiera italiana del motorsport e' la prima in Europa	36
	Energiaoltre.it	14/10/2026	Nuovo Codice della strada: Anfia esprime soddisfazione per il pieno riconoscimento degli autoarticol	38
	Gazzetta.it	14/10/2026	Il motorsport italiano alza la voce: contiamoci e facciamo sentire il nostro peso	39
	Ilmessaggero.it	14/10/2026	F1: Domenicali: «900 milioni di tifosi, oltre il 40% sono donne. Gp in Ruanda e' una grande opportun	43
	Magazine-italia.it	14/10/2026	ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole	45
	Onroadmag.com	14/10/2026	ANFIA, l'industria del motorsport punta su innovazione e filiera italiana	46
	Partsweb.it	14/10/2026	NUOVO CODICE DELLA STRADA: ANFIA ESPRIME GRANDE SODDISFAZIONE	49
	RivistaTir.it	14/10/2026	Autoarticolati da 18 metri, nel nuovo Codice della Strada arriva il riconoscimento normativo	51
	Sicurauto.it	14/10/2026	Flotte aziendali, abbiamo un problema: l'incertezza delle regole	52
	Trasportoeuropa.it	14/10/2026	Patenti per camion fino a 70 anni e semirimorchi a 18 metri	56
	Vadoetornoweb.com	14/10/2026	Autoarticolati da 18 metri, ANFIA plaude alle novita' del Codice della Strada	62

Il Sole 24 ORE

Tiratura: 55.094
Diffusione: 107.752

www.ecostampa.it

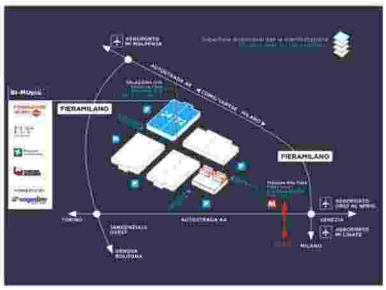


PUBBLIREDAZIONALE 35BIMU

APRE 35.BI-MU, LA MANIFESTAZIONE DEDICATA ALLE TECNOLOGIE PER LA FABBRICA DEL FUTURO, IN SCENA A FIERAMILANO RHO

Si apre oggi **35.BI-MU**, biennale internazionale dedicata all'industria costruttrice di macchine utensili a asportazione e deformazione, robot, automazione, digital e additive manufacturing, tecnologie ausiliarie e abilitanti, in scena a fieramilano Rho fino a venerdì 16 ottobre.

Promossa da **UCIMU-SISTEMI PER PRODURRE** e organizzata da **EFIM-ENTE FIERE ITALIANE MACCHINE**, BI-MU si conferma tra i principali appuntamenti internazionali dedicati alle tecnologie per la produzione e alla trasformazione digitale dell'industria manifatturiera.



La manifestazione si apre questa mattina con il **Convegno inaugurale**, ospitato presso l'Arena BI-MUpiù (Padiglione 24). Aprono i lavori **Giovanni Bozzetti**, Presidente di Fondazione Fiera Milano, **Simona Greco**, Hosted Exhibitions Director Fiera Milano, **Attilio Fontana***, Presidente della Regione Lombardia (invitato), **Luca Durante**, Dirigente Ufficio Beni Strumentali ICE-Agenzia, **Valentino Valentini**, Vice Ministro Ministero delle Imprese e del Made in Italy e **Riccardo Rosa**, Presidente di UCIMU-SISTEMI PER PRODURRE. L'evento ospiterà a seguire il confronto tra **Gian Piero Cutillo**, condirettore generale di Leonardo, e **Roberto Vavassori**, amministratore esecutivo di Brembo e presidente di ANFIA, intervistati da **Paolo Bricco**, inviato de Il Sole 24 Ore.

Protagoniste della manifestazione sono circa **400 imprese**, distribuite su una superficie espositiva di oltre **40.000 metri quadrati** nei **padiglioni 22 e 24**. Sotto i riflettori sono macchine utensili, robotica, automazione, additive manufacturing, digital manufacturing, intelligenza artificiale, sistemi di misura e controllo qualità, componentistica e tecnologie abilitanti per la fabbrica smart. Accanto all'esposizione tradizionale, 35.BI-MU propone sette aree tematiche: **RobotHeart**, dedicata a robotica e automazione; **AMITALY**, focalizzata sulla manifattura additiva; **BI-MU Digital**, per le tecnologie digitali e la connettività; **Metrology and Testing**, dedicata a misura e controllo qualità; **Power4Machines**, per i sistemi di trasmissione e i componenti; **Heat and Surface Treatments**, rivolta ai trattamenti termici e superficiali; **Tool Tech**, novità di questa edizione, dedicata agli utensili evoluti e alle soluzioni per la massima efficienza produttiva.

Completa l'offerta espositiva una overview di **Revamping & Retrofitting**, dedicata alla rigenerazione e all'ammodernamento di macchine e impianti.

La manifestazione ospiterà la speciale iniziativa di **Incoming di operatori esteri organizzata da ICE-Agenzia, Ministero Affari Esteri e Cooperazione internazionale** e UCIMU-SISTEMI PER PRODURRE. A BI-MU saranno presenti 120 qualificati utilizzatori di macchine utensili, sistemi di automazione e robotica provenienti da Brasile, Canada, Corea del Sud, Egitto, Francia, India, Marocco, Polonia, Romania, Serbia, Slovenia, Spagna, Thailandia, Turchia, USA, Uzbekistan, Vietnam. Ad essi si aggiungerà una delegazione autonoma di agenti indiani.

BI-MU non è soltanto esposizione e business ma anche occasione di aggiornamento professionale e confronto sui trend che stanno trasformando il manifatturiero. Incontri, workshop e tavole rotonde animeranno l'Arena BI-MUpiù per tutta la durata della manifestazione. Tra le novità dell'edizione figurano i forum dedicati ai comparti **Aerospace & Difesa** ed **Energia**, settori strategici che offriranno spunti concreti sulle nuove opportunità di sviluppo per i costruttori di tecnologie.

Particolare attenzione sarà dedicata ai giovani attraverso **L'Area delle Competenze** che ospiterà incontri di approfondimento dedicati ai giovani e le iniziative promosse da **UCIMU Academy**. Tra queste si conferma **ROBOTGAMES**, il concorso di automazione e robotica rivolto agli studenti delle scuole secondarie di secondo grado. Debutta inoltre **Additive Future Lab**, iniziativa dedicata agli studenti ITS e alle tecnologie della manifattura additiva.

Novità assoluta della 35ª edizione è infine **BI-MU FutureTech Award**, il premio che valorizza le migliori innovazioni presentate in fiera nelle categorie innovazione meccanica, digitalizzazione e sostenibilità.

Per facilitare l'arrivo degli operatori sarà inoltre attiva la fermata dell'alta velocità direttamente presso il quartiere fieristico.

Tutti i dettagli e il programma aggiornato della manifestazione sono disponibili su **www.bimu.it**.







	MARTEDÌ 13 TUESDAY	MERCOLEDÌ 14 WEDNESDAY	GIOVEDÌ 15 THURSDAY	VENERDÌ 16 FRIDAY
10.00 - 10.15	CERIMONIA INAUGURALE (10.30-12.30)	FORUM "90 MINUTI CON IL MONDO DELL'AEROSPACE E DIFESA" (10.00-11.30)	FORUM "90 MINUTI CON IL MONDO DELL'ENERGIA" (10.00-11.30)	
10.20 - 10.35				F.LLI NAVA
10.40 - 10.55				CENOTIAN
11.00 - 11.15				
11.20 - 11.35				
11.40 - 11.55		CONFERENZA SIRI	SIEMENS	
12.00 - 12.15		EVENTO "INTELLIGENZA ARTIFICIALE E ROBOTICA"	MARPOSS ITALIA	bi mu FUTURETECH AWARD
12.20 - 12.35			HEXAGON METROLOGY	
12.40 - 12.55			AMETEK	
13.00 - 13.15		SOFTING INDUSTRIAL AUTOMATION	POLYWORKS EUROPA	
13.20 - 13.35		FORMLABS	PROBEST SERVICE	
13.40 - 13.55		LINKINFORMATICA	FINLOMBARDA	
14.00 - 14.15	ASSILEA	SIEMENS	ROCKWELL AUTOMATION	
14.20 - 14.35		ROSA ERMANDO	TEBIS ITALIA	
14.40 - 14.55		FIDIA	MOVIMAT	
15.00 - 15.15	INCONTRO DELEGATI ESTERI (14.15-16.00)	SANDVIK COROMANT	GIBBSCAM	
15.20 - 15.35		JOBS	GREMAT	MAESTRO meccanica
15.40 - 15.55		BFT BURZONI	CONSORZIO MUSP	
16.00 - 16.15	RICERCA CHIMICA	CEFRIEL	HUMANS.TECH	
16.20 - 16.35	UNICREDIT LEASING		3DZ	

MACCHINE UTENSILI E TECNOLOGIA MECCANICA / MACHINE TOOLS AND MANUFACTURING SYSTEM

TECNOLOGIE ICT E DIGITALI / ICT AND DIGITAL TECNOLOGIES

METROLOGIA E QUALITÀ / METROLOGY AND QUALITY

AGGIORNATO AL 29 SETTEMBRE
UPDATED TO SEPTEMBER 29

FONDAZIONE UCIMU · ITA · Regione Lombardia · TECNOLOGIE MECCANICHE · POWERED BY sogedim power of logistics

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

Con il patrocinio di Flotte aziendali, Best Mobility: «Servono regole fiscali chiare e stabili» Flot

L´associazione dei fleet e mobility manager sostiene la proposta di riforma presentata al Governo da immagine ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE. Tra le priorità, la revisione della deducibilità dei costi e della detraibilità dell´IVA e la detassazione dei rimborsi per la ricarica domestica delle auto elettriche. Le continue modifiche alla fiscalità delle auto aziendali rendono sempre più difficile programmare i costi e pianificare il rinnovo delle flotte. Un problema che riguarda direttamente il lavoro dei fleet manager e sul quale Best Mobility chiede un intervento per rendere le regole più chiare, stabili e in linea con quelle degli altri Paesi europei. La richiesta è emersa durante il webinar La chiarezza fiscale non è un optional , promosso dall´associazione con il patrocinio di ANIASA e UNRAE e la partecipazione di Francesco Delli Falconi, Partner di CMS Law Tax Future. Nel corso dell´incontro sono state affrontate alcune delle principali questioni fiscali che interessano la gestione dei veicoli aziendali: dalle disposizioni del Decreto Omnibus al calcolo del valore normale, fino al trattamento degli optional e alla maggiore tassazione delle auto con oltre cinque anni di anzianità. Norme che incidono sulla definizione delle car policy e sulle scelte delle imprese, chiamate a pianificare gli investimenti in un contesto spesso caratterizzato da incertezze interpretative. La riforma fiscale sostenuta da Best Mobility L´associazione ha espresso il proprio sostegno alla proposta di revisione della fiscalità delle auto aziendali presentata al Ministero dell´Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio da ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE Due gli interventi ritenuti prioritari: l´allineamento alle migliori pratiche europee in materia di deducibilità dei costi e detraibilità dell´IVA e la detassazione dei rimborsi aziendali per la ricarica domestica dei veicoli elettrici . Quest´ultima misura consentirebbe di superare alcune delle difficoltà fiscali legate al rimborso dell´energia utilizzata dai dipendenti per ricaricare a casa l´auto aziendale. Secondo Best Mobility, una revisione della fiscalità potrebbe favorire un ricambio più rapido delle flotte , i cui veicoli hanno un ciclo medio di utilizzo di circa quattro anni. Ne beneficerebbe anche il mercato dell´usato, grazie a una maggiore disponibilità di auto recenti, più sicure e a basse emissioni, destinate a raggiungere anche gli automobilisti privati. « La gestione di una flotta richiede programmazione e visibilità sui costi, mentre un quadro fiscale caratterizzato da frequenti modifiche crea incertezza e frena gli investimenti », ha sottolineato Federico Di Paola, presidente di Best Mobility . « Per chi gestisce la mobilità aziendale, la certezza delle regole non è un dettaglio accessorio, ma la premessa indispensabile per costruire una car policy efficiente. Gli optional possono essere una scelta; la certezza delle regole fiscali no ». I fleet e mobility manager rappresentati dall´associazione gestiscono complessivamente oltre 83.000 veicoli per grandi aziende italiane e multinazionali presenti nel Paese. Eppure, secondo i dati richiamati durante il webinar, in Italia il canale aziendale rappresenta poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni , contro una media europea di circa il 60% . Un divario che, per Best Mobility, mostra quanto spazio ci sia ancora per la crescita del settore. L´associazione auspica quindi l´apertura di un confronto con il Governo per valutare l´inserimento della riforma nella prossima Legge di Bilancio , offrendo il contributo dei propri associati per definire norme più stabili, efficaci e applicabili nella gestione quotidiana delle flotte. CONTINUA A LEGGERE SU FLEETMAGAZINE.COM Per rimanere sempre aggiornato seguici sul canale Telegram ufficiale e Google News Iscriviti alla nostra Newsletter e aggiungici alle tue fonti preferite di Google per non perderti le ultime novità di Fleet Magazine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ilmattino.it
IL MATTINO

www.ecostampa.it



Auto aziendali, il fisco frena il rinnovo delle flotte: «Servono regole chiare e stabili»

condividi l'articolo

Il fisco può diventare un ostacolo al rinnovo del parco auto aziendale e alla transizione verso una mobilità più sostenibile. È il messaggio lanciato da Best Mobility, l'associazione che rappresenta i fleet e mobility manager, nel corso del webinar "La chiarezza fiscale non è un optional", dedicato alle criticità che interessano la gestione delle flotte aziendali. Al centro del confronto, la necessità di un quadro normativo più semplice, coerente con quello degli altri Paesi europei e soprattutto stabile nel tempo. Un'esigenza che riguarda direttamente le imprese, chiamate a programmare i costi della mobilità e a pianificare gli investimenti in un contesto fiscale caratterizzato da frequenti modifiche. All'incontro, patrocinato da ANIASA e UNRAE, è intervenuto anche il fiscalista Francesco Delli Falconi, Partner di CMS Law Tax Future. Tra i temi affrontati, le disposizioni del Decreto Omnibus, il valore normale, la gestione degli optional e la maggiore tassazione prevista recentemente per le auto con più di cinque anni.

Auto aziendali, la richiesta di una riforma fiscale. Proprio per superare queste incertezze, Best Mobility ha espresso il proprio sostegno alla proposta di revisione della fiscalità delle auto aziendali presentata al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio da ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE. La proposta punta a intervenire su due aspetti principali. Il primo riguarda la deducibilità dei costi e la detraibilità dell'IVA, attraverso un allineamento alle migliori pratiche europee, con l'obiettivo di rimuovere gli ostacoli fiscali al rinnovo del parco circolante. Il secondo riguarda la ricarica domestica delle auto elettriche aziendali, con la richiesta di detassare i rimborsi riconosciuti dalle imprese ai dipendenti per l'energia utilizzata a casa. Una misura che, nelle intenzioni dei promotori, contribuirebbe a rendere più agevole la diffusione dei veicoli elettrici nelle flotte.

ECONOMIA



LA PROPOSTA
Blume ceo Volkswagen: «Proteggere industria europea, asse con Stellantis e Renault sul Made in Europe»



STRATEGICO
Geely, nel 2027 sbarcherà su mercato canadese. In via di definizione rete di vendita e assistenza



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ilmattino.it
IL MATTINO

www.ecostampa.it

Flotte aziendali, un ruolo chiave per il mercato dell'usato. La questione fiscale non riguarda soltanto i bilanci delle imprese. Il rinnovo delle flotte aziendali può avere effetti anche sul mercato automobilistico e sulla disponibilità di vetture più recenti per i privati. Secondo quanto emerso nel webinar, le flotte hanno cicli medi di vita di circa quattro anni. Accelerarne il ricambio significherebbe quindi alimentare il mercato dell'usato con veicoli relativamente recenti, più sicuri e a basse emissioni, rendendoli accessibili a una platea più ampia di automobilisti. Un'opportunità importante anche alla luce del peso ancora limitato del canale aziendale in Italia. Il comparto rappresenta infatti poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni nazionali, contro una media di circa il 60% nell'Unione europea. Un divario che, secondo Best Mobility, evidenzia un potenziale di crescita ancora significativo.

«La certezza fiscale è indispensabile per investire». «La gestione di una flotta richiede programmazione e visibilità sui costi, mentre un quadro fiscale caratterizzato da frequenti modifiche crea incertezza e frena gli investimenti», ha sottolineato il presidente di Best Mobility, Federico Di Paola. «Per chi gestisce la mobilità aziendale, la certezza delle regole non è un dettaglio accessorio, ma la premessa indispensabile per costruire una car policy efficiente. Gli optional possono essere una scelta; la certezza delle regole fiscali no», ha aggiunto Di Paola. I fleet e mobility manager rappresentati dall'associazione gestiscono complessivamente oltre 83.000 veicoli per grandi aziende italiane e multinazionali operative nel nostro Paese. Un'esperienza che Best Mobility intende mettere a disposizione delle istituzioni per contribuire alla definizione di misure più efficaci e facilmente applicabili.

L'associazione auspica quindi l'avvio di un confronto strutturato con il Governo per valutare l'inserimento della riforma nella prossima Legge di Bilancio. L'obiettivo è creare condizioni fiscali favorevoli alla pianificazione degli investimenti, al rinnovo delle flotte e alla diffusione di veicoli più efficienti, senza penalizzare le imprese con continui cambiamenti delle regole.

condividi l'articolo

martedì 13 ottobre 2026 - Ultimo aggiornamento: 12:35 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Auto aziendali, il fisco frena il rinnovo delle flotte: «Servono regole chiare e stabili»



Blume ceo Volkswagen: «Proteggere industria europea, asse con Stellantis e Renault sul Made in Europe»



Geely, nel 2027 sbarcherà su mercato canadese. In via di definizione rete di vendita e assistenza

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT







Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

ilmessaggero.it
Il Messaggero
#CONDIVISODAL1878

www.ecostampa.it



Auto aziendali, il fisco frena il rinnovo delle flotte: «Servono regole chiare e stabili»

condividi l'articolo

Il fisco può diventare un ostacolo al rinnovo del parco auto aziendale e alla transizione verso una mobilità più sostenibile. È il messaggio lanciato da Best Mobility, l'associazione che rappresenta i fleet e mobility manager, nel corso del webinar "La chiarezza fiscale non è un optional", dedicato alle criticità che interessano la gestione delle flotte aziendali. Al centro del confronto, la necessità di un quadro normativo più semplice, coerente con quello degli altri Paesi europei e soprattutto stabile nel tempo. Un'esigenza che riguarda direttamente le imprese, chiamate a programmare i costi della mobilità e a pianificare gli investimenti in un contesto fiscale caratterizzato da frequenti modifiche. All'incontro, patrocinato da ANIASA e UNRAE, è intervenuto anche il fiscalista Francesco Delli Falconi, Partner di CMS Law Tax Future. Tra i temi affrontati, le disposizioni del Decreto Omnibus, il valore normale, la gestione degli optional e la maggiore tassazione prevista recentemente per le auto con più di cinque anni.

Auto aziendali, la richiesta di una riforma fiscale. Proprio per superare queste incertezze, Best Mobility ha espresso il proprio sostegno alla proposta di revisione della fiscalità delle auto aziendali presentata al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio da ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE. La proposta punta a intervenire su due aspetti principali. Il primo riguarda la deducibilità dei costi e la detraibilità dell'IVA, attraverso un allineamento alle migliori pratiche europee, con l'obiettivo di rimuovere gli ostacoli fiscali al rinnovo del parco circolante. Il secondo riguarda la ricarica domestica delle auto elettriche aziendali, con la richiesta di detassare i rimborsi riconosciuti dalle imprese ai dipendenti per l'energia utilizzata a casa. Una misura che, nelle intenzioni dei promotori, contribuirebbe a rendere più agevole la diffusione dei veicoli elettrici nelle flotte.

ECONOMIA



LA PROPOSTA
Blume ceo Volkswagen: «Proteggere industria europea, asse con Stellantis e Renault sul Made in Europe»



STRATEGICO
Geely, nel 2027 sbarcherà su mercato canadese. In via di definizione rete di vendita e assistenza



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ilmessaggero.it
Il Messaggero
#CONDIVISODAL1878

www.ecostampa.it

Flotte aziendali, un ruolo chiave per il mercato dell'usato. La questione fiscale non riguarda soltanto i bilanci delle imprese. Il rinnovo delle flotte aziendali può avere effetti anche sul mercato automobilistico e sulla disponibilità di vetture più recenti per i privati. Secondo quanto emerso nel webinar, le flotte hanno cicli medi di vita di circa quattro anni. Accelerarne il ricambio significherebbe quindi alimentare il mercato dell'usato con veicoli relativamente recenti, più sicuri e a basse emissioni, rendendoli accessibili a una platea più ampia di automobilisti. Un'opportunità importante anche alla luce del peso ancora limitato del canale aziendale in Italia. Il comparto rappresenta infatti poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni nazionali, contro una media di circa il 60% nell'Unione europea. Un divario che, secondo Best Mobility, evidenzia un potenziale di crescita ancora significativo.

«La certezza fiscale è indispensabile per investire». «La gestione di una flotta richiede programmazione e visibilità sui costi, mentre un quadro fiscale caratterizzato da frequenti modifiche crea incertezza e frena gli investimenti», ha sottolineato il presidente di Best Mobility, Federico Di Paola. «Per chi gestisce la mobilità aziendale, la certezza delle regole non è un dettaglio accessorio, ma la premessa indispensabile per costruire una car policy efficiente. Gli optional possono essere una scelta; la certezza delle regole fiscali no», ha aggiunto Di Paola. I fleet e mobility manager rappresentati dall'associazione gestiscono complessivamente oltre 83.000 veicoli per grandi aziende italiane e multinazionali operative nel nostro Paese. Un'esperienza che Best Mobility intende mettere a disposizione delle istituzioni per contribuire alla definizione di misure più efficaci e facilmente applicabili.

L'associazione auspica quindi l'avvio di un confronto strutturato con il Governo per valutare l'inserimento della riforma nella prossima Legge di Bilancio. L'obiettivo è creare condizioni fiscali favorevoli alla pianificazione degli investimenti, al rinnovo delle flotte e alla diffusione di veicoli più efficienti, senza penalizzare le imprese con continui cambiamenti delle regole.

condividi l'articolo

martedì 13 ottobre 2026 - Ultimo aggiornamento: 12:35 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Auto aziendali, il fisco frena il rinnovo delle flotte: «Servono regole chiare e stabili»



Blume ceo Volkswagen: «Proteggere industria europea, asse con Stellantis e Renault sul Made in Europe»



Geely, nel 2027 sbarcherà su mercato canadese. In via di definizione rete di vendita e assistenza

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT







Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

www.ecostampa.it

Robot: corsa degli ordini allestero, male lItalia

Nel terzo trimestre -7% sul mercato interno nonostante l´iperammortamento. Scatto del 25% oltreconfine grazie a Usa, Difesa ed Energia. Scattano i mercati esteri, resta ancora una colta indietro l´Italia. I dati raccolti da Ucimu-Sistemi per Produrre sugli ordinativi del terzo trimestre dell´anno per i produttori di macchine utensili evidenziano una divaricazione netta tra ciò che accade sul mercato interno e le commesse ottenute sui mercati internazionali. Se l´indice nel suo complesso registra una crescita a doppia cifra, un progresso del 10,5%, questo è il risultato di ordini raccolti oltreconfine cresciuti del +24,7% rispetto al terzo trimestre del 2025 mentre in Italia, nonostante la messa a terra definitiva dell´iperammortamento, si registra un calo del 7,1% rispetto allo stesso periodo dell´anno precedente. Va detto, in generale, che il terzo trimestre è quello che presenta i valori assoluti più limitati (l´indice si pone a quota 59, mettendo a 100 la media del 2021), situazione che amplifica in termini percentuali oscillazioni anche limitate. E tuttavia l´indicazione resta importante. «La piattaforma dei nuovi incentivi, operativa da giugno - spiega il presidente di Ucimu Riccardo Rosa in occasione del convegno di apertura della rassegna Bi-Mu a Milano - è stata accolta inizialmente con un certo fervore mentre ora si vede un poco di rallentamento». «Dopo un primo rimbalzo - conferma il viceministro al Mimit Valentino Valentini - orsa c´è un attimo di incertezza ma ad ogni modo il sistema mette a disposizione una dotazione di dieci miliardi in tre anni, permettendo alle aziende di avere un orizzonte certo per investire programmando le proprie attività». Un giro tra gli stand e un confronto con gli imprenditori conferma in effetti queste osservazioni, con un mercato italiano non particolarmente brillante. «Anche se bisogna dire - spiega l´imprenditore piemontese Mauro Biglia, a capo dell´omonima azienda di torni - se in Italia c´è una trattativa è sempre con l´iperammortamento , che viene preso sempre in considerazione da chi vuole investire». «La domanda interna - aggiunge Rosa - resta debole nonostante le numerose trattative in corso. L´incertezza del contesto internazionale e il rincaro dei costi dell´energia incidono in modo evidente sull´attività degli operatori dell´industria manifatturiera del nostro paese, che stanno rimandando gli investimenti in attesa di maggior chiarezza. Siamo dunque fiduciosi che la domanda italiana potrà riprendere slancio sostenuta anche dalla misura dell´iperammortamento che, nella versione 5.0, permette una migliore pianificazione degli investimenti, che possono essere distribuiti fino a settembre 2028». Anche se il -7,1% in Italia non è certo brillante, va registrato comunque un quadro meno negativo rispetto al passato, con un primo e secondo trimestre in Italia in calo rispettivamente del 29 e 39%.

Migliore ad ogni modo è il quadro oltreconfine, dove le commesse si sviluppano con una crescita a doppia cifra, grazie in particolare agli Stati Uniti. «Difesa ed energia lì stanno ancora tirando - spiega il direttore commerciale di Pama Matteo Mattuzzi»; «si intensifica la domanda anche per la componentistica dei data center», aggiunge Biglia.

«Oltre agli Stati Uniti - aggiunge ancora Rosa - è da segnalare anche la Germania, che comincia a dare segni di ripresa: sicuramente una buona notizia per l´industria italiana di settore». Nei dati elaborati dal Centro Studi di Ucimu nel primo semestre i principali mercati di sbocco dell´offerta italiana di settore sono risultati in effetti proprio Stati Uniti (329 milioni di euro +12,6%) e Germania (137 milioni di euro, +7,6%), seguiti da Francia Polonia e Spagna. In termini settoriali, se la domanda in arrivo dal comparto automotive, principale mercato di sbocco del settore continua a languire, si segnalano invece richieste crescenti nell´area della Difesa e dell´Aerospazio, a prescindere dall´area geografica coinvolta. «Stiamo assistendo in questa fase a cambiamenti epocali sia in termini geopolitici che tecnologici - spiega il condirettore generale di Leonardo Gianpiero Cutillo - e nel nostro caso, così come per il settore in generale, si verifica un chiaro eccesso

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089649-IT073K

ilsole24ore.com
Il Sole 24 ORE
www.ecostampa.it

di domanda. Stiamo facendo di tutto per rispondere alle richieste, anche se il tema non è solo quello della capacità produttiva ma anche dei tempi necessari per lo sviluppo». Situazione opposta, nell´equilibrio tra domanda e offerta, è quella invece dell´auto europea, che paga prezzi sempre più alti alla concorrenza cinese. «Se fino a quattro anni fa la quota cinese in Italia nelle auto era del 2% - spiega il presidente di Anfia Roberto Vavassori - oggi siamo al 15% e in questo modo non andiamo da nessuna parte. La soluzione? Tornare ad innovare e ad investire, facendo ancora una volta diventare l´Europa un player mondiale di riferimento. Solo in Italia ci sono 1600 miliardi privati fermi sui conti correnti, risorse che potrebbero fornire uno slancio decisivo.

[Robot: corsa degli ordini allestero, male Iltalia]

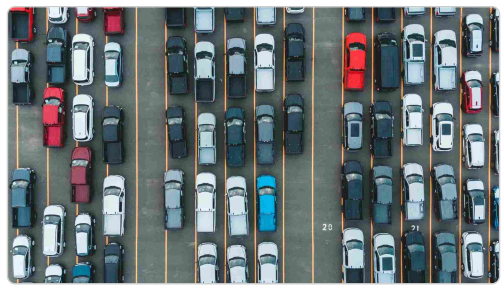
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

motor1.com

www.ecostampa.it

Flotte aziendali, senza regole fiscali chiare il rinnovo del parco rischia di fermarsi



L´associazione dei fleet e mobility manager appoggia la riforma fiscale proposta per accelerare rinnovo flotte aziendali e transizione energetica Un parco auto aziendale rinnovato ogni quattro anni invece che restare fermo per otto o dieci. È questo l´effetto che le associazioni del settore promettono se il Governo accoglierà la riforma fiscale proposta a settembre. Il tema è tornato al centro di un webinar organizzato da Best Mobility, l´associazione dei fleet e mobility manager, che ha messo la certezza delle regole al primo posto tra le richieste al Governo. Il nodo riguarda da vicino chi gestisce flotte aziendali ogni giorno . Senza un quadro stabile, pianificare gli investimenti diventa complicato. Durante l´incontro "La chiarezza fiscale non è un optional" , il fiscalista Francesco Delli Falconi ha ripercorso le principali incertezze che oggi pesano sulla gestione dei veicoli aziendali: dal Decreto Omnibus al valore normale, fino alla maggiore tassazione delle auto con più di cinque anni . Best Mobility considera questi punti un freno concreto al rinnovo del parco auto aziendale Il presidente di Best Mobility, Federico Di Paola , ha riassunto così la posizione dell´associazione. "La gestione di una flotta richiede programmazione e visibilità sui costi, mentre un quadro fiscale caratterizzato da frequenti modifiche crea incertezza e frena gli investimenti", ha dichiarato Di Paola "Gli optional possono essere una scelta; la certezza delle regole fiscali no". I fleet e mobility manager aderenti all´associazione gestiscono complessivamente oltre 83mila veicoli per grandi aziende e multinazionali attive in Italia. Un dato che pesa anche sul confronto europeo: il canale aziendale rappresenta oggi poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni italiane, contro una media di circa il nell´Unione Europea. Best Mobility ha espresso sostegno aperto alla proposta di riforma fiscale presentata il 21 settembre al Ministero dell´Economia e delle Finanze da ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE . Il testo prevede l´aumento del massimale di deducibilità da 18.075 a 26.000 euro per le auto elettriche e ibride plug-in, indipendentemente dalla modalità di acquisizione. Il secondo pilastro riguarda la detassazione dei rimborsi aziendali per la ricarica elettrica domestica , equiparata fiscalmente al rifornimento tradizionale e alla ricarica pubblica. Le associazioni promotrici stimano che la misura, se approvata, potrebbe favorire circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel triennio 20272029, con un impatto economico stimato in 515 milioni di euro. Best Mobility collega questi interventi al ciclo di vita medio delle flotte, circa quattro anni, sostenendo che un ricambio più rapido alimenterebbe il mercato dell´usato con veicoli recenti e a basse emissioni . L´associazione auspica ora un confronto strutturato con il Governo per valutare l´inserimento della riforma nella prossima Legge di Bilancio.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

6° Aftermarket Report: oltre 200 professionisti a confronto sulle nuove regole europee che cambieran



Si è svolta il 1° ottobre, davanti a una platea di oltre 200 professionisti del settore presso la Factory Autocenter Arese, la presentazione alla filiera della sesta edizione dell´Aftermarket Report di Sicurauto.it, il progetto annuale di inchiesta e approfondimento che analizza le trasformazioni in atto nell´aftermarket automobilistico e culmina con una giornata di confronto tra aziende, associazioni, istituzioni, esperti e professionisti della filiera. L´edizione 2026, intitolata L´Aftermarket nell´era delle regole europee: opportunità, vincoli e nuove specializzazioni , comprende 30 approfondimenti realizzati dalla redazione che mettono al centro alcune delle trasformazioni destinate a incidere maggiormente sul settore: dal Data Act all´AI Act, dalla nuova regolamentazione ELV all´Euro 7, dall´elettrificazione al Battery Passport, fino alle nuove modalità di accesso ai dati e alle informazioni diagnostiche dei veicoli. La giornata di presentazione ha portato in anteprima alla filiera dati, analisi e prospettive sull´evoluzione del mercato, affiancando al confronto sulle nuove normative contributi provenienti dal mondo della consulenza e della ricerca. Roland Berger ha anche presentato in anteprima mondiale alcuni dei principali dati dell´Aftermarket Pulse 2026, studio che sarà pubblicato integralmente a fine anno. AlixPartners e GiPA hanno a loro volta contribuito con analisi e dati puntuali sulle dinamiche del mercato automotive, sui comportamenti degli automobilisti e sull´evoluzione dei servizi aftermarket. DATA ACT E AUTO CONNESSE: IL NODO DELL´ACCESSO AI DATI Il tema dell´accesso ai dati dei veicoli connessi ha rappresentato uno dei principali fili conduttori della giornata. A partire dal quadro introdotto dal Data Act, il confronto ha cercato di verificare quanto le nuove regole stiano modificando concretamente la possibilità per gli operatori indipendenti di accedere e utilizzare i dati generati dalle automobili. I risultati del Field Test 5.0, presentati in anteprima da Jens Knodel di Caruso, hanno offerto una verifica sul campo delle modalità di accesso ai dati, mentre Diogo Pinto di FIA Region I ha presentato per la prima volta uno studio dell´associazione sul livello di apertura effettivamente raggiunto dal mercato dei dati connessi. Il confronto è stato aperto da un contributo del Prof. Enrico Al Mureden dell´Università di Bologna che ha approfondito gli aspetti giuridici del nuovo quadro regolatorio. La discussione si è poi allargata alle conseguenze del Data Act sul mercato dell´auto usata e ai temi della trasparenza, della privacy e della condivisione dei dati, con il contributo di Migle Savickaite di carVertical, Fabrizio Premuti di Konsumer Italia, Francesco Modafferi del Garante Privacy ed Elio Di Jeso dell´IVASS, mettendo a confronto tutela dei consumatori, protezione dei dati personali e settore assicurativo. AI ACT E DIAGNOSTICA: NUOVI STRUMENTI E NUOVE MODALITÀ DI ACCESSO Un´altra anteprima assoluta è stata al centro del panel discussion dedicato ai nuovi Certificati EDIC (European Diagnostic Identification Certificate), una modalità di accesso alle informazioni diagnostiche che si affianca agli strumenti e ai sistemi già conosciuti dalla filiera. La novità è stata presentata da Marco Lovetere di Digidentity, approfondendo le implicazioni concrete di questi cambiamenti per le officine e per gli operatori indipendenti, definendo anche una roadmap temporale per la sua adozione. Il tema dell´intelligenza artificiale, sempre nello stesso panel, ha inoltre aperto una riflessione più ampia tra Samuele Zanti di Launch Italy e Pietro Biglia di DEKRA sulle opportunità e sui vincoli introdotti dall´AI Act, e su come l´evoluzione degli strumenti basati sull´AI possa incidere sui processi, sulle competenze e sulle attività di diagnostica dell´aftermarket. ELV E AUTO CONNESSE: NUOVE OPPORTUNITÀ LUNGO IL CICLO DI VITA La trasformazione del settore riguarda anche il modo in cui il veicolo viene gestito alla fine del proprio ciclo di vita. La nuova regolamentazione ELV è stata quindi affrontata nella prospettiva delle opportunità, della tracciabilità e delle piattaforme digitali, tema al quale è stato legata l´attenzione alle diverse vite che un´auto connessa può avere anche dopo la fase di utilizzo. Il confronto tra Andrea Carluccio di Haiki Cobat, Ferruccio Miotto di Ecoeuro e Andrea Amico di Privacy4Cars ha messo in evidenza come digitalizzazione, tracciabilità e disponibilità delle informazioni possano modificare processi e responsabilità nella gestione dei veicoli a fine vita e dei dati che restano nelle auto connesse in mano alle flotte, creando al tempo stesso nuove esigenze e possibili specializzazioni lungo la filiera. EURO 7, ELETTRIFICAZIONE E SICUREZZA: LE NUOVE SFIDE TECNICHE DELL´AFTERMARKET La trasformazione tecnologica del parco circolante porta con sé nuove esigenze per ricambi, riparazione e distribuzione. Sul fronte Euro 7, il confronto con Andrea Debernardis di ANFIA ha approfondito le strategie di adattamento del mercato e della distribuzione dei ricambi, considerando anche le implicazioni della nuova normativa su componenti come freni e pneumatici. L´elettrificazione ha portato il confronto su un terreno ancora più operativo: come riparare in sicurezza le

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

auto elettriche e quali nuove competenze, procedure e strumenti saranno necessari? Il tema è stato affrontato da Vanja Katic di EV Clinic, Walter Vinciotti di EVSAFE e Nicolò Ciccone di EMME Antincendio, con un confronto dedicato ai falsi miti, ai rischi per la sicurezza e alle nuove regole che accompagnano la manutenzione dei veicoli elettrici. DATI, CLIENTI E SERVIZI: COME CAMBIA IL BUSINESS DELL´AFTERMARKET La trasformazione dell´aftermarket non riguarda soltanto normative e tecnologie, ma anche le esigenze di automobilisti e flotte e l´evoluzione dei modelli di business. Il confronto ha quindi affrontato il rapporto tra ricambi, servizi e capacità della filiera di rispondere a un cliente sempre più informato e a un parco circolante in continua evoluzione. Nel panel dedicato a ricambi e servizi del futuro, Gianluca Di Loreto di AlixPartners e Francesco Campagna di Roland Berger hanno analizzato le dinamiche che possono influenzare le scelte di flotte e consumatori, mentre Rosaria Amodio di GiPA Italia ha approfondito, attraverso i dati sul mercato, l´evoluzione del rapporto tra automobilista e aftermarket, tra aumento delle percorrenze, disponibilità di dati e nuovi servizi. Un ulteriore focus è stato dedicato alla fidelizzazione dei clienti aftersales e ai processi riparativi, attraverso il contributo di Simone Guidi di Car Service Management 360 (CSM360), Davide Bonavida di Autoflows ed Efrem Bresolin di Arval Service Lease Italia. Il confronto ha posto al centro dati, digitalizzazione e qualità dei processi come strumenti per migliorare la relazione con il cliente e costruire nuovi modelli di servizio. IL COMMENTO DEL DIRETTORE «Le nuove normative europee, dal Data Act all´AI Act, non sono solo vincoli burocratici, ma stanno riscrivendo le regole del gioco dell´autoriparazione» , dichiara Claudio Cangialosi , Direttore e CEO di Sicurauto.it. «Con questa sesta edizione dell´Aftermarket Report abbiamo voluto fornire alla filiera non solo dati esclusivi, ma anche una bussola operativa per orientarsi tra elettrificazione, accesso ai dati e nuove specializzazioni. Presentandolo dentro un luogo dove l´aftermarket lavora ogni giorno ci sembrava il modo migliore per farlo». IL 6° AFTERMARKET REPORT È LIBERAMENTE CONSULTABILE ONLINE Tutti e 30 gli approfondimenti del progetto sono disponibili nella sezione speciale di Sicurauto.it e continueranno a essere pubblicati sui canali social fino alla fine dell´anno, inclusi i video delle diverse sessioni e panel discussion che hanno anticipato e approfondito i temi e i dati del Report davanti alla platea dell´evento. Nei prossimi giorni saranno aggiunti nella sezione Report anche i due approfondimenti dedicati ai dati di Roland Berger e FIA Region I, arrivati a ridosso dell´evento. Nelle prossime settimane, inoltre, l´intero 6° Aftermarket Report sarà tradotto in lingua inglese, rendendo disponibili tutti i contenuti anche al pubblico internazionale. © riproduzione riservata Il mondo dell´autotrasporto dal 13 al 16 maggio prossimi torna protagonista a Transpotec Logitec 2026, confermandosi anima storica della manifestazione e centro di una trasformazione che attraversa l´intero comparto logistico. Un segnale forte e tangibile arriva dalla presenza al gran completo delle otto case produttrici europee di mezzi pesanti: DAF In "Notizie prodotti" La logistica è una leva fondamentale per lo sviluppo del Paese, a supporto dell´industria, della distribuzione e della competitività del sistema produttivo. Per esprimere pienamente questo ruolo, il settore ha però bisogno di regole chiare, strumenti normativi coerenti e un riconoscimento istituzionale adeguato alla sua centralità economica. È il messaggio In "Notizie prodotti" Autopromotec Conference torna nel 2018, dal 13 al 14 giugno, all´Unipol Arena di Casalecchio di Reno (BO) con la seconda edizione degli Stati Generali, un ciclo di convegni di altissimo profilo che risponde alle esigenze di aggiornamento continuo del settore. Una finestra sul futuro del mondo delle riparazioni e dei In "Autopromotec"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

ANSAit

www.ecostampa.it

Regione Lombardia

Anfia, la filiera italiana del motorsport è la prima in Europa

A Milano il Forum con F1 e Porsche, al via studio sull'impatto industriale del settore

MILANO, 14 ottobre 2026, 14:20
Redazione ANSA

Condividi

ANSAcheck notizie d'origine certificata



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

L'industria italiana del motorsport è la prima nell'Unione europea per importanza e rappresenta un patrimonio strategico per l'innovazione, l'occupazione e l'export.

È quanto emerso dalla seconda edizione dell'Anfia Motorsport Forum, ospitata oggi a Milano nell'Auditorium di Assolombarda, con la partecipazione dei principali protagonisti della filiera delle competizioni motoristiche.

Al centro dell'incontro le nuove tecnologie, la sicurezza, l'intelligenza artificiale e il trasferimento delle innovazioni dalle piste alla produzione industriale.

Tra gli ospiti Stefano Domenicali, presidente e amministratore delegato della Formula 1, e Thomas Laudenbach, vicepresidente di Porsche Motorsport, che ha affrontato le sfide dei nuovi regolamenti, della sostenibilità e dei carburanti sintetici. Annunciato inoltre uno studio affidato a Teha Group per

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

www.ecostampa.it

mappare la filiera italiana del motorsport a due e quattro ruote, con il contributo del team Data and Insights della Formula 1.

"Il motorsport italiano rappresenta un ecosistema economico, ingegneristico e tecnologico ad altissimo valore aggiunto, con ricadute sulla mobilità stradale, l'aerospazio e la difesa", ha dichiarato Massimiliano Marsiaj, coordinatore della sezione Motorsport di Anfia. "L'obiettivo dello studio è identificare il motorsport come un vero asset industriale nazionale, evidenziandone il forte impatto su occupazione ed export, anche per favorire politiche di sostegno alla competitività del settore".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Prova la Demo Gratuita

Monitoriamo i Social e il web H24 , 7 su 7, per fornirti le notizie piu interessanti

L'Eco D

www.ecostampa.it

Sport / F1

F1: Domenicali '900 milioni di tifosi, oltre il 40% sono donne'

'Età media sotto i 30 anni, siamo sempre più una piattaforma esperienziale'

MILANO, 14 ottobre 2026, 13:52

Redazione ANSA

Condividi

ANSAcheck notizie d'origine certificata



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

↑ © ANSA/EPA

"La Formula 1 conta ormai 900 milioni di tifosi nel mondo e in pochi anni abbiamo cambiato radicalmente il profilo di chi ci segue: da un pubblico prevalentemente maschile siamo passati a una quota femminile superiore al 40%, mentre l'età media è scesa da oltre 55 anni a meno di 30 in alcuni Paesi".

Lo ha dichiarato Stefano Domenicali, presidente e amministratore delegato della Formula 1, intervenendo in collegamento all'ANFIA Motorsport Forum a Milano.

"Siamo contenti dei risultati, ma proprio perché le cose stanno andando molto bene non dobbiamo sederci sugli allori", ha sottolineato Domenicali, spiegando che "la Formula 1 non è più soltanto una piattaforma sportiva, con le corse al centro, ma sta diventando sempre più una piattaforma esperienziale, capace di mantenere connessi sia i tifosi storici sia le nuove generazioni".

Una trasformazione che ha consentito di attrarre nuovi partner e conquistare mercati internazionali. "Stiamo appena scoprendo gli Stati Uniti, mentre il Far East e la Cina rappresentano aree fondamentali per la nostra crescita", ha aggiunto. Secondo Domenicali, il successo dipende dalla capacità di "intercettare i segnali del mondo giovanile e le nuove tendenze del mercato. Oggi tutto l'ecosistema della Formula 1 ha compreso la direzione da seguire, dagli aspetti regolamentari a quelli sportivi e commerciali, È l'unico modo per continuare a essere rilevanti in un mondo dove la competizione non è soltanto sportiva", ha concluso Domenicali.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

Sport / F1

F1: Domenicali, Gp in Ruanda è una grande opportunità per l'Africa

'Investimenti e sviluppo, il nostro sport guarda oltre le corse'

MILANO, 14 ottobre 2026, 13:36

Redazione ANSA

Condividi

ANSAcheck notizie d'origine certificata



↑ © ANSA/EPA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

"La Formula 1 è passata dall'essere un campionato eurocentrico a una competizione davvero mondiale.

L'unico continente che ancora ci mancava era l'Africa e abbiamo lavorato a lungo per trovare un interlocutore credibile, disposto a investire e a presentare un progetto importante".

Lo ha dichiarato Stefano Domenicali, presidente e amministratore delegato della Formula 1, intervenendo in collegamento all'ANFIA Motorsport Forum a Milano, commentando la novità del Gran Premio d'Africa a partire dal 2030.

"L'interesse suscitato dalla conferenza stampa di ieri, alla presenza del presidente del Ruanda e di numerosi rappresentanti africani, è stato straordinario", ha spiegato Domenicali, sottolineando come l'Africa sia "un continente giovane, in grande crescita, dove abbiamo già oltre cinque milioni di persone che seguono la Formula 1". Secondo il numero uno della F1, il progetto rappresenta un'opportunità che va oltre lo sport: "Non appena le infrastrutture saranno completate, potremo contribuire a portare attenzione, istruzione, attività e investimenti. La Formula 1 deve guardare anche alla dimensione socioculturale, assumendosi le proprie responsabilità".

Domenicali ha evidenziato anche le ricadute economiche dell'iniziativa: "Ci saranno un indotto diretto e indiretto, tanti investimenti e numerose persone impegnate nella preparazione del Gran Premio. In Ruanda è previsto un nuovo aeroporto internazionale entro la fine del prossimo anno e diversi nostri partner hanno deciso di stabilire lì i propri hub per coordinare le attività di sviluppo futuro", ha concluso.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

askanews.it
www.ecostampa.it



FESTA CINEMA ROMA 2026 SPETTACOLO VIDEONEWS

Festa Roma, in concorso "Brianza": i soldi, la paura di perdere tutto

14 OTTOBRE 2026

SPORT

Formula1, Domenicali: 900 milioni di tifosi, oltre 40% donne

Gp in Ruanda è una grande opportunità per l'Africa

OTT 14, 2026 Formula1

info & imprese

askanews
Segui la Pagina 185.430 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

askanews.it
askanews
www.ecostampa.it



Roma, 14 ott. (askanews) – La Formula 1 conta 900 milioni di tifosi nel mondo, con una quota femminile superiore al 40% e un'età media scesa sotto i 30 anni in alcuni Paesi. Lo ha dichiarato Stefano Domenicali, presidente e amministratore delegato della Formula 1, intervenendo in collegamento all'ANFIA Motorsport Forum a Milano. "In pochi anni abbiamo cambiato radicalmente il profilo di chi ci segue: da un pubblico prevalentemente maschile siamo passati a una quota femminile superiore al 40%, mentre l'età media è scesa da oltre 55 anni a meno di 30 in alcuni Paesi", ha spiegato.

Un'evoluzione che, secondo Domenicali, richiede di continuare a innovare. "Siamo contenti dei risultati, ma proprio perché le cose stanno andando molto bene non dobbiamo sederci sugli allori", ha sottolineato, evidenziando come la Formula 1 non sia più soltanto una piattaforma sportiva, con le corse al centro, ma sempre più "una piattaforma esperienziale", capace di coinvolgere sia i tifosi storici sia le nuove generazioni. Tra i mercati strategici per la crescita, gli Stati Uniti, il Far East e la Cina.

Domenicali ha commentato anche il progetto del Gran Premio d'Africa dal 2030, annunciato ieri. "La Formula 1 è passata dall'essere un campionato eurocentrico a una competizione davvero mondiale. L'unico continente che ancora ci mancava era l'Africa e abbiamo lavorato a lungo per trovare un interlocutore credibile, disposto a investire e a presentare un progetto importante", ha affermato.

Il continente africano, ha aggiunto, è "giovane, in grande crescita", con oltre cinque milioni di persone che già seguono la Formula 1. Il progetto, ha spiegato, potrà produrre ricadute che vanno oltre lo sport, attraverso infrastrutture, investimenti, occupazione e formazione. In Ruanda è previsto un nuovo aeroporto internazionale entro la fine del prossimo anno e diversi partner della Formula 1 hanno scelto di stabilire nel Paese i propri hub per coordinare le future attività di sviluppo.

"La Formula 1 deve guardare anche alla dimensione socioculturale, assumendosi le proprie responsabilità", ha concluso Domenicali, sottolineando la necessità di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

intercettare le tendenze delle nuove generazioni e di mantenere la rilevanza del campionato in un contesto in cui la competizione non è soltanto sportiva.







Home
Politica
Economia
Esteri
Cronaca
Sport
Sociale
Cultura
Spettacolo
Videonews

Transizione Ecologica
Scienza e Innovazione
Benessere e Bellezza
Agrifood
Turismo
Motori

Sistema Trasporti
Lifestyle e Design
Made in Italy
Start Up
Salute
Moda
Info e Imprese

Abruzzo
Basilicata
Calabria
Campania
Emilia Romagna
Friuli Venezia Giulia
Lazio
Liguria
Lombardia
Marche

Molise
Piemonte
Puglia
Sardegna
Sicilia
Toscana
Trentino Alto Adige
Umbria
Valle d'Aosta
Veneto

Asia
Nomi e Nomine
Crisi Climatica
Cyber Affairs
Askaenergy
Italiani nel mondo
Europa Building
Sguardi
Mondo Tech
Dentro l'Europa
Festa Cinema Roma 2026

PCM – Attività di Governo
Chi siamo
La Redazione
Area Clienti
Disclaimer e Privacy
Informativa Cookie
Whistleblowing
Pubblicità

askanews

Editore: askanews S.p.A.
Sede Legale: Via Prenestina 685, 00155 Roma
Sedi Operative: Via Prenestina 683, 00155 Roma
Corso Europa 7, 20122 Milano - Via della Scala 11, 50123 Firenze
Ph. +39 06695391
Capitale Sociale: € 500.005,00 deliberato ed € 53.944,00 sottoscritto e versato
P.I. 01719281006 - C.F. 07201450587

© 2026 askanews S.p.A.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

askanews.it
www.ecostampa.it



ECONOMIA MOTORI

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

Vavassori: pausa regolamentare di 3 anni. Settore va protetto subito

OTT 14, 2026 Auto

info & imprese

askanews
Segui la Pagina 185.433 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

askanews.it
www.ecostampa.it



Milano, 14 ott. (askanews) – L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica.

A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. Nel 2026 l'automotive europeo registra per la seconda volta il livello di disruption più alto tra le industrie considerate, con un indice pari a 74, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese.

Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas.

Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili".

Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili.

Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato, criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune.

Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.







Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

Quotidiano
14-10-2026
Pagina 19
Foglio 1 / 2

Il Sole 24 ORE

Tiratura: 55.094
Diffusione: 107.752

www.ecostampa.it

Difesa ed energia spingono i robot: corre l'export, in frenata l'Italia

Macchine utensili

Ordini esteri del terzo trimestre a +24,7%, giù del 7% la domanda interna Rosa (Ucimu): «Da noi mercato debole nonostante le tante trattative in corso»

Luca Orlando

Scattano i mercati esteri, resta ancora una volta indietro l'Italia.

I dati raccolti da Ucimu-Sistemi per Produrre sugli ordinativi del terzo trimestre dell'anno per i produttori di macchine utensili evidenziano una divaricazione netta tra ciò che accade sul mercato interno e le commesse ottenute sui mercati internazionali.

Se l'indice nel suo complesso registra una crescita a doppia cifra, un progresso del 10,5%, questo è il risultato di ordini raccolti oltreconfine cresciuti del +24,7% rispetto al terzo trimestre del 2025 mentre in Italia, nonostante la messa a terra definitiva dell'iperammortamento, si registra un calo del 7,1% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Va detto, in generale, che il terzo trimestre è quello che presenta i valori assoluti più limitati (l'indice si pone a quota 59, mettendo a 100 la media del 2021), situazione che amplifica in termini percentuali oscillazioni assolute anche limitate. E tuttavia l'indicazione resta importante.

«La piattaforma dei nuovi incentivi, operativa da giugno - spiega il presidente di Ucimu Riccardo Rosa in occasione del convegno di apertura della rassegna Bi-Mu a Milano - è stata accolta inizialmente con un certo fervore mentre ora si vede un poco di rallentamento».

«Dopo un primo rimbalzo - conferma il viceministro al Mimit Valentino Valentini - ora c'è un attimo di incertezza. Ma ad ogni modo il sistema mette a disposizione una dotazione di dieci miliardi in tre anni, permettendo alle aziende di avere un orizzonte certo per investire, programmando le proprie attività».

Un giro tra gli stand e un confronto con gli imprenditori conferma in effetti queste osservazioni, con un mercato italiano non particolarmente brillante.

«Anche se bisogna dire - spiega l'imprenditore piemontese Mauro Biglia, a capo dell'omonima azienda di torni - che se in Italia c'è una trattativa oggi è sempre con l'iperammortamento, che viene sistematicamente preso in considerazione da chi vuole investire».

«La domanda interna - aggiunge Rosa - resta debole nonostante le numerose trattative in corso. L'incertezza del contesto internazionale e il rincaro dei costi dell'energia incidono in modo evidente sull'attività degli operatori dell'industria manifatturiera del nostro paese, che stanno rimandando gli investimenti in attesa di maggior chiarezza. Siamo dunque fiduciosi che la domanda italiana potrà riprendere slancio sostenuta anche dalla misura dell'iperammortamento che, nella versione 5.0, permette una migliore pianificazione degli investimenti, che possono essere distribuiti fino a settembre 2028».

Anche se il -7,1% in Italia non è certo brillante, va registrato comunque un quadro meno negativo rispetto al passato, con ordini del primo e secondo trimestre in Italia in calo rispettivamente del 29 e 39%.

Migliore ad ogni modo è il quadro oltreconfine, dove le commesse si sviluppano con una crescita a doppia cifra, grazie in particolare agli Stati Uniti.

«Difesa ed energia lì stanno ancora tirando - spiega il direttore commerciale di Pama Matteo Mattuzzi»; «si intensifica la domanda anche per la componentistica dei data center», aggiunge Biglia.

«Oltre agli Stati Uniti - aggiunge ancora Rosa - è da segnalare anche la Germania, che comincia a dare segni di ripresa: sicuramente una buona notizia per l'industria italiana di settore».

Nei dati elaborati dal Centro Studi di Ucimu nel primo semestre i principali mercati di sbocco dell'offerta italiana di settore sono risultati in effetti proprio Stati Uniti (329 milioni di euro +12,6%) e Germania (137 milioni di euro, +7,6%), seguiti da Francia Polonia e Spagna.

In termini settoriali, se la domanda in arrivo dal comparto automotive, principale mercato di sbocco del settore, continua a languire, si segnalano invece richieste crescenti nell'area della Difesa e dell'Aerospazio, a prescindere dall'area geografica coinvolta.

«Stiamo assistendo in questa fase a cambiamenti epocali sia in termini geopolitici che tecnologici - spiega il condirettore generale di Leonardo Gian Piero Cutillo - e nel nostro caso, così come per il nostro settore in generale, si verifica un chiaro eccesso di domanda. Stiamo facendo di tutto per rispondere alle richieste, anche se il tema non è solo quello della capacità produttiva ma anche dei tempi necessari per lo sviluppo».

Situazione opposta, nell'equilibrio tra domanda e offerta, è quella invece dell'auto europea, che paga prezzi sempre più alti alla concorrenza cinese. «Se fino a quattro anni fa la quota cinese in Italia nelle auto era del 2% - spiega il presidente di Anfia Roberto Vavassori - oggi siamo al 15% e in questo modo non andiamo da nessuna parte. La soluzione? Tornare ad innovare e ad investire, facendo ancora una volta diventare l'Europa un player mondiale di riferimento. Solo in Italia ci sono 1600 miliardi privati fermi sui conti correnti, risorse che potrebbero fornire uno slancio decisivo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Il Sole 24 ORE

www.ecostampa.it

I NUMERI

+10,5

Crescita percentuale media

In totale, nel terzo trimestre le commesse di produttori di macchine utensili crescono a doppia cifra, risultato di due trend opposti: mentre il mercato interno arretra infatti di sette punti, la crescita degli ordini oltreconfine è del 24,7%.

-4,2%

La media del 2026

Resta comunque in rosso il bilancio dei primi nove mesi dell'anno, per effetto di una caduta di trenta punti del mercato interno, non compensata del tutto dalla crescita del 13, 4% realizzata dalle aziende sui mercati internazionali.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.


Difesa ed energia spingono i robot: corre l'export, in frenata l'Italia

Quattrocento aziende in vetrina nella 35esima edizione di Bi-Mu

Sostenibilità e tecnologie volano per la filiera italiana

Creiamo Fiducia, insieme.

kiwa

089849-IT073K

Quotidiano
14-10-2026
Pagina 9
Foglio 1

GAZZETTA DI CARPI

Diffusione: 5.879

www.ecostampa.it

Gli scenari

Futuro Maserati, Filosa prende tempo «A questo punto non possiamo più sbagliare»

Il nuovo piano è atteso entro dicembre mentre cresce la produzione a Modena

«Su Maserati ci stiamo prendendo tempo per fare le cose per bene, so quanto è importante non sbagliare più, non abbiamo altre opportunità». Lo ha detto l'amministratore delegato del Gruppo Stellantis, Antonio Filosa, parlando al Salone dell'Auto di Parigi, rispondendo a chi chiedeva conto dei tempi sul Piano per il marchio del Tridente, atteso per dicembre. "Dobbiamo farlo bene, deve funzionare, vogliamo arrivare convinti e con un piano strategico. Spero che a Modena, a dicembre, riusciamo a convincere - ha detto Filosa - Ci stiamo prendendo il tempo che serve". L'amministratore delegato ha riconosciuto le difficoltà produttive del marchio: "Maserati è un brand italiano, ha due fabbriche, una di Modena e una di Cassino, che purtroppo hanno livelli di produzione più bassi di quelli che dovrebbero avere, perchè manca il prodotto in questo momento", ha detto ancora. "Sono sicuro che il nuovo piano riceverà una reazione molto positiva". Filosa non ha anticipato in questa occasione dettagli sui possibili partner cinesi del Tridente, Huawei e Jac: di una partnership si era parlato nelle scorse settimane. Nei primi nove mesi dell'anno lo stabilimento Maserati di Modena (fonte Fim-Cisl) ha intanto registrato una crescita significativa dei volumi produttivi, passando dalle 75 unità prodotte nello stesso periodo del 2025 alle 645 attuali. L'incremento è principalmente legato al trasferimento a Modena delle attività di assemblaggio delle Maserati GranTurismo e GranCabrio, che oggi rappresentano circa l'90% della produzione complessiva dello stabilimento. Dall'inizio dell'anno il ricorso agli ammortizzatori sociali ha interessato complessivamente 24 giornate e non ha coinvolto tutti i reparti. "Considerato il limitato utilizzo dello strumento, auspichiamo – spiega il sindacato - che non sia più necessario ricorrervi e che l'andamento produttivo possa consentire una maggiore continuità delle attività. Per lo stabilimento di Modena, il Gruppo ha inoltre annunciato il 'Progetto Alta Gamma', un'iniziativa che prevede il coinvolgimento della Motor Valley e punta alla realizzazione di vetture di lusso caratterizzate da un elevato contenuto tecnologico e da una forte componente artigianale. Ora attendiamo il piano Maserati, per comprendere quali ulteriori assegnazioni potranno essere destinate a Modena. Sarà importante verificare se queste scelte saranno in grado di rafforzare la strategia produttiva e commerciale che le organizzazioni sindacali chiedono da tempo, garantendo allo stabilimento prospettive solide e durature". Da segnalare infine che per la prima volta da tempo immemorabile le vendite di vetture Maserati in Italia non sono diminuite, almeno a settembre. Il mese scorso infatti il Tridente ha venduto (dati Anfia) 133 vetture sul mercato domestico contro le 100 dello stesso mese dell'anno passato. Ovviamente il dato annuale è ancora pesantemente in deficit (-37.5%), 881 unità contro 1.405. Da segnalare che la Ferrari invece da gennaio a settembre ha venduto in Italia 808 vetture, il 27% in più del 2025.



La sede Maserati a Modena



Antonio Filosa amministratore delegato Gruppo Stellantis


ECONOMIA & MODENA

GranTerre oltre la Manica e acquista Pimpernel Wharf

Futuro Maserati, Filosa prende tempo «A questo punto non possiamo più sbagliare»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Quotidiano
14-10-2026
Pagina 21
Foglio 1

italypost

Tiratura: 12.000

www.ecostampa.it

macchinari

Macchine utensili in ripresa Ordini a +10,5%, corre l'estero

Il terzo trimestre torna a crescere, ma non l'Italia (-7,1%) Rosa: pesano energia e incertezza, la spinta arriverà dal 5.0

di **MICHELANGELO BONESSA**

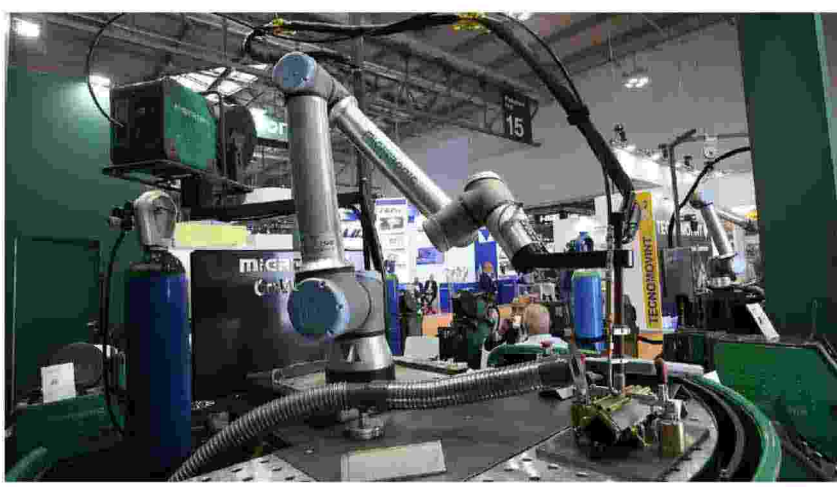
Gli ordini di macchine utensili tornano a crescere (dopo il -25,9% del trimestre aprile-giugno), ma solo grazie all'estero. Nel terzo trimestre 2026 l'indice elaborato dal Centro Studi & Cultura di Impresa di Ucimu-Sistemi per Produrre ha segnato un +10,5% rispetto a luglio-settembre 2025, attestandosi a 58,9 punti (base 100 nel 2021). A spingere sono gli ordini raccolti oltreconfine, saliti del 24,7% a quota 108,6. In Italia la raccolta è invece arretrata del 7,1% e l'indice si è fermato a 14,3.

I dati sono stati presentati il 13 ottobre dal presidente dell'associazione, Riccardo Rosa, all'inaugurazione di 35.BI-MU, la biennale delle macchine utensili, della robotica e dell'automazione in corso a fieramilano Rho fino a venerdì 16 ottobre. «La domanda interna resta debole nonostante le numerose trattative in corso», ha spiegato Rosa. «L'incertezza del contesto internazionale e il rincaro dei costi dell'energia incidono in modo evidente sull'attività degli operatori dell'industria manifatturiera del nostro paese, che stanno rimandando gli investimenti in attesa di maggior chiarezza». La fiducia è riposta nell'iperammortamento, che secondo Rosa, nella versione 5.0, «permette una migliore pianificazione degli investimenti, che possono essere distribuiti fino a settembre 2028».

Tutt'altro clima all'estero, dove l'attività dei costruttori italiani è risultata «decisamente dinamica». Oltre agli Stati Uniti, la cui domanda resta vivace, anche la Germania «comincia a dare segni di ripresa». Sul fronte delle esportazioni, nel primo semestre 2026, ultimo dato disponibile, gli Usa si sono confermati primo mercato di sbocco con 329 milioni di euro (+12,6%), davanti alla Germania con 137 milioni (+7,6%), poi Francia, Polonia e Spagna. «A trainare gli ordinativi sono i settori *aerospace* e difesa oltre a quello dell'energia, indipendentemente dal paese di riferimento», ha sottolineato Rosa.

Sono proprio i due comparti a cui 35.BI-MU dedica, tra le novità di questa edizione, altrettanti forum speciali, con le testimonianze dei direttori di produzione e *operations* di alcuni grandi gruppi internazionali e degli amministratori delegati di Pmi italiane. All'inaugurazione, presente il viceministro delle Imprese Valentino Valentini, sono intervenuti anche Gian Piero Cutillo, condirettore generale di Leonardo, e Roberto Vavassori, amministratore esecutivo di Brembo e presidente di Anfia.

Gli espositori sono oltre 400, su 40 mila metri quadrati nei padiglioni 22 e 24, con sette aree tematiche: dalla robotica alla manifattura additiva, fino alla nuova Tool Tech dedicata agli utensili evoluti. In calendario più di 50 incontri tra convegni, *workshop* e tavole rotonde. Con Ice-Agenzia e Farnesina, Ucimu ha organizzato una missione di 120 operatori esteri, tra *trade analyst* e utilizzatori, da 17 paesi, tra cui Stati Uniti, India, Brasile e Turchia. È prevista anche una delegazione della Commissione europea con rappresentanti di Cecimo, mentre sono attesi circa 4 mila studenti. Una mostra fotografica celebra i 70 anni dall'avvio dell'organizzazione della prima BI-MU.



— Macchina utensile esposta a una fiera (Clemente Marmorino)



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Attualità

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole

- 14/10/2026 1 0

Facebook | Twitter | Pinterest | WhatsApp

Milano, 14 ott. (askanews) – L'industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica.

A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. Nel 2026 l'automotive europeo registra per la seconda volta il livello di disruption più alto tra le industrie considerate, con un indice pari a 74, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le

EMMEGI REVISO
Consulenza aziendale e gestione contabile
segreteria@emmegireviso.it
Tel. +39 0816123885

POST POPOLARI



Champions League, oggi Feyenoord-Como – Diretta

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

stime richiamate da Cordone, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo sarà cinese.

Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, "l'energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l'anno". Ha chiesto di legare l'accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell'energia non indicizzato al gas.

Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l'avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato "auto più semplici e accessibili".

Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell'ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. "Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato", ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l'obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030.

Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l'industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell'elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili.

Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto "una pausa regolamentare di tre anni" per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. "Il settore automotive va protetto subito", ha affermato, criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune.

Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. "Non possiamo più rinviare le scelte", ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell'energia.

Previous article
Uomo sbranato da una tigre, Trump posta il video: "Non si scherza con la natura". Poi pubblica la parodia con IA

Next article
Trump riposta il video dell'uomo sbranato dalla tigre, e poi ci scherza su | VIDEO

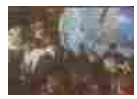
POST RECENTI

ATTUALITÀ



ATTUALITÀ





Pestaggio del 50enne a Napoli, nel branco quasi tutti minori: due sono figli di un poliziotto



VIDEO| Alessia Marcuzzi e la menopausa: "Mi vergognavo, mi sentivo meno donna. Oggi dico: è il momento per rifiorire"



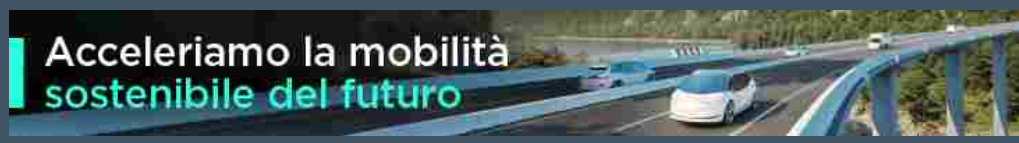
Sabotaggio Nord Stream, al via in Germania il processo contro Kuznietsov



La soluzione di Renzi per il campo largo è "un accordo alla tedesca"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

AUTO tecnica



Cerca articoli...
Cerca

ABBONATI ALLA RIVISTA AUTO TECNICA

NEWS AUTO TECNICA INDUSTRIA MOTORSPORT CLASSIC VEICOLI COMMERCIALI LE MOTO VIDEO

Home › News › Attualità › Automotive europeo, è l'ora delle scelte

Automotive europeo, è l'ora delle scelte

Di **a cura della Redazione** - 14 Ottobre 2026



A #FORUMAutoMotive il settore automotive europeo affronta crisi, concorrenza cinese, transizione tecnologica, occupazione e competitività

Indice dei contenuti

1. Cina, che velocità!
2. Il problema non è soltanto vendere automobili
3. Parola d'ordina, neutralità tecnologica
4. La crisi arriva fino alla componentistica
5. Occupazione e industria il vero banco di prova
6. Dalle parole ai fatti

NEWSLETTER

Ricevi ogni mese contenuti in esclusiva nella nostra Newsletter. Potrai sempre, anche se questo ci dispiacerà molto, cancellare la tua iscrizione.

email*

Nome

Iscriviti



Ultimi Articoli



Automotive europeo, è l'ora delle scelte
14 Ottobre 2026



"L'auto del futuro deve essere accessibile" parola di Stellantis
14 Ottobre 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Da #FORUMAutoMotive arriva il messaggio che la transizione non può più essere soltanto una questione di tecnologia. Competitività, industria, occupazione e libertà di scelta sono ormai parte della stessa partita. L'automotive europeo è arrivato a un punto in cui non è più possibile rimandare le decisioni.

Questi, in sintesi, i messaggi emersi dal meeting di #FORUMAutoMotive, andato in scena a Milano il 13 ottobre, dove rappresentanti delle istituzioni, industria, componentistica, concessionari, sindacati e associazioni di categoria si sono posti una domanda tutt'altro che semplice: come può l'Europa affrontare la transizione senza perdere competitività lungo la strada?

Il tema non riguarda più soltanto l'auto elettrica, l'ibrido o il motore termico. Riguarda la capacità stessa dell'Europa di produrre automobili, sviluppare tecnologie, mantenere posti di lavoro e attrarre nuovi investimenti.

Oggi, emerge da #FORUMAutoMotive, quei rischi si sono trasformati in una crisi che coinvolge l'intero sistema industriale, mentre la concorrenza cinese ha continuato ad avanzare.

Cina, che velocità!

I numeri presentati da Practice Automotive di AlixPartners, fotografano un divario con la Cina che non è soltanto tecnologico, ma soprattutto industriale.

Nel 2026 l'automotive europeo registra un "indice di disruption" pari a 74, il livello più elevato tra le industrie considerate per la seconda volta. Il 60% degli operatori intervistati ritiene inoltre di essere superato dai concorrenti cinesi.

Il dato forse più significativo riguarda però i tempi di sviluppo: circa 20 mesi in Cina contro i 40 mesi necessari in Europa, con un vantaggio di costo stimato intorno al 35%.

È una differenza che pesa direttamente sulla capacità di innovare. Perché nell'auto moderna la velocità di sviluppo è ormai parte integrante della competitività, al pari di motori, batterie, software e sistemi elettronici.



Lo sconto che divide la filiera
14 Ottobre 2026



Chery, l'assalto all'Europa parte da Parigi
14 Ottobre 2026



Blume "L'auto europea deve essere elettrica, europea e competitiva"
13 Ottobre 2026

Articoli correlati

Auto Europa 2023

Formula E Marvel



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

E la pressione potrebbe aumentare ulteriormente. Secondo alcune stime, nel 2030 un'auto su tre venduta nel mondo potrebbe essere cinese. Gli OEM cinesi, inoltre, prevedono di rinnovare dal 50 al 100% dei propri volumi in tre anni, contro il 22-34% dei costruttori tradizionali.

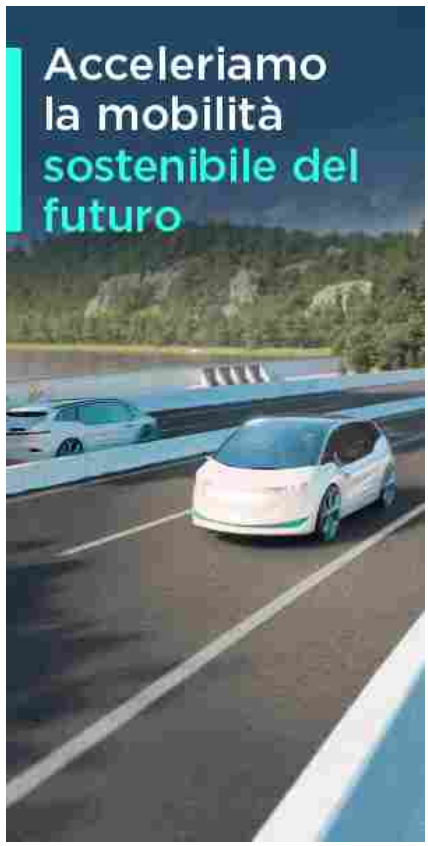
Il problema non è soltanto vendere automobili

La discussione ha poi spostato il baricentro dalla semplice competizione commerciale alla capacità europea di produrre.

OMR Automotive, ha richiamato il tema dei costi industriali, sottolineando come in Cina l'energia costi circa la metà e si lavori 320 giorni l'anno. La sua proposta è collegare l'accesso al mercato europeo a una quota di produzione localizzata e di costruire un sistema energetico più competitivo.

Anche l'utilizzo degli impianti rappresenta una criticità. La capacità produttiva inutilizzata apre infatti spazi per nuovi investimenti cinesi in Europa, trasformando quella che potrebbe sembrare soltanto una difficoltà congiunturale in una questione strategica.

E qui emerge uno dei paradossi della situazione attuale: l'Europa rischia di diventare contemporaneamente il mercato di sbocco e il luogo di produzione dei suoi nuovi concorrenti.



Parola d'ordina, neutralità tecnologica

Nel corso del confronto è tornata più volte la richiesta di una maggiore neutralità tecnologica.

Alberto Gusmeroli, Presidente della Commissione Attività Produttive della Camera dei Deputati, ha chiesto maggiore libertà nella scelta delle tecnologie, richiamando anche la necessità di automobili più semplici e accessibili.

Sul fronte della mobilità alternativa, NGV Italy ha sostenuto la necessità di una transizione tecnologicamente neutrale, mentre Federchimica-Assogasliquidi ha richiamato il ruolo del GPL e del retrofit. UNEM ha posto invece l'attenzione su biocarburanti e bioraffinerie.



Una posizione che non significa necessariamente mettere in discussione l'elettrificazione. Motus-E, ha infatti ribadito che l'elettrico rappresenta una risposta alla dipendenza dai combustibili fossili e ha chiesto di rafforzare gli incentivi per i veicoli commerciali e industriali. Il punto, semmai, sembra essere un altro: non tutte le applicazioni possono essere trattate allo stesso modo e con gli stessi tempi.

La crisi arriva fino alla componentistica

Se c'è un aspetto che il confronto di Milano ha reso particolarmente evidente è che la crisi dell'automotive non riguarda soltanto i costruttori.

La filiera della componentistica è direttamente coinvolta. Assogomma ha ricordato il peso del comparto della gomma, con circa 200mila addetti collegati all'automotive, mettendo in evidenza inoltre gli effetti dei dazi sugli pneumatici cinesi e le tensioni sulle forniture.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

Anche DEKRA ha richiamato la necessità di regole più stabili: per chi opera su mercati internazionali, infatti, la proliferazione di normative e certificazioni rende sempre più difficile programmare gli investimenti.

Il problema, dunque, non è più soltanto quale automobile costruire. È dove costruirla, con quali componenti, con quale energia e secondo quali regole.

Occupazione e industria il vero banco di prova

Il tema occupazionale ha attraversato trasversalmente il dibattito. Dai sindacati è arrivato il richiamo alla necessità di una politica industriale europea capace di difendere l'indotto e accompagnare la trasformazione.

FIM-CISL ha portato l'esempio della Germania e delle mobilitazioni legate a tagli e chiusure, sottolineando quanto il destino delle industrie automobilistiche dei due Paesi sia interconnesso.

Se l'Europa perde contemporaneamente produzione, tecnologia e competenze, recuperare terreno diventa molto più difficile.

Tra gli interventi durante l'evento, particolarmente significativo quello dell'ANFIA, che ha proposto una pausa regolamentare di tre anni per individuare le misure necessarie a rafforzare la competitività europea.

Una proposta radicale, ma che fotografa il livello di preoccupazione raggiunto dall'industria.

Ancora più articolata la posizione dell'UNRAE, che ha individuato cinque direttrici: traiettoria europea sulla CO_2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. La sua conclusione riassume forse meglio di qualsiasi altra la posta in gioco: la transizione e la competitività non devono essere considerate alternative, ma due obiettivi da far procedere insieme.

Dalle parole ai fatti

Il titolo di questa edizione di #FORUMAutoMotive "Basta con le parole. Subito i fatti!" è il collettore su cui convergono, pur partendo da posizioni differenti, molti degli interventi ascoltati a Milano.

L'Europa deve decidere che tipo di industria automobilistica vuole avere nei prossimi dieci anni. Un'industria soltanto chiamata ad adeguarsi alle regole oppure una filiera capace di contribuire alla definizione della propria trasformazione?

La risposta non può essere semplicemente elettrico contro termico, Europa contro Cina o industria contro ambiente. L'automobile è ormai un sistema nel quale energia, software, batterie, materie prime, competenze industriali, infrastrutture e normativa sono profondamente interconnessi.

E proprio per questo la vera neutralità tecnologica potrebbe non consistere nel difendere una

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

tecnologia rispetto a un'altra, ma nel creare le condizioni affinché sia la soluzione più efficiente, sostenibile e competitiva a prevalere.

Per l'Europa il tempo delle discussioni, insomma, sembra davvero vicino alla fine. Ora resta da capire se le prossime scelte saranno abbastanza rapide da consentire al Vecchio Continente di restare protagonista dell'automobile che verrà.

auto elettrica automotive europeo cina ForumAutoMotive Industria automotive neutralità tecnologica transizione automotive

Articolo precedente

"L'auto del futuro deve essere accessibile" parola di Stellantis

ALTRO DALL'AUTORE



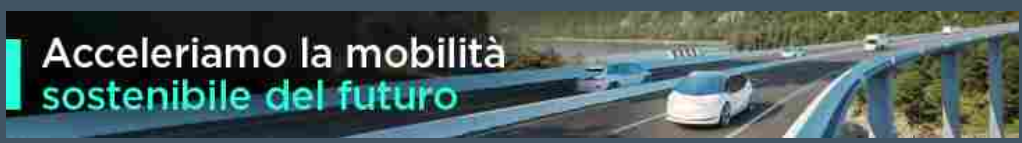
Automotive europeo, è l'ora delle scelte



"L'auto del futuro deve essere accessibile" parola di Stellantis



Lo sconto che divide la filiera



AUTO tecnica

Image Communication Srl
Via Chieri 23/2
Pino Torinese (TO)

Contattaci: redazione@autotecnica.org

Lapis adv
concessionaria di pubblicità

Per la pubblicità su Auto Tecnica

info@lapisadv.it

Viale Monte Nero, 56 - 20135 Milano

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Bresciaoggi.it

www.ecostampa.it

Anfia, la filiera italiana del motorsport è la prima in Europa

ANSA

A Milano il Forum con F1 e Porsche, al via studio sull'impatto industriale del settore

14 ottobre 2026



MILANO, 14 OTT - L'industria italiana del motorsport è la prima nell'Unione europea per importanza e rappresenta un patrimonio strategico per l'innovazione, l'occupazione e l'export. È quanto emerso dalla seconda edizione dell'Anfia Motorsport Forum, ospitata oggi a Milano nell'Auditorium di Assolombarda, con la partecipazione dei principali protagonisti della filiera delle competizioni motoristiche. Al centro dell'incontro le nuove tecnologie, la sicurezza, l'intelligenza artificiale e il trasferimento delle innovazioni dalle piste alla produzione industriale. Tra gli ospiti Stefano Domenicali, presidente e amministratore delegato della Formula 1, e Thomas Laudenbach, vicepresidente di Porsche Motorsport, che ha affrontato le sfide dei nuovi regolamenti, della sostenibilità e dei carburanti sintetici. Annunciato inoltre uno studio affidato a Teha Group per mappare la filiera italiana del motorsport a due e quattro ruote, con il contributo del team Data and Insights della Formula 1. "Il motorsport italiano rappresenta un ecosistema economico, ingegneristico e tecnologico ad altissimo valore aggiunto, con ricadute sulla mobilità stradale, l'aerospazio e la difesa", ha dichiarato Massimiliano Marsiaj, coordinatore della sezione Motorsport di Anfia. "L'obiettivo dello studio è identificare il motorsport come un vero asset industriale nazionale, evidenziandone il forte impatto su occupazione ed export, anche per favorire politiche di sostegno alla competitività del settore". (ANSA).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Bresciaoggi.it

www.ecostampa.it

MILANO

Bresciaoggi è su Whatsapp. Clicca qui per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.

Abbonamento promo annuale BSO

Geopolitica 2026 iscrizioni

/// **ITALIA**

Individuati i due componenti della banda della minicar, sono due minorenni e hanno confessato: «Ci siamo divertiti così»

/// **MONDO**

Zelensky, oggi a Londra vedrò Re Carlo III

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ENERGIAOLTRE.IT

www.ecostampa.it

Nuovo Codice della strada: Anfia esprime soddisfazione per il pieno riconoscimento degli autoarticol

Abbonati per leggere il contenuto di questo articolo. Altrimenti effettua il login: immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

gazzetta.it
La Gazzetta dello Sport

www.ecostampa.it

EVENTI

Il motorsport italiano alza la voce: contiamoci e facciamc sentire il nostro peso

Gazzetta MOTORI
Gazzetta Motori: tutte le notizie

In un forum organizzato a Milano da Anfia Motorsport il settore, che conta oltre 170 aziende e 8.000 dipendenti, annuncia la realizzazione di uno studio approfondito sul comparto, da presentare anche al mondo della politica perché prenda coscienza della sua importanza

Emilio Deleidi
14 ottobre - 18:14 - MILANO

Scegli Gazzetta come fonte preferita su Google



Riccardo De Filippi, Ceo Motorsport di Marelli, annuncia lo studio Anfia

Quanto pesano il motorsport e le sue imprese nel sistema economico italiano? A chiederselo è **Anfia Motorsport**,



Eccellenze Vavassori: incentivare

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

gazzetta.it
La Gazzetta dello Sport

www.ecostampa.it

per rappresentare questa importante realtà. I dati preliminari parlano di un settore di rilievo, non solo per l'eccellenza delle imprese che ne fanno parte e che spesso sono tra i principali fornitori della massima categoria delle competizioni, la Formula 1, ma anche a livello numerico. L'Anfia stessa ha infatti censito in via preliminare oltre 170 imprese, per un fatturato annuo complessivo che supera i due miliardi di euro, con circa 8 mila addetti e un 85% delle imprese concentrate nel Nord e in Centro Italia, in particolare in Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna. Una fotografia eloquente, ma non ancora sufficiente, tanto da aver indotto Anfia ad annunciare, in occasione della seconda edizione dell'Anfia Motorsport Forum, che si è tenuto a Milano all'auditorium di Assolombarda, uno studio sulla filiera industriale del motorsport in Italia. Introdotto da Riccardo De Filippi, Ceo Motorsport di Marelli, in qualità di membro del comitato di coordinamento della sezione Motorsport dell'Anfia, lo studio ha lo scopo di colmare una lacuna, ossia la mancanza di una mappatura organica, quantitativa e precisa del comparto nazionale del motorsport a due e quattro ruote, così da comprovarne il peso nei confronti di istituzioni politiche nazionali ed europee che, finora, hanno dimostrato di non averne un'adeguata consapevolezza. Della realizzazione dello studio, finanziato da un gruppo importante di aziende del settore, è stata incaricata la società di consulenza strategica The European House-Ambrosetti, che sarà supportata dallo staff tecnico dell'Anfia, dai rappresentanti delle aziende partner e dal Team Data and Insights di F1.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

gazzetta.it
La Gazzetta dello Sport

www.ecostampa.it

LEGGI ANCHE



Settore Automotive, il motore dell'Italia: la rete di aziende che fabbricano il 19,5% del Pil



Un momento delle tavole rotonde di Anfia Motorsport tenute a Milano

FINO ALLA POLITICA — Con questo studio, **Anfia Motorsport** intende evidenziare aspetti importanti del settore italiano come il forte impatto che ha su occupazione ed export, il ruolo come motore di innovazioni tecnologiche in campi come i materiali, i software e i powertrain, che hanno ricadute importanti sulla transizione alla mobilità sostenibile anche dei veicoli stradali, e il valore del capitale umano, che trova nelle competizioni una possibilità formidabile per attrarre le nuove generazioni di ingegneri e tecnici di alto livello. La mappatura, l'analisi dei vantaggi competitivi, la valutazione precisa dei trasferimenti tecnologici delle innovazioni nate in pista in altre aree come la mobilità stradale, ma anche l'aerospazio e la difesa, permetteranno di delineare un piano di azione per definire modelli di collaborazione tra pubblico e privato e di integrazione con i territori. Una base robusta di dati consentirà poi di attrarre ulteriori investimenti e di far sentire con forti argomentazioni alle istituzioni, Parlamento compreso, la voce e i bisogni di un settore tanto rilevante, così da poter definire un piano di azione che permetta di

Commenta per primo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

gazzetta.it
La Gazzetta dello Sport

www.ecostampa.it

Leggi anche

Suzuki e-Sky, com'è fatta la kei car giapponese in arrivo in Europa →

© RIPRODUZIONE RISERVATA

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE

ENGIE Scopri di più
Attiva ENGIE Energia VedoChiaro

ISTITUTO SUPERIORE DI SANITA'
Donazione di midollo osseo: casa c'è da sapere

BNP PARIBAS ASSET MANAGEMENT
Ue: aumentano gli investimenti nella sovranità

ENGIE Scopri di più
Vuoi un'offerta dinamica come te?

MAZDA Scopri di più
Mazda CX-30 crossover ibrido

IKEA Scopri di più
I prodotti che ami, a un prezzo più basso.

MAZDA Richiedi un preventivo
Scopri Mazda CX-6e con Mazda Rent

BMW Richiedi preventivo
BMW X1 PLUG-IN HYBRID

BMW SERIE 1 Richiedi un preventivo
CHIEDI LA LUNA. OGGI PUOI AVERLA SUBITO. BMW SERIE 1.

ALPITOURWORLD Prenota Ora
Isole da sogno con resort e formule all inclusive

L'incontro con Nesta, Leao da un passo, la cena di lusso: l'incredibile serata di Sara

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

ilmessaggero.it
Il Messaggero
#CONDIVISODAL1878

www.ecostampa.it



F1: Domenicali: «900 milioni di tifosi, oltre il 40% sono donne. Gp in Ruanda è una grande opportunità per l'Africa»

condividi l'articolo

«La Formula 1 conta ormai 900 milioni di tifosi nel mondo e in pochi anni abbiamo cambiato radicalmente il profilo di chi ci segue: da un pubblico prevalentemente maschile siamo passati a una quota femminile superiore al 40%, mentre l'età media è scesa da oltre 55 anni a meno di 30 in alcuni Paesi». Lo ha dichiarato Stefano Domenicali, presidente e amministratore delegato della Formula 1, intervenendo in collegamento all'ANFIA Motorsport Forum a Milano. «Siamo contenti dei risultati, ma proprio perché le cose stanno andando molto bene non dobbiamo sederci sugli allori», ha sottolineato Domenicali, spiegando che «la Formula 1 non è più soltanto una piattaforma sportiva, con le corse al centro, ma sta diventando sempre più una piattaforma esperienziale, capace di mantenere connessi sia i tifosi storici sia le nuove generazioni».

Una trasformazione che ha consentito di attrarre nuovi partner e conquistare mercati internazionali. «Stiamo appena scoprendo gli Stati Uniti, mentre il Far East e la Cina rappresentano aree fondamentali per la nostra crescita», ha aggiunto. Secondo Domenicali, il successo dipende dalla capacità di «intercettare i segnali del mondo giovanile e le nuove tendenze del mercato. Oggi tutto l'ecosistema della Formula 1 ha compreso la direzione da seguire, dagli aspetti regolamentari a quelli sportivi e commerciali, È l'unico modo per continuare a essere rilevanti in un mondo dove la

MOTORSPORT



FORMULA E
FE, Mitch Evans: «Voglio costruire qualcosa di importante con Opel, possiamo sorprendere fin dal nostro debutto»



ENDURANCE
Wec, si scaldano i motori per la 6 Ore di Barcellona. Lotta per il titolo tra Toyota e Bmw ma la Ferrari è in agguato

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ilmessaggero.it
Il Messaggero
#CONDIVISODAL1878

www.ecostampa.it

competizione non è soltanto sportiva», ha concluso Domenicali.

«**La Formula 1 è passata** dall'essere un campionato eurocentrico a una competizione davvero mondiale. L'unico continente che ancora ci mancava era l'Africa e abbiamo lavorato a lungo per trovare un interlocutore credibile, disposto a investire e a presentare un progetto importante». Lo ha dichiarato Stefano Domenicali, presidente e amministratore delegato della Formula 1, intervenendo in collegamento all'ANFIA Motorsport Forum a Milano, commentando la novità del Gran Premio d'Africa a partire dal 2030. «L'interesse suscitato dalla conferenza stampa di ieri, alla presenza del presidente del Ruanda e di numerosi rappresentanti africani, è stato straordinario», ha spiegato Domenicali, sottolineando come l'Africa sia «un continente giovane, in grande crescita, dove abbiamo già oltre cinque milioni di persone che seguono la Formula 1».

Secondo il numero uno della F1, il progetto rappresenta un'opportunità che va oltre lo sport: «Non appena le infrastrutture saranno completate, potremo contribuire a portare attenzione, istruzione, attività e investimenti. La Formula 1 deve guardare anche alla dimensione socioculturale, assumendosi le proprie responsabilità". Domenicali ha evidenziato anche le ricadute economiche dell'iniziativa: «Ci saranno un indotto diretto e indiretto, tanti investimenti e numerose persone impegnate nella preparazione del Gran Premio. In Ruanda è previsto un nuovo aeroporto internazionale entro la fine del prossimo anno e diversi nostri partner hanno deciso di stabilire lì i propri hub per coordinare le attività di sviluppo futuro», ha concluso.



condividi l'articolo

mercoledì 14 ottobre 2026 - Ultimo aggiornamento: 15:30 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Urso: «Abbiamo reso necessario per le case auto cinesi investire in Europa»



Stellantis, 3° trimestre a 1,3 ml di consegne (-1%), Europa +10%. Filosa: «Non chiuderemo stabilimenti»



Bitti (Kia): «Nostro successo in Italia (+15% nel primo semestre) ed Europa (+9%) nasce da auto calibrate sui clienti»

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



F1: Domenicali: «900 milioni di tifosi, oltre il 40% sono donne. Gp in Ruanda è una grande opportunità per l'Africa»



FE, Mitch Evans: «Voglio costruire qualcosa di importante con Opel, possiamo sorprendere fin dal nostro debutto»



Wec, si scaldano i motori per la 6 Ore di Barcellona. Lotta per il titolo tra Toyota e Bmw ma la Ferrari è in agguato

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

ForumAutoMotive: industria chiede svolta su costi e regole



Milano, 14 ott. (askanews) L´industria automotive europea deve recuperare competitività su costi, tempi di sviluppo e capacità produttiva, mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi. È il messaggio emerso dal Tavolo straordinario di ForumAutoMotive, dove imprese, associazioni e sindacati hanno chiesto interventi rapidi su energia, regole Ue e neutralità tecnologica. A fotografare il divario competitivo è stato uno studio di AlixPartners presentato da Emanuele Cordone, partner della practice Automotive. Nel 2026 l´automotive europeo registra per la seconda volta il livello di disruption più alto tra le industrie considerate, con un indice pari a 74, mentre il 60% del campione ritiene di essere superato dai concorrenti cinesi. Sviluppare un nuovo prodotto richiede circa 20 mesi in Cina contro 40 in Europa, con un vantaggio di costo stimato nel 35%. Secondo le stime richiamate da Cordone, nel 2030 un´auto su tre venduta nel mondo sarà cinese. Sul fronte industriale, il presidente e Ad di Omr Automotive Marco Bonometti ha sottolineato il divario di costo: in Cina, ha osservato, l´energia costa circa la metà e si lavora 320 giorni l´anno. Ha chiesto di legare l´accesso al mercato europeo a una quota del 70% di produzione localizzata e di definire un prezzo europeo dell´energia non indicizzato al gas. Il presidente della commissione Attività produttive della Camera Alberto Gusmeroli ha richiamato un pacchetto di 15 interventi, chiedendo di accelerare le decisioni europee, frenare l´avanzata cinese e lasciare maggiore libertà nella scelta delle tecnologie. Tra le priorità ha indicato auto più semplici e accessibili. Sul fronte sindacale, Barbara Arsieni, responsabile dell´ufficio internazionale Fim-Cisl, ha richiamato la mobilitazione di Hannover contro tagli e chiusure in gruppi come Volkswagen e Bosch e il rischio di ricadute sulla filiera italiana. Il rapporto tra i due Paesi è strettamente intrecciato, ha sottolineato, indicando anche il Marocco come concorrente crescente, con circa 700mila veicoli prodotti e l´obiettivo di arrivare a un milione entro il 2030. Nel dibattito è emersa anche la richiesta di maggiore neutralità tecnologica. Il presidente di Federauto Massimo Artusi ha osservato che l´industria produce veicoli non sempre in linea con ciò che il mercato domanda, mentre Motus-E ha ribadito il ruolo dell´elettrificazione per ridurre la dipendenza dai carburanti fossili. Il presidente di Anfia Roberto Vavassori ha chiesto una pausa regolamentare di tre anni per individuare le misure necessarie a recuperare competitività, sollecitando nel frattempo una protezione immediata del settore. Il settore automotive va protetto subito, ha affermato, criticando anche la difficoltà dei 27 Paesi Ue nel trovare una linea comune. Il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio, ha indicato cinque priorità: traiettoria CO2, neutralità tecnologica, condizioni di mercato, flotte aziendali e competitività. Non possiamo più rinviare le scelte, ha affermato, proponendo anche un Fondo europeo pluriennale per incentivi, fiscalità, ricariche e costi dell´energia.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ONROADMAG
YOUR JOURNEY, OUR STORIES



L'ANFIA Motorsport Forum 2026 ha riunito a Milano aziende e protagonisti della filiera per discutere innovazione, sicurezza, digitalizzazione e prospettive dell'industria italiana del motorsport.

NOTIZIE · ASSOCIAZIONI

ANFIA, l'industria del motorsport punta su innovazione e filiera italiana

14 OTTOBRE 2026 · 2 MINS READ · BY REDAZIONE

ANFIA mette al centro l'industria del motorsport tra nuove

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

tecnologie, sicurezza, dati e uno studio dedicato alla filiera nazionale delle due e quattro ruote

L'industria del motorsport italiana guarda a una fase di maggiore strutturazione, con l'obiettivo di misurare in modo più preciso il peso economico, tecnologico e occupazionale della filiera. È uno dei temi emersi alla seconda edizione dell'ANFIA Motorsport Forum, ospitata il 14 ottobre a Milano nell'Auditorium di Assolombarda. L'incontro ha riunito imprese, tecnici e protagonisti delle competizioni per affrontare l'evoluzione delle tecnologie applicate alle corse e il loro rapporto con l'industria automotive. Tra gli interventi, quello di Thomas Laudenbach, Vice Presidente Porsche Motorsport, dedicato alle sfide legate al nuovo regolamento Formula E Gen4 e alle Hypercar, ma anche alla connessione tra simulazione in pista e ricerca sulle vetture di serie. Spazio inoltre ai carburanti sintetici, alla data science e all'ingegneria del software, ambiti sempre più centrali nell'**industria del motorsport**. Nel corso dei lavori Riccardo De Filippi, SVP e CEO Motorsport di Marelli, ha annunciato la prossima realizzazione di uno studio affidato a TEHA Group, pensato per costruire una mappatura organica e quantitativa della filiera italiana delle due e quattro ruote. Al progetto contribuirà, all'interno del Comitato scientifico, anche il Team Data and Insights di Formula 1.

Sicurezza, telemetria e software ridisegnano l'industria del motorsport

Il confronto ha toccato alcuni dei principali fattori che stanno trasformando l'industria del motorsport, a partire dalla sicurezza e dall'integrazione crescente tra componente umana, materiali e sistemi avanzati. Una prima tavola rotonda ha coinvolto rappresentanti di Formula Medicine, Racing Force, CBS Compositi, ZF Race Engineering Italy e OZ Racing, con un focus sui sistemi che concorrono alla sicurezza nelle competizioni moderne. La seconda sessione ha invece approfondito il ruolo dell'intelligenza digitale, con particolare attenzione alla telemetria e allo scambio di dati in tempo reale. Podium Advanced Technologies, Marelli, e-Shock, SKF Racing e Pirelli hanno portato il punto di vista di aziende impegnate nello sviluppo di soluzioni che rendono l'industria del motorsport sempre più legata al software, alla simulazione e alla capacità di interpretare grandi quantità di informazioni. Stefano Domenicali, Presidente e CEO di Formula 1 Group, ha affrontato inoltre l'evoluzione dei regolamenti tecnici, le strategie che hanno accompagnato la crescita di pubblico, sponsor e investimenti e il rapporto tra Formula 1 e industria automobilistica. Un legame che rafforza il ruolo delle competizioni come terreno di sperimentazione per tecnologie destinate, in alcuni casi, a trovare applicazione anche oltre i circuiti.

ANFIA prepara una nuova mappatura della filiera nazionale

Il nuovo studio dovrà fornire una fotografia aggiornata dell'industria del motorsport nazionale, dopo il lavoro realizzato nel 2022 dalla Sezione Motorsport di ANFIA con il Politecnico di Torino. Secondo quelle stime, il comparto genera circa 2 miliardi di euro di fatturato annuo e occupa tra 7.000 e 8.000 addetti. Dopo l'uscita del Regno Unito dall'Unione europea, la filiera italiana viene indicata da ANFIA come la più importante in Europa dal punto di vista industriale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K



Massimiliano Marsiaj, Coordinatore della Sezione Motorsport di ANFIA

Massimiliano Marsiaj, Coordinatore della Sezione Motorsport di ANFIA, ha sottolineato il valore del percorso avviato: “Oltre ad essere la prima in UE per importanza, l’industria italiana del motorsport rappresenta un ecosistema economico, ingegneristico e tecnologico ad altissimo valore aggiunto, con un’ampia ricaduta dell’innovazione nata in pista su settori adiacenti e strategici quali la mobilità stradale di serie, l’aerospazio e la difesa”. Lo studio punta anche a misurare con maggiore precisione occupazione, export e capacità competitiva del settore, così da rafforzarne la rappresentanza nei rapporti con le istituzioni nazionali ed europee. Per l’industria del motorsport, la prospettiva è quindi quella di passare da una lettura prevalentemente sportiva del comparto a una valutazione più ampia del suo ruolo nella manifattura, nell’innovazione e nelle catene del valore dell’automotive.

FIERE & EVENTI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

www.ecostampa.it

Iscriviti alla Newsletter | Leggi la Digital Edition | Vai allo shop

Attualità

NUOVO CODICE DELLA STRADA: ANFIA ESPRIME GRANDE SODDISFAZIONE

14 Ottobre 2026

Il Progetto 18, promosso da ANFIA con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, diventa realtà per il trasporto merci nazionale

ANFIA esprime grande soddisfazione per le disposizioni contenute nel testo del nuovo Codice della Strada, approvato in via preliminare ieri dal Consiglio dei Ministri, che rappresentano un passo decisivo verso il pieno riconoscimento normativo degli autoarticolati con lunghezza fino a 18 metri, portando a compimento il percorso avviato con il Progetto 18, una sperimentazione di successo che ha dimostrato come sia possibile migliorare l'efficienza logistica, ridurre il traffico e le emissioni, senza compromettere la sicurezza stradale.

Si tratta di un risultato importante per l'intera filiera industriale e logistica nazionale, che valorizza oltre quindici anni di sperimentazione sul campo e consente di tradurre



PARTS
DISTRIBUZIONE AFTERMARKET
PERIODICITA': 11 NUMERI ALL'ANNO PER L'ITALIA
Leggi la Digital Edition



Parts In Officina
6 numeri all'anno
Leggi la Digital Edition



PARTS TRUCK
6 numeri all'anno
Leggi la Digital Edition

CONSIGLIATO



Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

un'esperienza di successo in un'opportunità strutturale per il sistema dei trasporti italiano.

Il Progetto 18 ha coinvolto 330 complessi veicolari, costituiti da trattore e semirimorchio con lunghezza complessiva di 18 metri, sottoposti a un'attenta attività di monitoraggio per valutarne le prestazioni operative, la guidabilità, la manovrabilità e la sicurezza stradale.

I risultati avevano confermato la validità della soluzione, evidenziando prestazioni di sicurezza, guidabilità e manovrabilità sostanzialmente equivalenti a quelle dei veicoli tradizionali, a fronte di un significativo miglioramento dell'efficienza del trasporto merci.

Il beneficio più rilevante riguarda proprio l'ottimizzazione dei flussi logistici: grazie alla maggiore capacità di carico, i veicoli da 18 metri permettono di evitare almeno un viaggio ogni dieci, a parità di merci trasportate, contribuendo concretamente alla riduzione dei mezzi in circolazione, della congestione stradale, dei consumi di carburante e delle emissioni di CO_2.

Un risultato che dimostra come innovazione tecnologica, competitività industriale, sostenibilità ambientale e sicurezza stradale possano procedere nella stessa direzione.

"*Accogliamo con grande soddisfazione questo importante risultato, che premia la visione e la determinazione di ANFIA a perorare la causa* – dichiara Massimo Menci, Presidente della sezione Rimorchi di ANFIA. *Il Progetto 18 rappresenta un esempio concreto di come una sperimentazione condotta con rigore, attraverso il dialogo tra industria, operatori del trasporto e istituzioni, possa tradursi in un miglioramento strutturale del sistema logistico nazionale.*

È infatti su queste basi che la sinergia interassociativa tra ANFIA e ANITA ha portato a questo importante risultato, in cui abbiamo dimostrato insieme sul campo che è possibile trasportare le stesse merci con meno viaggi, mantenendo elevati standard di sicurezza e manovrabilità. Eliminare un viaggio su dieci significa avere meno mezzi sulle strade, meno congestione, meno emissioni e maggiore competitività per le imprese. È questa la direzione in cui deve muoversi l'innovazione nel trasporto merci".

ANFIA sottolinea, inoltre, come il nuovo intervento normativo rappresenti il naturale completamento del percorso avviato con il Decreto Infrastrutture del 2021, che aveva già consentito la circolazione a livello nazionale degli autoarticolati da 18 metri, superando finalmente le residue limitazioni sul piano regolamentare e creando le condizioni per la piena produzione e omologazione di questi veicoli.

L'Associazione esprime pertanto il proprio apprezzamento al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per aver accompagnato e sostenuto nel tempo il Progetto 18 e per aver riconosciuto il valore di un'innovazione sviluppata dall'industria nazionale, auspicando il rapido completamento dell'iter normativo e l'approvazione in via definitiva del testo.

Un risultato che conferma come le politiche per la mobilità sostenibile possano e debbano valorizzare soluzioni tecnologiche concrete, già sperimentate e immediatamente in grado di produrre benefici per le imprese, l'ambiente e la collettività.

#anfia #autoarticolati #codice strada #progetto 18 #trasporto

← Precedente

TAG

- #ricambi 790
- #aftermarket 597
- #officine 288
- #filtri 206
- #lubrificanti 191
- #mercato auto 166

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K





Autoarticolati da 18 metri, nel nuovo Codice della Strada arriva il riconoscimento normativo

Italia

Tra le tante novità del Codice della Strada (qui il nostro precedente articolo) c'è anche il riconoscimento normativo degli autoarticolati con lunghezza complessiva fino a 18 metri.

La loro circolazione sulle strade nazionali era già consentita dal Decreto Infrastrutture del 2021 mancavano però le necessarie modifiche al Regolamento d'esecuzione del Codice della Strada, introdotto con il nuovo testo.

Allo stato attuale, è infatti consentita l'approvazione di soli semirimorchi idonei a costituire complessi veicolari di lunghezza massima fino a 16,50 metri, che garantiscano il rispetto delle quote stabilite dall'art. 216 del Regolamento di esecuzione (12 metri quale distanza tra l'asse della ralla e il retro del semirimorchio e 2,04 metri corrispondenti alla distanza massima frontale tra la ralla e la parte anteriore del semirimorchio). La circolazione fino a 18,75 metri veniva consentita solo nel rispetto di tali limiti dimensionali; in caso contrario, il veicolo deve essere considerato eccezionale.

Una volta approvato definitivamente, il provvedimento porterà a compimento il percorso iniziato con il Progetto 18, una sperimentazione, durata oltre quindici anni, che ha coinvolto 330 complessi formati da trattore e semirimorchio, verificati su prestazioni operative, guidabilità, manovrabilità e sicurezza stradale.

I risultati della sperimentazione hanno evidenziato prestazioni di sicurezza e manovrabilità sostanzialmente equivalenti a quelle dei veicoli tradizionali, insieme a un miglioramento dell'efficienza del trasporto. Grazie alla maggiore capacità di carico, gli autoarticolati da 18 metri consentono infatti di evitare almeno un viaggio ogni dieci a parità di merci trasportate, con benefici in termini di riduzione dei mezzi in circolazione, congestione stradale, consumi di carburante ed emissioni di CO_2.

Grande soddisfazione per questo risultato è stata espressa da Anfia e da Anita che nel 2008 si erano spese molto per promuovere il Progetto 18 e verificare sul terreno le condizioni di utilizzo di mezzi di lunghezza complessiva maggiore rispetto ai convogli standard di 16,5 metri.

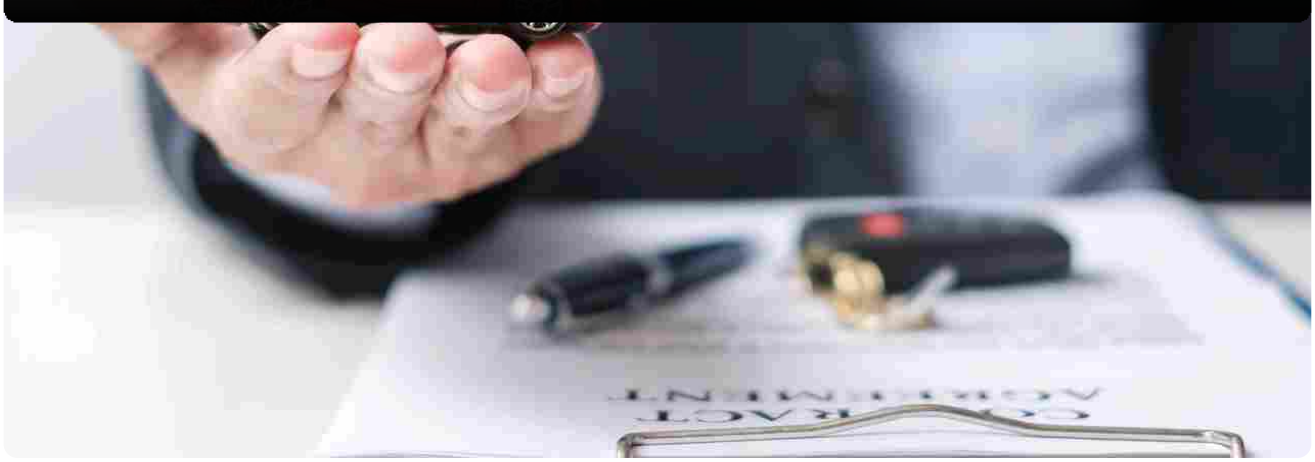
Di Lucia Angeloni | 14 Ottobre 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

Flotte aziendali, abbiamo un problema: l'incertezza delle regole



Best Mobility chiede una fiscalità delle flotte aziendali stabile e allineata agli standard europei, per favorire il rinnovo del parco auto e la transizione ecologica

di **Redazione** 14 Ottobre 2026 - 13:13



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

Un **sistema fiscale** coerente con il contesto europeo, **prevedibile** nel tempo e capace di favorire il rinnovo delle flotte: è questa la priorità indicata da **Best Mobility**, l'Associazione dei Fleet e Mobility manager, nel corso del webinar "**La chiarezza fiscale non è un optional**", promosso con il patrocinio di Aniasa e Unrae, e con la partecipazione di Francesco Delli Falconi, Partner di CMS Law Tax Future. Al centro dell'incontro, le principali **criticità normative che interessano la gestione delle auto aziendali**: dal Decreto Omnibus alla determinazione del **valore** normale, dalla gestione fiscale degli optional alla maggiore tassazione prevista per i veicoli con più di cinque anni. Temi che incidono direttamente sulla pianificazione dei **costi**, sulle politiche aziendali di mobilità e sulle decisioni d'**investimento**.

FLOTTE AZIENDALI: LA RICETTA PER AVERE MAGGIORI CERTEZZE

In questo contesto, Best Mobility ha espresso sostegno alla **proposta** di revisione della fiscalità delle auto aziendali presentata al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio da Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae.

Due gli interventi prioritari: l'**allineamento alle migliori pratiche europee** in materia di detraibilità dell'IVA e deducibilità dei costi, per favorire il rinnovo del parco circolante, e la **detassazione** dei rimborsi aziendali per la ricarica domestica dei veicoli elettrici, così da sostenere concretamente la transizione energetica.

Un quadro fiscale più favorevole e stabile potrebbe accelerare il ricambio delle flotte, caratterizzate da cicli medi di utilizzo di **circa quattro anni**, alimentando il mercato dell'usato con veicoli più recenti, sicuri e meno inquinanti.

NO ALLA GIRANDOLA DI NUOVE NORME

"*La gestione di una flotta richiede programmazione e visibilità sui costi, mentre un **quadro fiscale caratterizzato da frequenti modifiche** crea incertezza e frena gli investimenti* – ha dichiarato Federico Di Paola, presidente di Best Mobility –. *La certezza delle regole è la premessa indispensabile per costruire una car policy efficiente. Gli optional possono essere una scelta; la certezza delle regole fiscali no*".

Ultime notizie



Incidente A1 Direttissima: tratto chiuso e 5 km di coda al casello di Badia



Flotte aziendali, abbiamo un problema: l'incertezza delle regole



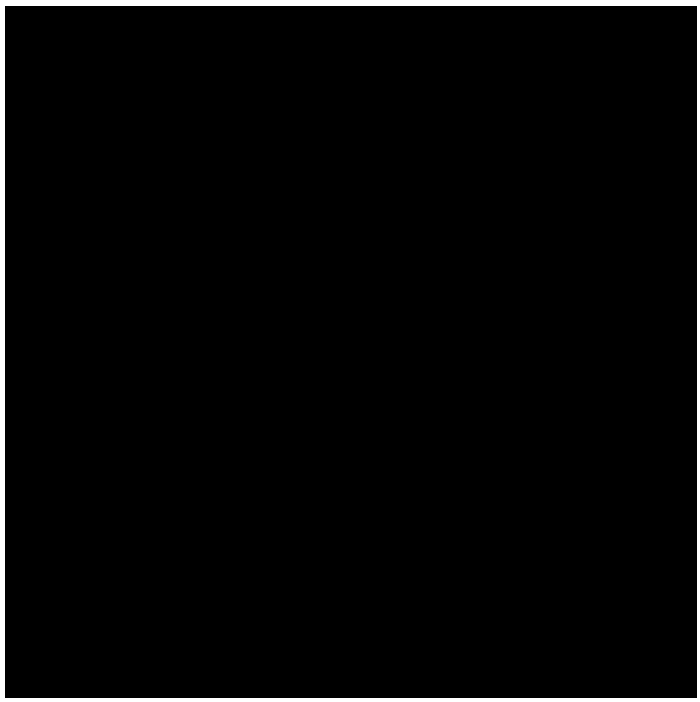
Aftermarket Pulse 2026: Roland Berger anticipa i dati per il report di SICURAUTO.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

Su LinkedIn, Andrea **Massara**, direttore commerciale Fleet Support, sottolinea che "*le aziende non programmano la mobilità **un anno alla volta**. Le decisioni si prendono oggi, ma i loro effetti economici si misurano negli anni successivi. La proposta delle quattro associazioni resta sul tavolo, in attesa di un eventuale recepimento nella **legge Bilancio***".



I NUMERI DI UN COMPARTO CHIAVE

Da evidenziare che Fleet e Mobility manager associati gestiscono complessivamente oltre **83.000 veicoli per grandi imprese nazionali e multinazionali attive in Italia**. Il canale aziendale rappresenta poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni nel Paese, contro una media europea vicina al 60%, evidenziando margini significativi di sviluppo: un pilastro automotive, insomma.

È un **potenziale straordinario** per l'intero sistema della mobilità italiana. L'adozione diffusa delle flotte elettrificate e l'introduzione di strumenti avanzati per la gestione sostenibile dei trasporti rappresentano oggi le **priorità strategiche** per superare i ritardi storici del mercato interno.

Rafforzare questo settore strategico non significa soltanto **sostenere l'industria e la filiera della distribuzion**e, ma anche contribuire in modo concreto al raggiungimento degli obiettivi ambientali europei per i

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

www.ecostampa.it

prossimi anni.

Share on:

#GOVERNO #NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento

Attualità e Mondo Auto | Inchieste e Dossier Esclusivi | Business e Aftermarket Automotive
Manutenzione Auto | Guide all'Acquisto e Normative | Prove e Recensioni Indipendenti
Chi siamo - Contatti e Pubblicità - Privacy Policy - Cookie Policy -
SICURAUTO.it- Il magazine auto per l'Automobilista e il Professionista © 2000 - 2026 - Claster Net PL6762503116

X

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

TRASPORTO europa

FHP Il Leader Italiano nella logistica portuale e ferroviaria delle merci alla rinfusa.
10 TERMINAL MARITTIMI · 6 TERMINAL TERRESTRI www.fhpgroup.it


Come Confindustria vuole migliorare il lavoro dei camionisti


11 associazioni dell'autotrasporto chiedono tutela dai blocchi


Proseguono le proteste al Sud e Fiap scrive ai prefetti


Cresce al Sud la mobilitazione dell'autotrasporto sul gasolio


Undici associazioni firmano l'agenda dell'autotrasporto







Podcast K44

The player is loading ...

Cronaca

Patenti per camion fino a 70 anni e semirimorchi a 18 metri

Mercoledì, 14 Ottobre 2026 13:59 di Redazione

Due anni in più al volante per chi trasporta merci e passeggeri per professione. È la principale novità per l'autotrasporto portata dalla riforma del Codice della Strada, approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri il 13 ottobre 2026 su proposta del ministro dei Trasporti. Lo schema di Decreto Legislativo, composto da 294 articoli, **riscrive le regole della circolazione** per tutti gli utenti della strada e per il trasporto delle merci porta a compimento anche il percorso normativo degli autoarticolati lunghi fino a 18 metri. Il testo dovrà passare ora al Consiglio di Stato e alla Conferenza unificata, che hanno trenta giorni per esprimere il proprio parere, e poi alle commissioni parlamentari competenti, che ne hanno novanta. Il parere del Parlamento non è vincolante, ma se il Governo non lo recepisce è previsto un ulteriore passaggio alle Camere.

Per quanto riguarda la guida dei veicoli industriali, il testo prevede che per tutte le patenti del gruppo 2 (C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE) **il limite anagrafico per il trasporto professionale sale da 68 a 70 anni,** con l'obbligo di una verifica ogni due anni. Questa estensione dovrebbe servire ad affrontare la carenza di autisti, anche se bisogna precisare che l'estensione dell'età riguarda solo il rinnovo della patente e non la pensione e che è ovviamente facoltativa. Sono a favore soprattutto le associazioni imprenditoriali, mentre i sindacati hanno espresso una posizione contraria.

La riforma contiene anche le disposizioni per il pieno

cerca cerca







Videocast K44

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K



Sequestrati in Sicilia due autocarri con targhe non proprie

La Sezione Polizia Stradale di Caltanissetta ha sequestrato due autocarri intestati a una ditta autotrasporto che erano privi di copertura assicurativa e con targhe riferite ad altri veicoli. Il secondo camion era stato inviato dall'impresa per trasbordare il carico del primo. Sanzioni per circa 8mila euro.

Transpotalk

The player is loading ...

Normativa

Ammanco di merce senza giustificazione è un problema per il vettore

Nel Decreto Flussi 2027 resta il nodo della Cqc

Tre pronunce della Cassazione sul controllo delle soste degli autisti

Chiarimenti normativi sul motore acceso con camion fermo

Si propaga la vertenza sull'indennità ferie dei portuali

Mare



Petroliera diretta in Texas ha subito un attacco informatico

Secondo Bloomberg, gli investigatori di Fbi e Guardia Costiera statunitense avrebbero trovato prove di un accesso temporaneo al sistema di propulsione della superpetroliera VL Prosperity, ancora alla fonda davanti a

riconoscimento normativo degli autoarticolati lunghi fino a 18 metri. La loro circolazione sulle strade nazionali era già consentita dal Decreto Infrastrutture del 2021 e il nuovo Codice supera le limitazioni regolamentari ancora rimaste in vigore. La sperimentazione, durata oltre quindici anni, ha coinvolto 330 complessi formati da trattore e semirimorchio, verificati su prestazioni operative, guidabilità, manovrabilità e sicurezza stradale. La differenza sta nella capacità di carico, che a parità di merce trasportata consente di evitare almeno un viaggio ogni dieci.

Per tutte le categorie di utenti della strada il testo **inasprisce le sanzioni per i veicoli non assicurati.** L'articolo 14 del Decreto introduce il divieto di circolazione a tempo indeterminato: dopo i controlli sulle banche dati della Motorizzazione, il proprietario è invitato a documentare eventuali cause di esenzione o a stipulare la copertura e, scaduto il termine, il veicolo non può più circolare. Al primo controllo su strada, spiega la relazione illustrativa, l'ente accertatore procede direttamente al sequestro. Le sanzioni per le violazioni commesse con un veicolo non assicurato sono in linea generale raddoppiate e i punti decurtati salgono da cinque a sette. I veicoli stranieri che circolano in Italia per più di trenta giorni dovranno essere assicurati secondo le regole italiane, mentre per le multe non pagate dagli utenti stranieri arriva la riscossione coattiva.

Per quanto riguarda le multe, il Decreto sospende l'adeguamento automatico biennale all'inflazione e gli importi sono arrotondati al ribasso: i minimi edittali più comuni di 26 e 42 euro scendono a 25 e 40 euro, quelli di 83 e 87 euro a 80 euro, mentre le fasce sanzionatorie passano da 82 a 21, con importi compresi fra 25 e 40mila euro. Cambia il calcolo per l'eccesso di velocità, che diventa proporzionale ai chilometri orari oltre il limite. Il criterio base è di 10 euro per ogni km/h in eccesso: in autostrada un superamento di 11 km/h costa 110 euro, uno di 40 km/h 400 euro. Sulle strade urbane con limite di 30 o 50 km/h la tariffa scende a 5 euro per km/h, per cui con un limite di 50 chi procede a 61 paga 55 euro e chi viaggia a 90 ne paga 200. Per queste violazioni scompare il sistema delle fasce, nel quale infrazioni di entità diversa potevano ricevere lo stesso importo minimo.

Salgono invece **le sanzioni per i comportamenti più pericolosi:** del 20% per la guida in stato di ebbrezza o dopo l'assunzione di stupefacenti, del 50% per l'uso di documenti falsi o targhe contraffatte, fino al raddoppio per il mancato arresto all'alt e per le violazioni commesse durante il successivo inseguimento. Le gare clandestine di velocità sono punite con la reclusione da uno a tre anni e multe da 25mila a 100mila euro. Chi non si ferma dopo uno scontro

00:00 / 00:00

Aereo



Lufthansa Cargo estende la rete in Asia

Con l'orario invernale in vigore dal 25 ottobre 2026 Lufthansa Cargo opera 88 rotte con aerei cargo verso 40 destinazioni, aggiunge Singapore e ripristina Almaty. A Mumbai i voli tutto merci passano al nuovo aeroporto di Navi Mumbai, mentre crescono le frequenze verso Dallas, Houston e New York.

Ferrovia



Alle società di leasing la maggior parte dei carri ferroviari in Europa

Le società di leasing sono diventate le maggiori proprietarie di carri merci in Europa con una quota del 42% del mercato, superando le compagnie ferroviarie, scese al 40%. Il resto è polverizzato tra tanti singoli proprietari.

Persone

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

trasportoeuropa.it
TRASPORTO europa
www.ecostampa.it

Galveston. Le Autorità confermano un attacco di soggetti stranieri, ma nessun dato pubblico dimostra il controllo dei motori.

con danni alle persone riconducibile alla propria condotta rischia la reclusione da sei mesi a tre anni e il divieto di guida da uno a tre anni. Per i parcheggiatori abusivi scattano l'arresto da sei mesi a un anno e un'ammenda da 3mila a 8mila euro quando impiegano minori o riprendono l'attività dopo una sanzione amministrativa definitiva, con la confisca delle somme percepite. Le multe superiori a 200 euro accertate con un unico verbale potranno essere rateizzate da chi si trova in condizioni economiche disagiate e, prima della riscossione coattiva, dovrà essere inviato un avviso bonario.

Patente e carta di circolazione non dovranno più essere portate a bordo: le forze di Polizia le verificheranno per via telematica sulle banche dati nazionali. Anche i verbali diventano digitali e saranno notificati in via prioritaria attraverso il Servizio Notifiche Digitali (Send), con la notifica tradizionale riservata a chi non ha un domicilio digitale. Per le violazioni accertate a distanza e senza contestazione immediata, i Comuni avranno 45 giorni anziché 90 per notificare il verbale.

Per le patenti del gruppo 1, che comprendono la B, il rinnovo decennale varrà fino a 65 anni invece che fino a 50. Il testo inserisce la **guida autonoma nella definizione stessa di veicolo**, eliminando il riferimento alla necessità che sia condotto da un conducente, e sostituisce il termine "incidente" con "sinistro", per sottolineare che gli scontri derivano spesso da comportamenti prevedibili e prevenibili come la velocità eccessiva, la distrazione o la guida sotto l'effetto di alcol e droghe. Gli ausiliari del traffico, con una specifica abilitazione, potranno regolare la circolazione agli incroci in assenza o in sostituzione dei semafori e nelle situazioni di congestione, oltre a rilevare gli scontri con soli danni materiali, escluse autostrade ed extraurbane principali. Su questo punto diverse associazioni della Polizia Locale hanno espresso perplessità, perché la ricostruzione della dinamica e delle responsabilità richiede a loro avviso una preparazione tecnica adeguata.

In autostrada i motociclisti potranno usare la corsia di emergenza in caso di sinistri o rallentamenti, lasciando libero il passaggio a polizia e soccorsi, e dovranno indossare protezioni per schiena e mani; è previsto anche un programma d'installazione di barriere salva-motociclisti. I cicli a propulsione, distinti dalle bici a pedalata assistita, avranno l'obbligo di casco e contrassegno già in vigore per i monopattini elettrici. Questi ultimi non potranno circolare quando costituiscono un intralcio o un pericolo per i pedoni né compiere manovre improvvise e a zig-zag, e al termine di ogni noleggio l'utente dovrà fotografare il mezzo per documentarne il corretto posizionamento. I Comuni potranno riservare alla loro sosta aree anche sui marciapiedi, purché resti spazio sufficiente per il passaggio dei pedoni e delle persone con disabilità. Tutti i Comuni dovranno inoltre aderire alla piattaforma nazionale del Contrassegno Unificato Disabili Europeo (Cude), così da garantirne il riconoscimento su tutto il territorio: chi non lo



DB Group perde il fondatore Vittorino De Bortoli
Si è spento l'8 ottobre 2026 a 76 anni Vittorino De Bortoli, che nel 1980 avviò con il fratello Valter la casa di spedizioni di Montebelluna DB Group. Nel distretto dello scarpone hanno creato a una rete di circa 80 uffici.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

farà non potrà usare i dispositivi di accertamento a distanza per le violazioni sulla sosta riservata e nelle Zone a traffico limitato (Ztl).

Nel mondo dell'autotrasporto le prime reazioni si concentrano sulle due misure di settore.
Sull'innalzamento del limite d'età, An.Bti Confcommercio, che lo aveva chiesto più volte, lo definisce per bocca del presidente nazionale Riccardo Verona "una boccata d'ossigeno" per un comparto che da anni non trova autisti. Verona precisa però che la norma si basa sulla scelta volontaria del lavoratore, è vincolata a controlli medici e non ha alcun collegamento con il percorso pensionistico, i cui requisiti anagrafici e contributivi restano separati. Per An.Bti la modifica allinea l'Italia agli altri Paesi europei, dove un limite per la guida professionale non esiste o è fissato a 70 anni e conta soltanto l'idoneità fisica.

Soddisfazione dall'Anfia **sull'allungamento dei semirimorchi,** che sul Progetto 18 ha lavorato insieme all'Anita. "Eliminare un viaggio su dieci significa avere meno mezzi sulle strade, meno congestione, meno emissioni e maggiore competitività per le imprese", ha commentato Massimo Menci, presidente della sezione Rimorchi dell'associazione. L'Anfia auspica ora il rapido completamento dell'iter e l'approvazione definitiva del testo, che a suo giudizio crea le condizioni per la piena produzione e omologazione dei veicoli da 18 metri.

Antonio Illariuzzi



© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio
Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella pagina Facebook di TrasportoEuropa

*Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? **Iscriviti alla nostra Newsletter** con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!*

« Articolo precedente

ARTICOLI CORRELATI



Bpw alleggerisce e digitalizza il semirimorchio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K


Salvini vuole i camionisti al volante fino a 70 anni


Dai Paesi Bassi semirimorchi leggeri e digitali


Kögel integra il semirimorchio con i trattori elettrici


Bruxelles accelera riconoscimento qualifiche conducenti extra-UE


Ingenios, il nuovo pianale leggero di Schmitz Cargobull


Talson punta sulla durata del semirimorchio


Il paradosso del motore spento dei camion


Solo l'8% di chi ha conseguito la patente B oggi supererebbe l'esame


Schmitz integra telematica, IA e diagnosi remota nel semirimorchio


D-TEC alla Iaa 2026 con nuovi semirimorchi portacontainer


UE verso pedaggi scontati per rimorchi a basse emissioni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

trasportoeuropa.it
TRASPORTO europa

www.ecostampa.it



Da Nivalis energia rinnovabile per raffreddare il semirimorchio



In Germania più controlli sulle patenti di autisti stranieri



Kässbohrer amplia l'offerta per i trasporti eccezionali

CONTENUTI SPONSORIZZATI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Autoarticolati da 18 metri, ANFIA plaude alle novità del Codice della Strada

Il testo approvato in via preliminare dal Governo punta, secondo ANFIA, a superare le limitazioni alla produzione e all'omologazione dei complessi da 18 metri. La sperimentazione del Progetto 18 ha coinvolto 330 veicoli, evidenziando benefici per l'efficienza del trasporto merci.

10/14/2026 di Redazione



Il **nuovo Codice della Strada** segna un passo avanti verso il pieno riconoscimento operativo degli **autoarticolati fino a 18 metri**. Lo sottolinea **ANFIA**, che ha commentato in maniera entusiasta le disposizioni del testo approvato in esame preliminare dal Consiglio dei ministri il 13 ottobre.

In primo piano

[Video] Nicoli Trasporti rinnova la flotta con 100 IVECO S-Way
09/21/2026
In Vetrina, Video

La nuova catena cinematica Mercedes Powerliner: su la coppia, giù i consumi. Vediamo come
10/01/2026
In Vetrina, Truck

Le nuove ruote in alluminio di Maxion Wheels
09/07/2026
In Vetrina, Parts

Oltre la semplice ricarica: la visione di Siemens per il deposito elettrico
09/09/2026
In Vetrina, Logistica, Truck

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Accanto alle novità (di cui parliamo dettagliatamente in questo articolo) per autisti e imprese su patenti, CQC, tachigrafo e sanzioni, il provvedimento interviene anche sul percorso avviato con il **Progetto 18**, promosso proprio da ANFIA con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Autoarticolati da 18 metri: cosa cambia?

La circolazione nazionale di questi complessi era già stata consentita dal Decreto Infrastrutture del 2021. Restavano però limitazioni regolamentari alla produzione e all'omologazione: secondo ANFIA, il nuovo intervento creerebbe le condizioni per superarle, completando il quadro normativo.

Il via libera del Governo, lo sottolineiamo, è **preliminare**: occorre attendere il completamento dell'iter e l'approvazione definitiva prima di considerare operative le nuove disposizioni.

Progetto 18: un viaggio in meno ogni dieci

La sperimentazione ha coinvolto **330 complessi veicolari**, costituiti da trattore e semirimorchio con lunghezza complessiva di 18 metri. Il monitoraggio, riferisce ANFIA, ha evidenziato **sicurezza**, **guidabilità** e **manovrabilità sostanzialmente equivalenti** a quelle dei veicoli tradizionali.

Il **vantaggio principale** riguarda la **capacità di carico**: stando ai risultati riportati dall'associazione, è possibile evitare **almeno un viaggio ogni dieci**, a parità di merci trasportate, con benefici su **traffico**, **consumi** ed **emissioni di CO_2**. Una soluzione particolarmente interessante per le merci voluminose, per le quali lo spazio disponibile condiziona l'efficienza del trasporto.

"Abbiamo dimostrato sul campo che è possibile trasportare le stesse merci con meno viaggi, mantenendo elevati standard di sicurezza e manovrabilità", dichiara Massimo Menci**, presidente della sezione Rimorchi di ANFIA**, richiamando la collaborazione con ANITA.

L'associazione auspica ora una rapida conclusione dell'iter, per tradurre – riprendiamo il comunicato – oltre quindici anni di sperimentazione in un'opportunità stabile per costruttori e imprese di autotrasporto.

ANFIA **autoarticolati** **Codice della strada**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

Articoli correlati

Iveco, confermati oltre 76 milioni di investimenti negli stabilimenti italiani