



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 15 al 21 settembre 2026

Torino, 28 settembre 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
3	Il Giornale del Piemonte e della Liguria (Il Giornale)	15/09/2026	Salone Auto, un'edizione da record: oltre 54w mila visitatori (E.Puccio)	2
	Autodigestetclassic.wordpress.com	15/09/2026	CONVEGNO SOSTENIBILITA', RICERCA TECNOLOGICA E SICUREZZA STRADALE NELLA MOBILITA' DEL DOMANI	4
	E-ricarica.it	15/09/2026	Solo l'8% degli europei indica un'auto elettrica come prossimo acquisto (sondaggio Clepa)	10
	Ilfoglio.it	15/09/2026	Il futuro della mobilita' passa dalle scelte dei consumatori	12
	Mattinodiverona.it	15/09/2026	Industria europea, Verona al centro con Urso e Polato	14
	Quattroruote.it	15/09/2026	Superbollo, dopo anni di promesse arriva il momento della verita'	16
	Telenord.it	15/09/2026	ANFIA: estate a segno alternato per veicoli trainati e bus. In calo gli autocarri - Telenord.it	21
	Trasporti-Italia.com	15/09/2026	Mercato autobus italiano, -5,7% a luglio e +15% ad agosto: i dati dell'estate 2026	24
	Dire.it	16/09/2026	Il bollo auto vale 7 miliardi di euro l'anno, per le Regioni. Chi li coprirà?	27
	Attivo.tv	16/09/2026	L'auto tedesca e' in crisi: l'impatto sulle imprese italiane	30
	Energiaoltre.it	16/09/2026	Automotive, ANFIA: nel primo semestre +9,5% import nuovi veicoli verso Italia rispetto al 2025	31
	Gazzetta.it	16/09/2026	Auto nuova? Benzina oppure elettrica ma con gli incentivi	32
	Ilgiornaleditorino.it	16/09/2026	Il bollo auto vale 7 miliardi di euro l'anno, per le Regioni. Chi li coprirà?	37
	Panorama.it	16/09/2026	Bollo auto addio per 14,5 milioni di veicoli: ecco chi non paghera' piu' e cosa cambia	38
	Stream24.ilsole24ore.com	16/09/2026	L'auto tedesca e' in crisi: l'impatto sulle imprese italiane - Il Sole 24 ORE	42
1+3	Corriere di Torino (Corriere della Sera)	17/09/2026	"Byd a Torino? E' il piano B"	44
18	L'Informatore Ed. Vigevano (Pavia)	17/09/2026	LA RISCOSSA ITALIANA: INNOVAZIONE E FLESSIBILITA' GUIDANO LA NUOVA MOBILITA'	47
	Autotecnica.org	17/09/2026	Abolito il bollo auto nel 2027, ma chi paghera' il conto?	48
	Fleetmagazine.com	17/09/2026	Con il patrocinio di Altavilla, BYD: vogliamo diventare uno dei primi tre gruppi in Italia e in Euro	57
	Ilfattoquotidiano.it	17/09/2026	L'inchiesta di Clepa sull'auto elettrica e' confusa: non si struttura cosi' un dibattito pubblico	59
	Notiziariovi.com	17/09/2026	L'estate dei veicoli industriali: autocarri in calo, a fasi alterne per trainati e bus	63
	Primonumero.it	17/09/2026	Il Festival del Sara' a Bergamo: dal 23 ottobre la dodicesima edizione	64
	Torino.corriere.it	17/09/2026	Byd, Altavilla apre uno showroom a Venaria, ma una fabbrica in Piemonte non ci sarà: A«Costruiremo	67
	Torinoggi.it	17/09/2026	Aerospazio, Leonardo ricomincia da 3 e Torino accende i motori della propria filiera per gli elicotti	70



GRANDI EVENTI

Salone Auto, un'edizione da record: oltre 540 mila visitatori

Nei tre giorni più di tremila test drive, 40 anteprime e oltre 200 modelli presentati da 47 case automobilistiche

Elia Puccio

Torino riscopre la sua anima di capitale dell'automobile e il Salone Auto archivia la terza edizione con un nuovo record di pubblico. Sono stati oltre 540 mila i visitatori che, dall'11 al 13 settembre, hanno attraversato il centro cittadino, trasformato per tre giorni in uno spazio espositivo a cielo aperto. Un risultato che premia la formula gratuita e diffusa scelta dagli organizzatori.

Il percorso si è snodato tra piazza Castello, piazzetta Reale, la Corte d'Onore e i Giardini dei Musei Reali, fino all'area riservata alle prove su strada in corso San Maurizio. In mostra oltre 200 modelli, con 40 anteprime, presentati da 47 case automobilistiche: numeri che hanno richiamato appassionati, famiglie, addetti ai lavori e turisti, mettendo fianco a fianco le tecnologie più recenti e le vetture che hanno segnato la storia dell'auto.

Uno dei punti di forza della manifestazione è stato il contatto diretto con i veicoli. Nei Giardini Reali Bassi sono stati effettuati più di 3 mila test drive. L'affluenza è rimasta costante per l'intero fine settimana e diversi marchi hanno esaurito le prenotazioni prima della chiusura. Un segnale dell'interesse del pubblico per la possibilità di sperimentare su strada motorizzazioni elettriche, ibride e tradizionali e conoscere le nuove tecnologie offerte dai costruttori.

Il Salone ha cercato di tenere insieme presente e memoria dell'automobile. Accanto ai

nuovi modelli hanno trovato spazio le celebrazioni per i 120 anni della Lancia, il tributo a Marcello Gandini 'A Legacy of Innovation', l'omaggio alla Ferrari e l'esposizione dedicata alla storica 'London to Brighton'. Pininfarina ha ricordato i cento anni dalla nascita di Sergio Pininfarina. Il Mauto, la Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica e i collezionisti hanno contribuito a costruire un racconto nel quale design, competizioni e tradizione industriale torinese hanno dialogato con le trasformazioni della mobilità.

A caratterizzare l'edizione 2026 è stata anche la forte presenza asiatica. Circa il 40 per cento dei marchi partecipanti era cinese, con costruttori come Byd, Geely, Changan, Dongfeng, Gwm, Hongqi e Zeekr. Un dato che fotografa i nuovi equilibri del mercato e rafforza il ruolo del Salone come punto d'incontro tra l'industria europea e i produttori intenzionati a consolidare la propria presenza nel continente. Torino si è proposta così non soltanto come vetrina, ma come luogo di confronto tra modelli industriali, tecnologie e culture del progetto automobilistico.

«Arrivare a 540 mila visitatori è un risultato straordinario, che premia il lavoro fatto insieme in questi mesi», ha dichiarato il presidente del Salone Auto Torino Andrea Levy. «Questa edizione ci restituisce un Salone sempre più forte per la risposta del pubblico, la qualità e il numero dei marchi presenti, le anteprime scelte dalle Case per Torino e il peso cre-

scente della componente industriale e internazionale».

Levy ha ringraziato Regione Piemonte, Città e Camera di commercio di Torino, oltre alle associazioni della filiera Anfia, Unrae e Federauto, all'Asi e all'Ac. Il presidente ha poi rivolto il proprio riconoscimento alle case automobilistiche, ai partner, alle forze dell'ordine, ai collezionisti e ai media italiani e stranieri.

Il dato dell'affluenza rappresenta tuttavia soltanto una parte del bilancio. L'obiettivo degli organizzatori è consolidare un evento capace di far dialogare il grande pubblico con il sistema produttivo. In questa direzione si è mosso 'bTOB - Salone Auto Torino', la novità dedicata alle imprese e alla filiera che ha preceduto l'apertura al pubblico. Il Teatro Regio ha accolto oltre 250 aziende, insieme a case automobilistiche, istituzioni e associazioni di categoria, per una giornata di incontri sui cambiamenti del mercato, la sostenibilità del comparto, le competenze e le opportunità offerte dalle attuali tecnologie digitali.

Per Torino e il Piemonte, territori che possiedono un patrimonio di progettazione, ricerca e manifattura ma affrontano da anni una profonda trasformazione del settore, l'iniziativa ha voluto creare nuove occasioni di relazione e di business. Regione, Camera di commercio, Anfia, Unrae e Federauto si sono confrontate sul futuro dell'automotive e sulla necessità di accompagnare la transizione senza disperdere competenze e occu-

pazione. Il Salone prova così ad affiancare alla capacità di attrarre visitatori una funzione economica più strutturata.

La dimensione internazionale è stata rafforzata dalla seconda edizione del 'Tada - Torino Automotive Design Award'. Il premio, ospitato anch'esso al Teatro Regio, ha riunito designer, costruttori e operatori internazionali, creando un ponte tra Torino e l'industria automobilistica cinese. Al centro, il design degli esterni e degli interni, l'innovazione tecnologica e le concept car, con uno sguardo alle soluzioni destinate a modificare l'automobile dei prossimi anni.

Un posizionamento riconosciuto anche dal ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, che durante l'inaugurazione ha definito la manifestazione un «crocevia globale dell'automotive». Una formula che sintetizza l'ambizione del progetto: valorizzare la storia automobilistica della città senza trasformarla in nostalgia, utilizzandola invece come base per attrarre aziende, investimenti, innovazione e relazioni internazionali.

Le 540 mila presenze confermano dunque il successo popolare della manifestazione. La sfida, dopo lo smontaggio degli stand, sarà tradurre la visibilità e i contatti generati dal Salone in opportunità durature per la filiera e per il territorio. Torino ha dimostrato ancora una volta di saper richiamare il pubblico quando mette in scena la propria identità automobilistica; ora punta a rafforzare, insieme alla vetrina, anche il proprio peso nel futuro industriale dell'auto.



Uno dei punti di forza della manifestazione è stato il contatto diretto con i veicoli





15 settembre 2026

CONVEGNO "SOSTENIBILITA', RICERCA TECNOLOGICA E SICUREZZA STRADALE NELLA MOBILITA' DEL DOMANI"

Per il quarto anno **Il Foglio** ha organizzato l'ormai tradizionale convegno sulla mobilità del domani in collaborazione con **Automobile Club Milano** (che ha ospitato l'evento) e di **Automobile Club d'Italia**. Gli anni passano, ma la domanda resta la stessa: **quale sarà il futuro della mobilità?**

Oggi siamo un po' meno convinti che ad aspettarci possa esserci soltanto l'auto elettrica. Quella ci sarà, anche perché le autonomie stanno aumentando e i costi, lentamente, scendendo, ma è molto probabile che la transizione possa portarci verso quella neutralità tecnologica che in molti auspicano, lasciando a ognuno la libertà di scegliere. Perché in fin dei conti l'automobile è da sempre anche sinonimo di libertà.

Di questo, dopo il saluto del **Presidente di Automobile Club Milano Pietro Meda** e del **Presidente di Automobile Club d'Italia Geronimo La Russa**, hanno parlato gli ospiti che si sono alternati sul palco, suddivisi in varie aree tematiche, moderati da **Umberto Zapelloni, responsabile dell'inserto Mobilità del Foglio**.

I saluti introduttivi

PIETRO MEDA – Presidente di Automobile Club Milano

"Oggi Milano è un'area test. La città ha attualmente rallentato la velocità media, siamo a 15 km/h. La transizione ci porta a una confusione di traffico e a meno sicurezza. Oggi stiamo cercando di lavorare sui giovani e dobbiamo ricostruire una cultura dell'automobile. Dobbiamo 'muoverci' in maniera libera, cosciente e, ovviamente, sicura. La sicurezza non è una limitazione della libertà. Non basta la tecnologia, ci vuole un comportamento responsabile. Da utente della mobilità milanese devo dire che siamo in una situazione preoccupante. Dobbiamo fare un passo avanti per trovare un assetto urbanistico che ci consenta di aumentare la sicurezza sulla strada".

GERONIMO LA RUSSA – Presidente di Automobile Club d'Italia

"ACI oggi è un mobility club. Il nostro mondo guarda al futuro, ci stiamo ringiovanendo. L'automobile nel Novecento è stata uno strumento di libertà, ma oggi i cittadini hanno esigenze più ampie: treni, aerei ma anche biciclette. Agevolare e semplificare la mobilità oggi è un dovere. Come ACI abbiamo una capillarità unica e vogliamo essere gli interlocutori delle istituzioni. Abbiamo oltre un milione di soci. Vogliamo dare giusti suggerimenti per facilitare le esigenze di spostamento. In ogni Comune, in ogni Provincia e in ogni Regione ci sono regole differenti di limitazioni

del traffico. Andrebbero uniformate a livello nazionale”.

Lo stato dell'arte della mobilità

ROBERTO PIETRANTONIO – Presidente Unrae

“Considerato il contesto, parlare del mercato dell'auto oggi può apparire riduttivo, ma va detto che è in crescita. Le leve sono stati gli incentivi di acquisto sulle auto elettriche. Circa il 50 per cento degli italiani sceglie l'ibrido. Va detto che l'80 per cento opta per il finanziamento con rate tra i 200 e i 500 euro al mese. Stimiamo una chiusura del mercato a poco più di un milione e seicentomila unità. Il costo del carburante alla pompa e la fine degli incentivi frenano il mercato”.

ROBERTO VAVASSORI – Presidente [Anfia](#)

“Oggi esistono soluzioni tecnologiche furbe che permettono di utilizzare la propulsione più adatta. La mia auto ad esempio spegne il termico e accende l'elettrico entrando in una zona a zero emissioni. La mobilità elettrica richiede una pianificazione di un ecosistema che oggi non c'è. Un pieno di elettroni a una colonnina da 150 kw costa come il diesel e l'autonomia è decisamente minore. La neutralità tecnologica non è un'opzione ma una necessità. Noi europei non possiamo perdere un asset come quello dell'auto. Nel 2019 l'import di auto cinesi era zero oggi è va oltre il 12 per cento. Va fermata la bulimia regolatoria europea che penalizza i costruttori. In Italia le immatricolazioni cinesi nell'ultimo anno sono aumentate del 90 per cento. La soluzione passa attraverso la componentistica. Quella italiana può andare anche per le auto cinesi. Va applicata una quota libera al tetto di importazione alle auto cinesi, penso all'8 per cento. Oltre andrebbe imposto un dazio dell'80 per cento”.

I manager dell'auto

MASSIMO NALLI – Presidente e AD Suzuki Italia

“E' difficile vendere un oggetto a un cliente che non desidera acquistarlo. Noi andiamo quindi dove vuole il cliente. L'Europa vive la dualità di voler un mercato libero, ma poi tenta di obbligare il cittadino alla scelta. Il prezzo dell'auto è ancora una determinante nell'acquisto dell'auto nuova. Con la guida autonoma l'incidentalità scenderebbe a zero e questo aiuterebbe l'ambiente perché le auto non sarebbero più fatte di acciaio. Sarebbero molto più leggere e consumerebbero molto meno, che si tratti di energia elettrica o di benzina”.

MARCO SANTUCCI – Managing Director e CEO Geely Italia

“Dobbiamo fare passi avanti velocemente, per recuperare rispetto ad altri Paesi. La confusione non aiuta il consumatore. La mobilità elettrica è molto efficiente per quanto riguarda la mobilità quotidiana. La benzina a casa non la potremmo mai produrre mentre l'energia necessaria alla mobilità quotidiana elettrica si può produrre a casa. Il futuro è la guida autonoma che cambierà il nostro modo di utilizzare l'auto ma anche il numero di auto. La Cina è un mercato di 30 milioni di auto annue su 79 milioni che si vendono nel mondo. L'economia di scala è evidente e questo permette di avere prezzi più bassi”.

Report EY

CLAUDIO D'ANGELO – Mobility Market Leader EY Europe West

“Analizziamo da sei anni i driver che portano alle scelte di spostamento dei viaggiatori con un focus particolare sulla Generazione Z. Tre giovani su quattro intendono viaggiare unendo lavoro e vacanza. Un solo viaggiatore sempre più connesso. La geografia dei flussi sembra essere sempre più guidata dagli eventi. Ad esempio il GP d'Italia a Monza determina scelte di spostamento. La domanda dei flussi va governata e non subita. Oggi più di sei viaggiatori su dieci interagiscono con l'intelligenza artificiale per consultare e decidere. Diventa un nuovo accesso alla mobilità. Il 60 per cento sceglie il mezzo di trasporto in funzione del prezzo, solo il 17 per cento lo fa in base alla sostenibilità. Ma l'80 per cento della Generazione Z ritiene la sostenibilità molto importante a patto che non penalizzi i costi”.

Non solo auto, servizi per la mobilità

DAVIDE ARCHETTI – General Manager Europa Sud Uber

“Siamo una piattaforma digitale e crediamo nella tecnologia e nell'organizzazione. Creiamo dei ponti tra i viaggiatori e l'offerta. Crediamo nella coordinazione tra tutte le forme di mobilità. Non solo auto UBER ma anche aeroporti, stazioni, mezzi pubblici. L'intermodalità è fondamentale”.

ANDREA ESPOSITO – Chief Quality Performance Gruppo FS

“Stiamo trasformando la rete guardando all'intermodalità nelle stazioni. L'obiettivo è creare degli hub con la massima accessibilità. I parcheggi vicino alle stazioni non sono solo per le auto private, ma anche per lo sharing e, perché no, le biciclette, prevedendo un viaggio door to door. Ad esempio l'aeroporto di Orio al Serio sarà connesso alla città di Bergamo tramite treno in dieci minuti”.

ANDREA GIBELLI – Presidente Esecutivo FNM Group

“Oggi non c'è concorrenza tra treno e automobile. Sono due sistemi che tendono a convergere. Prendiamo ancora ad esempio il Gran Premio d'Italia a Monza. Quest'anno diecimila persone in più si sono recate in Autodromo utilizzando i mezzi pubblici. Anche su sistemi rigidi come la ferrovia si sta adottando una grande flessibilità. Il sistema digitale dell'ultimo miglio è fondamentale. La distanza tra la libertà dell'auto e quella di un mezzo condiviso avviene tramite la connessione digitale.

La parola alla politica

EDOARDO RIXI – Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

“Il tema del carburante riguarda Germania, Francia e Italia. Vanno riviste le politiche di approvvigionamento. Nell'immediato il Governo ha cercato di calmierare il prezzo ma progressivamente la situazione andrà gestita in modo diverso, non si può pesare solo sulle accise. I consumi non stanno diminuendo. Per quanto riguarda l'incidentalità, grazie al nuovo Codice della Strada, i numeri sono in discesa. L'uso del cellulare alla guida in modo improprio è una delle principali cause di incidentalità. Per quanto riguarda le limitazioni locali al traffico, il Governo ha fatto pressioni ma è evidente che è difficile creare una situazione omogenea a livello nazionale anche se questo sarebbe auspicabile. Per quanto riguarda il rinnovamento del parco circolante miriamo ad avere un parco più efficiente e sostenibile con una gestione consapevole degli spazi pubblici. Spingiamo sui nuovi carburanti anche con i costruttori. Dare una certezza all'utenza su quelle che saranno le facilities dei prossimi anni farebbe ripartire il mercato. Cambiamenti tecnologici troppo repentini portano a un crollo delle vendite. Riguardo al mio recente viaggio in Giappone ci può essere una

collaborazione con il Paese del Sol Levante ad esempio per quanto riguarda la progettazione dei ponti”.

One to one

ALFREDO ALTAVILLA – Special Advisor BYD per l'Europa

“Non c'è chiarezza sull'obiettivo finale nel mondo Automotive. A parte far fuori i cinesi, manca una visione strategica. Ci vuole certezza delle regole, l'incertezza profonda sta fermando il mercato, unitamente alla crescita irragionevole dei prezzi che rende sempre più complicata la sostituzione del mezzo di famiglia. Andrebbe cercato un territorio di collaborazione con i costruttori cinesi. Bisogna concentrarsi sulla competitività. Oggi noi produciamo in Europa: in Ungheria, abbiamo diecimila persone che lavorano nel nostro stabilimento. Siamo dei costruttori europei. Siamo impegnati nella ricerca del secondo sito produttivo e a oggi l'Italia non è nella short list. Da 165 costruttori cinesi a una ventina, avevo detto l'anno scorso. Mi sembra che si stia andando in quella direzione. Noi non siamo dei geni ma gli altri ci stanno rendendo facile la vita. In Italia BYD vende più plug-in che elettriche pure. L'Europa aveva sbagliato sia le tempistiche, sia l'obiettivo, per quanto riguarda l'elettrico. La domanda dell'auto elettrica in tutta Europa, al di fuori del Nord Europa, è in funzione degli incentivi statali. Ciò vuol dire che il cliente non è pronto. Il nostro obiettivo è essere tra i primi tre-quattro costruttori in Italia il prossimo anno”.

Alimentazioni a confronto

GIANNI MURANO – Presidente Unem

“La chiusura di raffinerie in Europa ha portato agli aumenti del carburante. L'Europa è 'corta' di circa 5 milioni di barili al giorno di raffinerie. O diminuisce la domanda o il prezzo sale. Il prezzo per barile è salito molto meno in proporzione, rispetto al prezzo alla pompa. Si trova il grezzo ma non il prodotto finito. L'Europa si può permettere di pagare 2.4 al litro e quindi la domanda non è diminuita. Se la guerra finisse domani il prezzo non scenderebbe di quanto è salito immediatamente”.

FABIO PRESSI – Ceo A2A Mobility e Presidente Motus-e

“A livello nazionale ci sono 85.000 punti di ricarica. Una proporzione rispetto al circolante abbastanza alta anche rispetto agli altri Paesi. Noi come A2A abbiamo una infrastruttura estesa a bassa potenza, capillare nelle città. Avete mai pensato di avere un benzinaiolo nel box? Con l'auto elettrica si può fare. Le reti sono sufficienti a gestire una mobilità elettrica totale perché stanno crescendo parallelamente alle auto circolanti. In Francia il diesel è al 2 per cento. Vero, l'energia costa meno ma va guardato il TCO ovvero il Total Cost of Ownership. Una rivoluzione tecnologica è in atto e per questo continuiamo a investire nelle infrastrutture. Più si usano le colonnine e più scenderà il prezzo per l'utente finale”.

La sicurezza sulle strade

CARLOTTA GALLO – Dirigente Polizia Stradale

“Oltre al controllo, il nostro impegno si estende sulla prevenzione. Distrazione, alcool e droga sono tra le cause maggiori di incidentalità. Questa estate abbiamo lanciato il progetto 'Questa sera guido io': è un'attività sul territorio e nei locali che promuove la figura del guidatore designato che non beve. Una questione di responsabilità individuale”.

LIBERALE DE ROSA – Innovation Manager Bosch Mobility

“Per Bosch la sicurezza è un pilastro. Abbiamo iniziato con ABS e poi ESP. La tecnologia si evolve, ma il principio della sicurezza rimane lo stesso”.

LORENZO ROSSI – AD Movyon

“La sicurezza stradale passa sempre più dalla capacità di far dialogare infrastrutture e veicoli. Una Smart Road è equipaggiata con tecnologie che consentono di monitorare in tempo reale il traffico, prevedere situazioni di rischio e fornire informazioni utili direttamente ai veicoli, contribuendo a ridurre il rischio di incidenti e congestioni. La certificazione della Tangenziale di Napoli come prima Smart Road italiana, dimostra che le tecnologie che abbiamo implementato sono mature e già disponibili: il gestore autostradale, con il loro utilizzo, può favorire una mobilità più efficiente e sicura”.

SERGIO SAVARESI – Direttore del dipartimento di Elettronica, Informazione e Bioingegneria del Politecnico di Milano

“Con la guida autonoma si preannuncia un grosso problema che riguarda la sicurezza nazionale che va di pari passo con la crescita dell'Intelligenza Artificiale che andrà sempre più applicata ai sistemi fisici. Le due grandi sfide sono la guida autonoma e la robotica umanoide. C'è bisogno di sovranità tecnologica: rischiamo di diventare solo un mercato per cinesi e americani. Dobbiamo proteggere il territorio come fanno Stati Uniti e Cina. L'utilizzo dell'intelligenza artificiale di altri sul nostro territorio corrisponde a un'occupazione militare. Dobbiamo essere meno 'timidi' ed investire sull'Intelligenza Artificiale italiana. La sovranità tecnologica”.

NICOLO' BELLAZZINI – Brand Manager Sparco

“Il Motorsport in Italia sta crescendo perché i player che gli gravitano attorno sono per la maggior parte italiani. Oggi Red Bull grazie al nostro pacchetto tecnico risparmia circa un chilo di peso, che nella Formula 1 è molto. Tute e attrezzature sono sempre più leggere. I regolamenti cambiano e quindi ci impegniamo per restare sempre performanti. Sono cinquant'anni che investiamo in partnership, ora stiamo cercando di utilizzare questo valore per diversificare e portare il nostro brand in altri settori come l'anti-infortunistica. Il nostro obiettivo è sempre quello di crescere trasportando il brand, la conoscenza e l'approccio in altri settori dove restiamo all'avanguardia”.

GIAN MARIA GABBIANI – Commissione Mobilità Sostenibile ACI

Il mondo del Motorsport sta cambiando. E' un momento molto interessante dal punto di vista tecnologico. I biocarburanti vengono oggi utilizzati, ma l'importante è che siano materiali di prima qualità. I costi si stanno contraendo, 100 per cento 'bio' sono tra i 3,5 Euro fino ai 7-8 euro. Per la Moto GP e la Formula 1 i prezzi salgono ancora”.

MARIO ISOLA – Direttore Generale ACI Sport

“Kimi Antonelli ci sta aiutando molto a riscoprire il motorsport facendo avvicinare ragazze e ragazzi. Abbiamo un buon vivaio. ACI Sport segue questi talenti a 360 gradi e magari in futuro ritroveremo diversi italiani nella griglia di partenza di un Gran Premio di Formula 1. Collaboriamo con le Academy che scovano i piloti già all'età di 8-10 anni. La qualità dello sport motoristico italiano è molto elevata e noi cerchiamo di favorire questi progetti”.

DARIO MARRAFUSCHI – Direttore Motorsport Pirelli

“La Formula 1 ha sempre un’attrattiva unica. La popolarità è esplosa dopo il Covid. Per Pirelli la ricerca è il motivo principale e il Motorsport è un laboratorio a cielo aperto per testare le tecnologie nelle condizioni più estreme. Partecipiamo a oltre 300 campionati. Dai Rally, per esempio, abbiamo portato il runflat. Noi con la F1 progettiamo pneumatici per vetture che ancora non esistono. Oggi stiamo testando pneumatici sulle auto che correranno il prossimo anno. Non è facile. La virtualizzazione ci aiuta molto e lega le competizioni alla strada. In questo modo la progettazione è migliore e più veloce”.

Privo di virus.www.avg.com

CONDIVIDI:



Caricamento...

Lascia un commento

LASCIA UN COMMENTO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

SUNGROW
Charging

IDC80E
49.9/60/80kW DC charger

Soluzione completa e affidabile

Pronto in un attimo. Always On

Pronto in 1 giorno
Senza opere civili di fondazione

Installazione semplice
Non serve la gru

IP65 & C5 & IK10
Costruito per resistere

99% disponibilità operativa
Always on

E RICARICA

[HOME](#)
[CHI SIAMO](#)
[ARCHIVIO RIVISTA](#)
[ARCHIVIO NEWS](#)
[CONTATTI E SEDE](#)
[NEWSLETTER](#)

[APPROFONDIMENTI](#)
[NEWS](#)
[PRODOTTI E SERVIZI](#)
[DOCUMENTI E NORME](#)
[MERCATO](#)
[STATISTICA](#)

Partecipa al concorso

IL BANCO TI PREMIA

da **COMOLI FERRARI**

Concorso valido dal 01/03/2026 al 30/11/2026. Senza valore monetario € 130.395,54 + iva non dovuta. Regolamento su www.comoliferrari.it

Solo l'8% degli europei indica un'auto elettrica come prossimo acquisto (sondaggio Clepa)

Settembre 15, 2026

Solo l'8% dei cittadini europei intervistati indica un'auto elettrica come prossimo acquisto, mentre il 47% preferisce una politica basata su incentivi alle tecnologie a basse emissioni senza introdurre divieti per quelle esistenti. È quanto emerge da un sondaggio **YouGov** commissionato da **Clepa**, l'associazione europea della componentistica automotive, che ha coinvolto 5.221 cittadini di Francia, Germania, Italia, Polonia e Spagna, mercati che rappresentano oltre il 70% del mercato automobilistico dell'Unione europea.

Secondo l'indagine, le intenzioni di acquisto risultano distribuite tra diverse tecnologie. A fronte dell'8% orientato verso un'auto elettrica, il 47% degli intervistati preferisce una politica che incentivi le tecnologie a basse emissioni senza vietare quelle esistenti, mentre il 17% sostiene un divieto completo.

La percezione di una transizione ancora non sufficientemente supportata dalle condizioni infrastrutturali ed economiche è diffusa: il 75% degli intervistati ritiene che il proprio Paese non sia ancora pronto alla piena elettrificazione. Tra i principali ostacoli vengono indicati la disponibilità delle infrastrutture di ricarica, il costo delle auto elettriche e quello dell'energia.

In Italia il quadro risulta ancora più prudente. Solo il 6% degli intervistati indica un'auto elettrica come prossimo acquisto, contro il 23% che orienterebbe la scelta verso un'ibrida tradizionale, il 12% verso una plug-in o extended range e il 26% verso una vettura a benzina. Il 77% degli italiani ritiene inoltre che il Paese non sia ancora pronto alla piena elettrificazione, mentre soltanto il 17% lo considera preparato.

Anche rispetto a una prospettiva di mercato esclusivamente elettrico emerge una certa cautela: il 67% degli italiani coinvolti nel sondaggio dichiara di non sentirsi pronto a uno scenario nel quale tutte le nuove auto siano elettriche. Tra le criticità indicate, il prezzo delle vetture elettriche è al primo posto, segnalato dal 47% degli intervistati, seguito dal costo dell'elettricità (42%), dalla disponibilità delle infrastrutture di ricarica (40%) e dall'autonomia dei veicoli (32%).

Sul piano delle politiche, il 47% degli italiani preferisce incentivi alle tecnologie a basse

Tecnologia di raffreddamento ad aria isolata

Manutenzione rapida e intuitiva

COFLEX: BARRE FLESSIBILI IN RAME ISOLATE

RIPARTITORI COMPATTI

E RICARICA

Fortech

Il ruolo strategico dei BESS

Wallbox: come scelgono gli installatori

Oltre i pagamenti: hardware, software e servizi integrati

Intervista a Luca Basso

Iscriviti alla newsletter E-Ricarica Weekly

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

L'ECO DELLA STAMPA
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

RS settimana 15-21 settembre 2026

Pag. 10

emissioni senza un divieto per il motore endotermico, mentre il 22% sostiene il bando completo. I risultati, secondo Clepa e Anfia, non rappresenterebbero una richiesta di rallentamento della decarbonizzazione, ma l'esigenza di una transizione che lasci maggiore spazio alla scelta tecnologica.

«I cittadini vogliono guidare auto più pulite, compresi i veicoli elettrici, ma vietare di fatto gli ibridi e i carburanti alternativi restringe drasticamente le loro possibilità di scelta», ha dichiarato il segretario generale di Clepa **Benjamin Krieger**, indicando nella revisione delle norme europee sulla CO2 un'opportunità per adeguare il percorso di transizione alle richieste dei consumatori.



Condividi su:



Articoli correlati

Circontrol: arriva una nuova colonnina di ricarica a 175 kW

News

E-Ricarica Weekly: il nuovo numero della newsletter dedicata

News

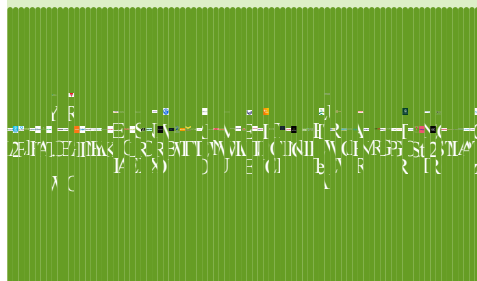
ai prodotti per la mobilità elettrica

News

Green Wind Power svela una stazione di ricarica alimentata

da energia solare ed eolica

Scoprili tutti



Iscriviti alla newsletter E-Ricarica Weekly

L'iscrizione è gratuita. La newsletter viene inviato ogni giovedì

Ogni settimana una raccolta aggiornata di notizie e informazioni che riguardano il mercato dei sistemi di ricarica per mobilità elettrica.

Su E-Ricarica Weekly trovi tutto quello che devi sapere sul mercato, sulle normative e sui nuovi prodotti.

Registrati subito

MERCOLEDÌ

16 SETTEMBRE 2026

[Edicola digitale](#)

IL FOGLIO

quotidiano



Login

ABBONATI

IT

EN



MEDIO ORIENTE

UCRAINA

EDITORIALI

IL FOGLIO AI

NEWSLETTER

PODCAST



GLI EVENTI DEL FOGLIO • L'EVENTO DEL FOGLIO

Il futuro della mobilità passa dalle scelte dei consumatori

Dalla neutralità tecnologica alla sicurezza, dall'auto elettrica alla concorrenza cinese: al convegno del Foglio il mondo della mobilità prova a capire come cambierà il nostro modo di spostarci. Istituzioni e industria a confronto all'Automobile Club di Milano

di [Umberto Zapelloni](#) 15 SET 26 • Ultimo aggiornamento: 18:52

Quale sarà il futuro della mobilità? Alla domanda che ha dato il titolo al [convegno organizzato dal nostro giornale nella sede di Ac Milano](#), hanno provato a rispondere in tanti. E alla fine l'auspicio che ne è scaturito è che i consumatori possano avere la libertà di scegliere con quale motorizzazione muoversi perché l'auto anche oggi significa libertà oltre che cultura, tecnologia, design e passione. Sta cambiando il modo di scegliere e anche di vendere l'auto, sta cambiando il modo di usare l'auto che ormai non è più l'unico mezzo che ci consente di spostarci dal punto A al punto B. Anzi l'auspicio è che si possa parlare sempre più di mobilità integrata tra i vari mezzi a nostra disposizione.

→ Video



QUANTI SPORCHI S2 E4

Quei due secondi di Vladimiro Falcone

di [Giovanni Battistuzzi](#)

ROMA CAPOCCIA

Il giallo del trenino giallo. Una settimana senza risposte

La ferrovia Termini-Centocelle è ferma dall'incidente fra due convogli avvenuto il 4 marzo scorso. Nessuna navetta sostitutiva, solo un cartello e il solito bus. Voci dalla Casilina

di [Enrico Cicchetti](#) | 12 MAR 26

IL COLLOQUIO

Giuricin: "Riformare il



“La transizione ci porta a una confusione di traffico e a meno sicurezza. Oggi stiamo cercando di lavorare sui giovani e dobbiamo ricostruire una cultura dell'automobile”, ha detto Pietro Meda, presidente di Ac Milano, il padrone di casa che parla a ragion veduta perché Milano oggi è diventata quasi un laboratorio grazie all'assurda gestione della viabilità da parte del Comune. Geronimo La Russa, presidente di Aci, oltre a sottolineare come l'Automobile Club si stia trasformando in Mobility Club ha aggiunto: **“Abbiamo una capillarità unica e vogliamo essere gli interlocutori delle istituzioni. Abbiamo oltre un milione di soci. Vogliamo dare giusti suggerimenti per facilitare le esigenze di spostamento. In ogni Comune, in ogni Provincia e in ogni Regione ci sono regole differenti di limitazioni del traffico. Andrebbero uniformate a livello nazionale”**. Un obiettivo sposato anche dal Governo, come ha confermato Edoardo Rixi, viceministro dei trasporti e delle infrastrutture: **“Il governo ha fatto pressioni ma è evidente che è difficile creare una situazione omogenea a livello nazionale anche se questo sarebbe auspicabile”**. Intanto ha svelato come la sua recente visita in Giappone possa portare a una collaborazione per la progettazione e la manutenzione dei ponti. Anche di quello sullo Stretto, naturalmente.

La neutralità tecnologica se la augurano anche Gianni Murano, presidente di Unem e Fabio Pressi, ceo di A2A Mobility, nonostante partano da posizioni diversi e si divertano a stuzzicarsi tra loro. Chi ha capito benissimo che cosa vogliono oggi gli italiani sono i costruttori cinesi che ormai non offrono più solo auto elettriche e sono sempre più aggressivi sul mercato. **“Non c'è chiarezza sull'obiettivo finale nel mondo Automotive. A parte far fuori i cinesi, manca una visione strategica. La soluzione non può essere fatta di proibizioni, dazi, tariffe, quote e così via, perché non si va da nessuna parte”,** ha detto Alfredo Altavilla special advisor di Byd per l'Europa. Una risposta alla richiesta fatta da Roberto Vavassori, presidente di Anfia, che aveva detto: **“Va applicata una quota libera al tetto di importazione alle auto cinesi, penso all'8 per cento. Oltre andrebbe imposto un dazio dell'80 per cento”,** oltre ad aver sottolineato la bulimia legislativa dell'Europa. Lui ha un ruolo chiaro: deve difendere il costruttore nazionale e la nostra filiera. Non un compito semplice. Un po' come quello di Roberto Pietrantonio, presidente di Unrae che rappresenta i costruttori esteri e quindi deve far sedere allo stesso tavolo europei, cinesi, giapponesi. **“Mi candido al Nobel per la pace”, scherza.** A parlare di giapponesi c'è Massimo Nalli presidente e ad di Suzuki Italia, una casa che ha capito prima delle altre come buttarsi solo sull'elettrico sarebbe stato un errore. E il mercato lo ripaga. Ormai gli italiani si fidano di Suzuki. La fiducia è l'obiettivo di Marco Santucci con Geely che è appena arrivato in Italia: **“Siamo il più europeo dei costruttori cinesi”,** assicura. Ma sul tavolo del convegno sono poi arrivati altri temi importanti come la sicurezza stradale, il trasporto ferroviario, il motorsport. Una mattinata di idee e di confronti.

IL SETTORE NCC POTREBBE CREARE 40 MILA POSTI DI LAVORO E GENERARE 2,4 MILIARDI IN PIÙ”

Dopo la protesta del 13 gennaio, l'esperto in materia di trasporti spiega al Foglio perché il vero nodo non sono le app ma l'offerta: una legge vecchia del 1992, poche licenze, attese lunghe e il riflesso istintivo di risolvere tutto con nuovi divieti

di Davide Mattone | 14 GEN 26

Quale futuro per la mobilità. Rivedi l'evento del Foglio

Che cosa cambierà nella mobilità nei prossimi anni? La strada imboccata verso l'elettrificazione è davvero senza ritorno? Come trasformare in una vera opportunità la trasformazione che ci attende? Ne parliamo nella sede AC Milano

di Redazione | 24 SET 25

PREGHIERA

Quest'anno mi auguro di percorrere un milione di chilometri sull'Autostrada del Sole

La voglia che viene visitando la mostra “L'alba dell'Autostrada del Sole” alla Galleria nazionale d'Arte Moderna. La A1 fu inaugurata nel 1964 con tre mesi di anticipo rispetto alla scadenza fissata: quando mai è più accaduta una cosa del genere?

di Camillo Langone | 31 DIC 24



HomeCronacaPoliticaEconomiaCulturaAmbienteSportEventiVideoSalute

[Home>Articoli>](#)Industria europea, Verona al centro con Urso e Polato

Industria europea, Verona al centro con Urso e Polato

Settembre 15, 2026 · 1 minuti di lettura

Condividi



Condividi

Verona ospita il confronto tra Governo, Parlamento europeo e categorie economiche sulle nuove politiche industriali dell'Unione Europea. Lunedì 21 settembre, alle 18, il Centro Congressi della **Camera di Commercio di Verona** sarà sede dell'incontro "Industrial Accelerator Act – Tra politiche climatiche e sviluppo tecnologico. La strategia UE per rilanciare l'industria Made in Europe".

L'appuntamento è organizzato dall'europarlamentare di **Fratelli d'Italia, Daniele Polato**, e vedrà l'apertura dei lavori affidata al ministro delle Imprese e del Made in Italy, **Adolfo Urso**. Al centro del dibattito, il percorso europeo dell'Industrial Accelerator Act, il provvedimento destinato a incidere sulle condizioni di crescita e competitività dell'industria italiana ed europea.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

L'incontro arriva in una fase rilevante, alla vigilia del deposito degli emendamenti a Bruxelles e dell'avvio dei negoziati. L'obiettivo è mettere attorno allo stesso tavolo istituzioni e mondo produttivo, raccogliendo le esigenze delle imprese e delle categorie economiche per portarle nel confronto europeo sul rilancio del **Made in Europe**.

Tra i relatori figurano **Antonio Gozzi**, presidente di **Federacciai** e vicepresidente di **Confindustria** per l'Autonomia Strategica Europea, Piano Mattei e Politiche per la Competitività nei rapporti con le istituzioni europee; **Marco Apostolo**, vicepresidente di **Federchimica** con delega all'Economia Circolare; **Marco Stella**, vicepresidente di **ANFIA**, e **Alex Vantini**, delegato nazionale di **Coldiretti** e vicepresidente di Coldiretti Veneto.

I saluti istituzionali saranno affidati a **Paolo Arena**, presidente della Camera di Commercio di Verona, **Giuseppe Riello**, presidente di Confindustria Verona, **Stefano Vallani**, presidente del Consiglio comunale, **Flavio Massimo Pasini**, presidente della Provincia di Verona, e **Diego Ruzza**, assessore regionale del Veneto a Trasporti, Mobilità e Lavori Pubblici.

A raccogliere le proposte del territorio saranno lo stesso **Polato**, coordinatore del gruppo **ECR** nella Commissione Commercio Internazionale del Parlamento europeo, e l'eurodeputato **Paolo Borchia**, coordinatore del gruppo **PfE** nella Commissione Industria, Ricerca ed Energia. Entrambi saranno impegnati nei prossimi mesi nei tavoli negoziali sull'Industrial Accelerator Act, con la possibilità di portare a Bruxelles le richieste del sistema produttivo veronese e italiano.

L'incontro è aperto al pubblico e sarà moderato dal giornalista **Luca Mantovani**. Per partecipare è necessaria la registrazione [a questo link](#).



ANCE VERONA

Contatta esperti dell'edilizia per supportare l'attività d'impresa

045 594764
collegiocostruttoriedili@ancevr.it

SCOPRI DI PIÙ





QUATTORRUOTE

ABBONATI



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



BUROCRAZIA

Superbollo, dopo anni di promesse arriva il momento della verità



Mario Rossi | aggiornato il 15/09/2026 | 0 commenti

Clio, Captur, Austral: maxi prova ibride Renault

ADV

I PIÙ POPOLARI

01 Nuova Lancia Gamma, eccola dal vivo: si vedono tutti gli interni - VIDEO

 [Aggiungi Quattroruote ai preferiti su Google](#)

Il **superbollo** verrà davvero cancellato oppure no? Era l'11 maggio 2023 quando sui social media il leader della Lega, vicepresidente del Consiglio e ministro dei Trasporti Matteo Salvini scrisse: "Addio al superbollo. Grazie all'intesa con il Mef del ministro Giancarlo Giorgetti vogliamo abolire il **superbollo auto**. Significa cancellare una tassa odiosa, dare ossigeno al mercato, sostenere nei fatti un settore prezioso che coinvolge, in modo diretto e indiretto, milioni di famiglie".

Passarono dieci giorni e, sempre sui social, ribadì: "Via il superbollo auto. La Lega, in pieno accordo con il resto della maggioranza, è pronta a presentare un emendamento ad hoc nella legge delega fiscale. Era una nostra promessa e la stiamo portando avanti: meno tasse, più buonsenso".

Poi, però, nella legge delega approvata definitivamente dal Parlamento poche settimane dopo, il 4 agosto, l'annunciata abolizione scomparve per lasciare spazio a un più prudente "eventuale e progressivo superamento dell'addizionale erariale sulla tassa automobilistica". Un segnale che l'aria stava cambiando. Anche se, fino all'anno scorso, si è continuato a parlare di **abolizione del superbollo**, seppure in modo graduale.



Superbollo: la prossima legge di Bilancio può essere decisiva

Si è visto com'è finita: nel decreto delegato che ha riformato la tassa automobilistica, **entrato in vigore lo scorso agosto**, il

02 Le fabbriche tagliano, il voto cambia: il conto del Green Deal arriva a Bruxelles

03 "Il brand non si tocca": Maserati, il nodo cinese e il ritorno di Levante e Quattroporte

04 Della Spring resta solo il nome: la nuova Dacia elettrica è tutta un'altra auto - VIDEO

05 Auto, e-bike e percorsi spettacolari: così riscopriamo l'Italia più bella

[VEDI ALTRO](#)**FOCUS ON**

brand stories

ADV

ADV

superamento del superbollo è stato completamente accantonato.

La prossima **legge di Bilancio** rappresenta quindi l'ultima occasione per archiviare la tassa introdotta nel 2010 dal governo Berlusconi e successivamente inasprita nel 2011 dal governo Monti. Ma esiste davvero la possibilità che l'addizionale venga eliminata?

Alcuni elementi giocano a favore di questa ipotesi, altri suggeriscono prudenza. Vediamo quali.

Abolizione del superbollo: pro e contro

Perché sì

1. Negli ultimi anni l'abolizione del superbollo è stata promessa più volte, spesso con dichiarazioni molto nette. Per questo automobilisti e osservatori continuano ad attendere un intervento concreto. Sarebbe politicamente difficile chiudere la legislatura senza alcun risultato.
2. La prossima legge di Bilancio sarà l'ultima della legislatura. Storicamente, le manovre che precedono il voto vengono spesso considerate più generose e orientate a distribuire benefici a diverse categorie di contribuenti.
3. Secondo **l'Anfia**, nel 2024 il carico fiscale sulla motorizzazione ha superato gli 84 miliardi di euro, pari al 13,4% delle entrate tributarie nazionali. Una pressione che negli ultimi mesi è aumentata ulteriormente a causa della crisi del Golfo Persico e delle tensioni sui prodotti petroliferi.
4. L'abolizione del **superbollo auto** costerebbe circa 300 milioni di euro all'anno. Una cifra importante, ma non impossibile da reperire all'interno degli equilibri complessivi di una legge di Bilancio.

Perché no

1. In una fase in cui molti automobilisti devono fare i conti con il caro carburanti, una riduzione fiscale destinata ai proprietari di auto più potenti potrebbe trasformarsi in un autogol politico.
2. I 300 milioni di euro necessari per cancellare il superbollo rappresentano comunque una voce significativa per i conti

pubblici, soprattutto considerando il costo delle misure adottate finora per contenere il peso dei carburanti.

3. L'abolizione riguarderebbe una platea relativamente ridotta di contribuenti, mentre le tradizionali manovre pre-elettorali tendono a privilegiare provvedimenti con effetti più ampi.
4. Il fatto che il governo abbia scelto di non intervenire sul superbollo pur avendone la possibilità nell'ambito della delega fiscale lascia pensare che il tema sia stato, almeno per il momento, accantonato.

Gli scenari più probabili



Mettendo sul piatto della bilancia gli elementi favorevoli e contrari, salvo colpi di scena appare più probabile una riforma che una cancellazione totale dell'imposta.

Le ipotesi più realistiche sono tre:

- innalzamento della soglia di potenza agli originari 225 kW;
- riduzione dell'importo di 20 euro/kW applicato oltre la soglia e conseguente riduzione anche degli scaglioni successivi (oggi l'addizionale scende a 12 euro/kW dopo cinque anni, a 6 euro/kW dopo dieci anni, a 3 euro/kW dopo quindici anni e si azzerà dopo vent'anni);
- riduzione dell'età necessaria per l'esenzione totale, per esempio portandola da venti a dieci anni.

In questo scenario, un eventuale alleggerimento potrebbe trovare spazio non nel testo originario del disegno di legge, ma

attraverso gli emendamenti della maggioranza. Una soluzione che consentirebbe di attenuare le critiche politiche legate a una misura percepita come favorevole ai possessori delle auto più potenti.

Cerchi l'auto? Quattroruote risponde. [Scopri trovauto.](#) ▶

TAGS: **SUPERBOLLO**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA

Disclaimer

ADV



ADV



QUATTORRUOTE

[Contatti](#) [Redazione](#)
[Termini e Condizioni d'Uso](#)



Domus | Dueruote | Il Cucchiaino d'Argento | Meridiani Montagne | Ruoteclassiche | Motonline | Editoriale Domus | Montagna tv |
Pista ASC | Quattroruote Professional | Pubblicità | ShopED

Editoriale Domus SpA Via G. Mazzocchi, 1/3 20089 Rozzano (Mi) - Codice fiscale, partita IVA e iscrizione al Registro delle Imprese di Milano n. 07835550158
R.E.A. di Milano n. 1186124 - Capitale sociale versato € 5.000.000,00 - Tutti i Diritti Riservati - Privacy - Informativa Cookie completa - - Lic. SIAE n. 4653/1/908

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

🕒 6 min, 13 sec

Nei primi otto mesi del 2026 si contano 19.082 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 2,5% in più rispetto a gennaio-agosto 2025, e 10.264 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+0,8% rispetto a gennaio-agosto 2025), così ripartiti: 837 rimorchi (-11,8%) e 9.427 semirimorchi (+2,1%).

Per gli autocarri, a gennaio-agosto 2026 due aree geografiche su quattro registrano una crescita: +7,1% il Nord-Est e +2,5% l'area Sud e Isole. Il Nord-Ovest resta stabile (+0,2%), mentre la variazione è lievemente negativa nelle regioni del Centro (-0,8%).

Per classi di peso, nei primi otto mesi dell'anno mantengono una variazione positiva i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+7,8%), seguiti dai veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (+4,5%) e dai veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (+1,1%). In flessione, invece, i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate, che decrementano a doppia cifra (-46,7%), e i veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (-9,2%).

Nei primi otto mesi del 2026, gli autocarri rigidi registrano un calo del 7,5%, mentre i trattori stradali chiudono a +13,4%. Nello stesso periodo, incrementano i veicoli da cantiere (+10,7%) e i veicoli stradali (+1,5%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi otto mesi del 2026 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,3% (era dell'1,4% a gennaio-agosto 2025), per un totale di 254 unità, mentre gli autocarri elettrici, ibridi benzina/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano l'1,3% del totale (il 2,6% a gennaio-agosto 2025).

"La contrazione delle immatricolazioni di autocarri registrata tra luglio e agosto conferma gli effetti di una prolungata assenza di politiche pubbliche efficaci a sostegno del rinnovo del parco circolante – commenta Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci. Un settore chiamato ad affrontare investimenti senza precedenti per la transizione energetica non può continuare a operare in un quadro caratterizzato da incertezza normativa e mancanza di strumenti concreti di supporto. L'annuncio del fondo pluriennale aveva rappresentato un segnale positivo e aveva raccolto il consenso dell'intera filiera. A distanza di mesi, tuttavia, non sono ancora stati definiti modalità operative e tempi di attuazione.

Questo stallo sta inevitabilmente frenando le decisioni di investimento delle imprese e rallentando il processo di rinnovo del parco veicolare. È quindi indispensabile che il Governo dia immediata attuazione alla misura, garantendo continuità e certezza agli operatori del trasporto pesante, così come già fatto per i veicoli commerciali leggeri con il ripristino dell'Ecobonus fino al 2030. Il sostegno dovrà basarsi sul principio della neutralità tecnologica e favorire l'adozione di veicoli a zero emissioni attraverso tutti gli strumenti disponibili, incluso il noleggio a lungo termine. In aggiunta, si ritiene importante richiamare l'attenzione su quelle tecnologie che già da anni contribuiscono alla decarbonizzazione del settore, come il gas naturale di origine rinnovabile. Per questo, si rinnova l'invito a adottare misure che ne garantiscano la competitività anche a fronte delle attuali tensioni sul prezzo dei carburanti, come l'estensione al GNL delle clausole obbligatorie di adeguamento dei corrispettivi, nonché ulteriori misure fiscali di vantaggio per gli investimenti in alimentazioni alternative".

In riferimento ai veicoli trainati, nei primi otto mesi dell'anno si confermano in crescita tre aree geografiche su quattro: +12,3% il Centro, +9,5% le regioni del Nord-Ovest e +2,8% il Nord-Est. In flessione l'area del Sud e Isole (-11,5%). Le marche estere totalizzano 5.963 libretti di circolazione (+2,9%); variazione negativa, invece, per le marche nazionali (-2%), con 4.301 libretti.

"Il mercato dei rimorchi e semirimorchi si mantiene sostanzialmente stabile nei primi otto mesi dell'anno, con una crescita complessiva dello 0,8%, ma il dato nasconde dinamiche differenti: a fronte di una lieve crescita dei semirimorchi, che registrano un +2,1%, i rimorchi continuano a evidenziare una contrazione, pari all'11,8% nel cumulato – commenta Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA. Si tratta di un andamento che conferma la necessità di sostenere il rinnovo del parco circolante con investimenti significativi. Ad ormai un anno dall'istituzione del fondo straordinario dell'autotrasporto è indispensabile che il decreto di riparto dei 590 milioni venga approvato in tempi rapidi per consentire una programmazione degli investimenti e uno svecchiamento del parco circolante".

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a luglio 2026 495 nuove unità, con un decremento del 5,7% rispetto a luglio 2025.

**IL PROGRAMMA**

Trenord: riprendono i viaggi dei treni storici. Otto corse in programma tra settembre e dicembre

14/09/2026
di R.P.

**SLANCIO**

Logistica: accoppiamento automatico digitale, ÖBB lavora al futuro del trasporto merci ferroviario europeo

14/09/2026
di R.S.



L'IBRIDO
AL PREZZO
DEL BENZINA

Jeep SPAZIO Genova

JEEP AVENGER MHEV

Da 22.390€

Solo per un limitato numero di vetture in stock. Immatricolazione entro il 28/09.

Vuoi scendere ancora di prezzo? Per te uno sconto di 1000€ con contributo SFS*

*Spostato ad addebi- al servizio Finanziario. Offerta Finanziaria Services. Fogli informativi e condizioni complete disponibili presso le sedi Jeep Spazio Genova.

Nel settimo mese dell'anno si mantengono positivi gli scuolabus, che crescono a doppia cifra (+80,5%), e gli autobus e midibus turistici (+8%). In calo, invece, gli autobus adibiti al TPL (-22,7%) e i minibus (-9,8%).

Ad agosto, l'immatricolato autobus ammonta a 367 unità, il 15% in più rispetto allo stesso mese del 2025. Nel mese, tre comparti su quattro restano positivi: +143,2% i minibus, +40% gli scuolabus e in lieve rialzo gli autobus adibiti al TPL (+0,5%). In flessione a doppia cifra, invece, gli autobus e midibus turistici (-35,6%).

Nei primi otto mesi del 2026, i libretti di autobus rilasciati sono 4.829 (+39,6% rispetto a gennaio-agosto 2025). Nel cumulato la variazione è positiva per tutti i comparti: +60,6% gli autobus adibiti al TPL, seguiti dai minibus (+22%), dagli autobus e midibus turistici (+13,7%) e, infine, dagli scuolabus (+12,5%).

"Il mercato degli autobus continua a crescere, con un +39,6% nei primi otto mesi dell'anno, ma si tratta ancora una volta di una crescita fortemente sostenuta dalla coda delle immatricolazioni legate al PNRR – afferma Paolo Marini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA. I dati di agosto, con un incremento del 148% degli autobus elettrici rispetto al cumulato dello scorso anno, ne sono una chiara conferma.

Da anni chiediamo risorse strutturali per il TPL, indispensabili per dare continuità al rinnovo del parco e garantire una programmazione stabile alla filiera. Accogliamo quindi con favore la misura per il TPL pubblicata ad agosto nell'ambito del Piano sulla qualità dell'aria: pur trattandosi di risorse ancora esigue, la disponibilità degli stanziamenti già dal 2027 rappresenta una boccata d'ossigeno importante per il settore. Positivo anche il recepimento, da parte del MASE, delle nostre osservazioni nell'ambito del Piano Sociale per il Clima, che prevede circa 800 milioni di euro per il TPL, sufficienti a sostenere il rinnovo di circa 1.000 veicoli.

Ora è fondamentale dare continuità a queste misure con un quadro di risorse strutturali e pluriennali in grado di premiare le produzioni Made in EU, perché la transizione e il rinnovo delle flotte non possono dipendere esclusivamente da interventi straordinari".

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati a gas è dell'11,7% a gennaio-agosto 2026 (era del 18,9% nello stesso periodo del 2025), mentre gli elettrici, ibridi metano/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano il 41,7% (29,4% nei primi otto mesi del 2025).

A livello territoriale, infine, nei primi otto mesi dell'anno le immatricolazioni registrano una crescita a doppia cifra in tutte le aree geografiche: +58,4% nelle regioni del Nord-Ovest, +58,1% nelle regioni del Centro, +33,3% nel Nord-Est e +18,7% nell'area Sud e Isole.

Per restare sempre aggiornati sulle principali notizie sulla Liguria seguiteci sul canale Telenord, su [Whatsapp](#), su [Instagram](#), su [Youtube](#) e su [Facebook](#).

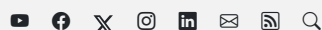
Condividi:



 RSS Transport



Programmi



Agenda Liguria

Energia & Ecosostenibilità

Il salotto di Telenord

Primo Piano

TG Meeting

Tiro Incrociato

Benvenuti in Liguria

Esclusiva

Incontri Genova Italia

Radar

TGN

Transport TV

Close UP

Focus Cultura

Liguria Live

Salute Sanità

TGN Calcio

We are Genoa

Derby del lunedì

Forever Samp

Live

Signoria!

TGN Today

© Telenord Srl
P.IVA e CF: 00945590107
ISC. REA - GE: 229501
Sede Legale: Via XX Settembre 41/3
16121 GENOVA



AD



Mercato autobus italiano, -5,7% a luglio e +15% ad agosto: i dati dell'estate 2026

Nei primi 8 mesi 2026 le immatricolazioni di autobus crescono ovunque. Svettano Nord-Ovest e Centro, seguite da Nord-Est e Sud.



SANDRA DALIA

15 SETTEMBRE 2026



Nei mesi di **luglio e agosto**, mentre l'Italia andava in vacanza, il **mercato**



nazionale degli autobus attraversava due mesi tutt'altro che lineari. L'estate 2026 ha messo in mostra un andamento a **doppia velocità** per i bus superiori a 3,5 tonnellate: al **rallentamento di luglio**, che ha visto le immatricolazioni scendere del 5,7% a quota **495 mezzi**, ha fatto riscontro la **ripartenza di agosto**, chiusasi con un balzo del 15% e **367 nuovi mezzi**.



Analizziamo **gli ultimi dati** riportati da **Anfia**, l'associazione nazionale filiera industria automobilistica.

AD

ISCRIVITI



Il riscatto di agosto e il quadro cumulato dell'anno

Il quadro complessivo ha cambiato direzione nel mese di **agosto**, evidenziando una ripresa con 367 veicoli registrati e un **incremento** su base annua **del 15%**.

Questa ripartenza è stata guidata dall'**espansione dei minibus**, che hanno registrato una crescita del 143,2% grazie a 90 immatricolazioni, **oltre che** dal costante segno positivo degli **scuolabus**, saliti del 40%.

Le registrazioni di mezzi dedicati al trasporto pubblico locale hanno tenuto la posizione con un modesto +0,5%, mentre il **segmento turistico** ha accusato un **ribasso del 35,6%**.

AD

Ampliando l'analisi ai **primi otto mesi del 2026**, il bilancio totale raggiunge quota **4.829 autobus immatricolati**, segnando un progresso del **39,6%** rispetto al medesimo arco temporale del 2025.

In questo periodo, **ciascun segmento** mantiene una dinamica

favorevole: i mezzi per il **trasporto passeggeri locale** sono **aumentati del 60,6%**, i minibus del 22%, i mezzi da turismo del 13,7% e gli scuolabus del 12,5%.

La transizione ecologica delle flotte e la geografia delle immatricolazioni

AD

Sotto il profilo delle **motorizzazioni green**, la mobilità su gomma evidenzia un profondo orientamento verso le tecnologie a ridotto impatto ambientale.

Tra **gennaio e agosto 2026**, gli **autobus elettrici e i modelli ibridi** (metano/elettrico e gasolio/elettrico) sono arrivati a

rappresentare il **41,7%** del mercato globale, a fronte del 29,4% censito nei primi otto mesi del 2025.

Nello specifico, i veicoli a **trazione esclusivamente elettrica** hanno raggiunto 1.892 immatricolazioni contro le 763 dello scorso anno, facendo segnare una crescita del **148%**. Diversamente, la quota dei **bus a gas metano** ha vissuto una **contrazione**, passando dal 18,9% all'11,7% del totale.

Sul piano territoriale, l'incremento delle immatricolazioni nei **primi otto mesi**

AD

In AUTOBUS

AUTOBUS

Mercato autobus italiano, -5,7% a luglio e +15% ad agosto: i dati dell'estate 2026

AUTOBUS

TPL Milano: Atm celebra 95 anni di storia con tre tram d'oro trasformati in gallerie d'arte

AUTOBUS

TPL Bolzano, la flotta SASA si rinnova: avviata la gara per 57 autobus elettrici

AUTOBUS

Trasporto pubblico, grazie al PNRR aumentano gli autobus a basse emissioni: i dati Istat

del 2026 tocca in modo uniforme la penisola: l'area del **Nord-Ovest** registra l'**aumento più sostenuto** con un +58,4%, seguita dalle regioni del Centro al +58,1%, dal Nord-Est al +33,3% e dal comparto del Sud e Isole al +18,7%.

Potrebbe interessarti anche: TPL Milano: Atm celebra 95 anni di storia con tre tram d'oro trasformati in gallerie d'arte



MERCATO AUTOBUS



ITALIA



ESTATE 2026



DATI

AUTOBUS

La settimana europea della mobilità torna dal 16 al 22 settembre: le novità 2026

AD

AD

Continua a leggere

AUTOBUS

Mercato autobus italiano in crescita: + 54,1% ad aprile 2026

TPL e bus turistici guidano la corsa; frenano minibus e scuolabus. Balzo della sostenibilità: i mezzi a trazione alternativa sono...

AUTOBUS

Il mercato degli autobus chiude il 2025 con una flessione del 15,9%

Nel 2025 immatricolati 5.508 bus; dicembre, invece, segna -27,9%. Il trasporto pubblico cala del 27,7%, mentre i mezzi turistici volano...

AUTOBUS

Mercato italiano autobus in flessione: - 3% a novembre 2025

Il TPL è in forte contrazione (-20,7%), ma il segmento turistico cresce in modo eccezionale (+194,7%) invertendo il trend generale.

CAMION

ANFIA: camion in frenata, autobus e rimorchi accelerano, i dati del mercato veicoli industriali estate 2025

Servono incentivi urgenti per la transizione ecologica

mercoledì 16 Settembre 2026



CERCA

DIRE
AGENZIA DI STAMPA NAZIONALE

Accedi ai notiziari ▾

POLITICA

SANITÀ

ESTERI

CRONACA

TG

CHI SIAMO

CONTATTI

Il bollo auto vale 7 miliardi di euro l'anno, per le Regioni. Chi li coprirà?

Non è la prima volta che un governo prova a cancellare la "tassa più odiata". In attesa di ulteriori dettagli (e dei decreti attuativi), parte la caccia alle coperture

Data pubblicazione: 16-9-2026 ore 17:20
Ultimo aggiornamento: 16-9-2026 ore 17:33



ROMA – L'annuncio è gratis, ma solo quello. "Cancelliamo il bollo auto" è un claim elettorale di sicuro impatto, ma si tratta anche di **una mossa costosissima: ogni anno frutta alle Regioni circa 7,1-7,5 miliardi** di euro (secondo le stime incrociate di ANFIA, MEF e Corte dei Conti). Anche se dovesse riguardare "solo" il 70% del parco auto e motoveicoli degli italiani si parla di un gettito mancato enorme.

Il bollo è una tassa di competenza regionale, il cui incasso confluisce

direttamente nei bilanci di Regioni e Province Autonome, senza passare per lo Stato centrale. **Rappresenta circa il 5,7% del totale delle entrate tributarie proprie delle Regioni a statuto ordinario**, ed è costantemente indicata dalla Corte dei Conti come la principale fonte di gettito tributario regionale. Una sua abolizione richiederebbe quindi di individuare fondi equivalenti altrove, o in alternativa un meccanismo di compensazione a carico dello Stato.

“In relazione agli effetti finanziari conseguenti al mancato pagamento del bollo auto e moto – si legge nella bozza visionata dalla stampa – allo scopo di concorrere all’adeguamento dei bilanci delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano”, è previsto “un trasferimento complessivamente pari a **2.293,5 milioni di euro per l’anno 2027**, a titolo di compensazione della riduzione del gettito”.

ASPETTANDO I DECRETI ATTUATIVI

Anche qualora la misura venisse approvata, la sua applicazione non sarebbe automatica. **Servirebbero decreti attuativi** per definire almeno tre aspetti: le modalità di rimborso alle Regioni per il mancato gettito (fino alla formalizzazione di questo meccanismo, le amministrazioni regionali potrebbero anche ricorrere alla Corte Costituzionale), i parametri tecnici della platea esentata (banalmente: chi potrà non pagare?) senza i quali i sistemi informatici non sarebbero in grado di individuare i soggetti esonerati, e infine l’aggiornamento delle banche dati. Il Ministero infatti dovrebbe dare mandato ad ACI, Regioni e PagoPA per modificare il Pubblico Registro Automobilistico e gli archivi regionali, stabilendo una data di disattivazione del sistema di riscossione automatica.

Va da sé che in assenza di questi passaggi, gli avvisi di pagamento continuerebbero a essere generati automaticamente. E **la storia d'Italia è piena di leggi approvate in Parlamento e rimaste di fatto inapplicate per anni, in mancanza dei relativi decreti attuativi.**

NON E' LA PRIMA VOLTA CHE CI PROVANO

Il bollo auto, peraltro, dovrebbe già essere stato abolito parecchie volte, a rimestare nell'archivio degli annunci. Il precedente più noto risale **al 2006, quando Silvio Berlusconi promise in campagna elettorale l'abolizione totale della tassa**; perse le elezioni contro Romano Prodi e il bollo rimase in vigore. Nel 2018 il Movimento 5 Stelle, con Luigi Di Maio al Governo, propose di sostituirlo con un aumento delle accise sul carburante, secondo il principio "chi più usa l'auto, più paga"; l'idea fu accantonata quasi subito per l'impatto che avrebbe avuto sui prezzi della benzina. Tra il 2019 e il 2022 la Lega di Matteo Salvini rilanciò più volte l'ipotesi di una cancellazione graduale, ridimensionata poi a rottamazioni delle cartelle esattoriali arretrate. Anche il Governo Meloni, nella prima fase del suo mandato, aveva valutato una revisione del bollo e del superbollo, senza però trovare nelle prime Leggi di Bilancio le coperture necessarie. Ora, a quanto pare, la svolta.

Leggi anche



Avis, presentati il logo e le mascotte celebrative per il centenario

di Antonio Bravetti



Ddl Antisemitismo, bocciati tutti gli emendamenti. Boldrini: "Un regalo al criminale Netanyahu"

di Redazione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Aggiungi Dire.it alle tue fonti preferite su Google

DIRE
AGENZIA DI STAMPA NAZIONALE



L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

HOME

Telegram

Interviste

Canali ▾

Notizie ▾

Tecnologia ▾

Mistero ▾

Stampa ▾

Cerca



Ricevi le notizie su Telegram

Iscriviti al canale

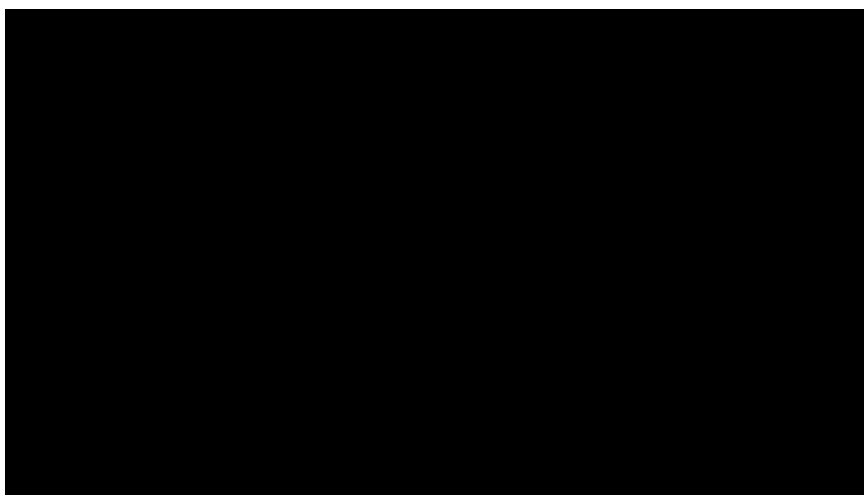


Menu

- HOME
- Telegram
- Interviste
- Canali
 - 100 giorni da leoni
 - Alessandro Barbero
 - Alimentiamo la salute
 - AlmaPhysio
 - Andrea Tosatto
 - Angelo Greco
 - ANOVNI
 - Anthony Carmenì
 - Atrionline
 - Attivo TV
 - Attivo TV le interviste
 - Beatrice Silenzi
 - Beppe Grillo
 - Border Nights
 - Bugalalla
 - Carlo Fanni
 - Casa del Sole TV
 - Colpo Su Colpo News
 - Come Don Chisciotte
 - Confederazione Triarii
 - Contatto Massivo Disclosure
 - Contro TV
 - Coscienze In Rete
 - CrewCut Chronicles
 - Curiuss
 - Daniele Cataldi
 - Daniele Penna
 - Dario Musso
 - Dario orgoglio Italiano

L'auto tedesca è in crisi: l'impatto sulle imprese italiane

🕒 16 Settembre 2026 📰 Il Sole 24 ORE



L'industria automotive italiana affronta il rallentamento della Germania, la ristrutturazione dei grandi gruppi e la crescente concorrenza cinese. Quali sono i rischi per i componentisti italiani e quali strategie servono per rafforzare la competitività della filiera? Ne parliamo con Filomena Greco, giornalista Il Sole 24 Ore, Patrizia Paglia, Ceo di Itlar Italbox e Marco Stella, presidente di [Anfia](#) – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica.

[Watch on YouTube](#)

◀ Le notizie del giorno | 16 settembre
2026 – Pomeridiane

Condividi

 Copia Link WhatsApp Telegram

Automotive, **ANFIA:** nel primo semestre +9,5% import nuovi veicoli verso Italia rispetto al 2025

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|MOTORI

Motori > La Mia Auto

MERCATO

Auto nuova? Benzina oppure elettrica ma con gli incentivi

Gazzetta
MOTORIGazzetta Motori:
tutte le notizieLa Mia Auto: tutte
le notizieOfferte auto
nuove

Su un campione di più di 5.200 intervistati, solo l'8% dei cittadini di Italia, Francia, Germania, Polonia e Spagna indica come prossima automobile un veicolo elettrico. I consumatori europei vogliono scegliere in futuro tra più alimentazioni, senza vietare quelle a emissioni più alte

Luca Palladino

16 settembre - 16:34 - MILANO



Scegli Gazzetta come fonte preferita su Google



Solo l'8% dei cittadini europei ritiene che la sua prossima automobile sarà elettrica; per gli italiani intervistati il veicolo a batteria scende al 6%

Una **mobilità più sostenibile** è da anni un obiettivo importante da raggiungere per i Paesi dell'Unione europea. La decarbonizzazione della mobilità stessa ai cittadini del

consumatori, quelli che usano le automobili in giro per l'Europa. Questi sono i dati che emergono dal nuovo sondaggio **YouGov** commissionato da **Clepa** (associazione europea della componentistica automotive), su un campione di 5.221 intervistati, tra cittadini di Italia, Francia, Germania, Polonia e Spagna, ovvero Paesi che rappresentano insieme **oltre il 70%** del mercato automobilistico dell'Ue. A livello continentale, soltanto l'**8%** degli intervistati indica infatti come prossima auto un veicolo elettrico a batteria (**Bev**). Risultato che viene ancora di più amplificato dal dato italiano, visto che secondo il campione nazionale (1.028 intervistati) solo per il **6%** il prossimo veicolo sarà uno elettrico. Per il pensiero comune degli intervistati, che la decarbonizzazione non deve essere rallentata, ma deve diventare sostenibile per cittadini e imprese in maniera concreta.

LEGGI ANCHE



Incentivi auto: 300 milioni alle imprese automotive



Secondo il campione intervistato per questo sondaggio YouGov, la scelta preferita resta quella dei veicoli a benzina: il 26% per i cittadini italiani

LE SCELTE DEI CONSUMATORI ITALIANI ED EUROPEI —

Analizzando meglio i dati degli italiani che hanno risposto a questo sondaggio, la preferenza spetta ancora ai veicoli a **benzina**, indicati dal 26% del campione. Seguono quelli ibridi (**Hev**) per il 23%, poi i veicoli **diesel** e quelli plug-in (**Phev**) pari al 12%, quindi le auto elettriche soltanto al 6%. L'alimentazione a benzina resta la preferita anche in



Commenta
per primo

...per centuale più alta assieme alle altre alimentazioni.
cittadini europei non vogliono ancora puntare sull'elettrico, allo stesso tempo il **47%** degli intervistati è a favore di **incentivi** per i veicoli a basse e zero emissioni (47% anche degli italiani), ma queste politiche europee legate alle nuove tecnologie non devono vietare le altre alimentazioni. La transizione deve insomma essere fondata sulla neutralità e sulla pluralità tecnologica, senza imporre un'unica soluzione. Solo il 17% degli europei intervistati è infatti a favore del **bando totale** dei veicoli ad alte emissioni, dato un po' più alto per i cittadini italiani (22%).

LEGGI ANCHE



Alimentazione auto, come è cambiato il mercato italiano negli ultimi dieci anni

La percezione diffusa dei cittadini europei è quella di essere poco preparati all'elettrificazione totale delle automobili: per il 75% degli intervistati

LA SCARSA PREPARAZIONE ALLA PIENA

ELETTRIFICAZIONE — Un altro aspetto che viene fuori dal sondaggio è la diffusa percezione dei cittadini europei di essere poco preparati all'**elettrificazione totale** delle auto. Ben il **75%** degli intervistati (77% degli italiani) ritiene infatti che il proprio Paese non sia ancora pronto a questo processo, a causa del prezzo dell'energia, del **costo** dei veicoli elettrici, della poca disponibilità delle infrastrutture di ricarica e dell'autonomia delle vetture stesse. A livello individuale, il **67%** degli intervistati italiani pensa di non sentirsi affatto pronto a passare in via definitiva a un'auto elettrica. Come dichiarato da **Benjamin Krieger**, segretario generale di Clepa: "Il sondaggio evidenzia una distanza tra le decisioni politiche prese a Bruxelles e le scelte dei cittadini europei, che vogliono guidare auto più pulite, compresi i veicoli elettrici, ma vietare gli ibridi e i carburanti alternativi restringe le loro possibilità di scelta". Si aspetta ora la prossima revisione europea degli standard CO₂ per auto e veicoli commerciali leggeri, come dichiarato anche da **Roberto Vavassori**, presidente di **Anfia** (associazione nazionale filiera industria automobilistica): "I risultati del sondaggio rappresentano una nuova chiamata per la politica europea, sin qui incapace di comprendere le legittime necessità di mobilità dei cittadini europei e le scelte conseguenti".

LEGGI ANCHE



Colonnine di ricarica, l'Italia ne ha davvero poche? I numeri

VIDEO: Eccellenze Automotive, Vavassori: "Sbagliato non incentivare il diesel"



Risultati

Calcio Motori

Tennis

Ciclismo

Altri Sport

Le Probabili Scommesse

FANTACAMPIONATO

[Bollo abolito per le auto piccole e per tutti gli scooter e le moto](#)

○○

© RIPRODUZIONE RISERVATA

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE

IKEA

Sfrutta lo spazio sotto il letto per organizzare la camera.

Scopri di più

GENERALI ITALIA

Ciak si gira: la società si guarda allo specchio

XINHUA

Perché i dolci cinesi piacciono sempre di più

TEXSNICE

Le scarpe da passeggio da uomo più comode del 2026

Acquista Ora

AMPLIFON

Per chi pensa che sia troppo presto per un apparecchio

Prenota Ora

LENE - ENEL DIGITAL COMPANY

Sottoscrivi Lene Leggera Luce 24!

Iscriviti ora

BMW

Configura BMW iX1 100% elettrica.

Configura Auto

ENGIE

Con ENGIE il prezzo di Luce e Gas è bloccato per 12 Mesi

Acquista ora

AMPLIFON

Il controllo dell'udito è difficile?

Prenota Ora

BMW

Configura BMW X3.

Configura Auto

Prima le lacrime, poi l'abbraccio con Milik: il derby speciale del "nonno" juventino

PRONOSTICI

Il bollo auto vale 7 miliardi di euro l'anno, per le Regioni. Chi li coprirà?

ROMA - L'annuncio è gratis, ma solo quello. "Cancelliamo il bollo auto" è un claim elettorale di sicuro impatto, ma si tratta anche di una mossa costosissima: ogni anno frutta alle Regioni circa 7,1-7,5 miliardi di euro (secondo le stime incrociate di ANFIA, MEF e Corte dei Conti). Anche se dovesse riguardare "solo" il 70% del parco auto e motoveicoli degli italiani si parla di un gettito mancato enorme. Il bollo è una



tassa di competenza regionale, il cui incasso confluisce direttamente nei bilanci di Regioni e Province Autonome, senza passare per lo Stato centrale. Rappresenta circa il 5,7% del totale delle entrate tributarie proprie delle Regioni a statuto ordinario, ed è costantemente indicata dalla Corte dei Conti come la principale fonte di gettito tributario regionale. Una sua abolizione richiederebbe quindi di individuare fondi equivalenti altrove, o in alternativa un meccanismo di compensazione a carico dello Stato. "In relazione agli effetti finanziari conseguenti al mancato pagamento del bollo auto e moto - si legge nella bozza visionata dalla stampa - allo scopo di concorrere all'adeguamento dei bilanci delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano", è previsto "un trasferimento complessivamente pari a 2.293,5 milioni di euro per l'anno 2027, a titolo di compensazione della riduzione del gettito". ASPETTANDO I DECRETI ATTUATIVI Anche qualora la misura venisse approvata, la sua applicazione non sarebbe automatica. Servirebbero decreti attuativi per definire almeno tre aspetti: le modalità di rimborso alle Regioni per il mancato gettito (fino alla formalizzazione di questo meccanismo, le amministrazioni regionali potrebbero anche ricorrere alla Corte Costituzionale), i parametri tecnici della platea esentata (banalmente: chi potrà non pagare?) senza i quali i sistemi informatici non sarebbero in grado di individuare i soggetti esonerati, e infine l'aggiornamento delle banche dati. Il Ministero infatti dovrebbe dare mandato ad ACI, Regioni e PagoPA per modificare il Pubblico Registro Automobilistico e gli archivi regionali, stabilendo una data di disattivazione del sistema di riscossione automatica. Va da sé che in assenza di questi passaggi, gli avvisi di pagamento continuerebbero a essere generati automaticamente. E la storia d'Italia è piena di leggi approvate in Parlamento e rimaste di fatto inapplicate per anni, in mancanza dei relativi decreti attuativi. NON E' LA PRIMA VOLTA CHE CI PROVANO Il bollo auto, peraltro, dovrebbe già essere stato abolito parecchie volte, a rimestare nell'archivio degli annunci. Il precedente più noto risale al 2006, quando Silvio Berlusconi promise in campagna elettorale l'abolizione totale della tassa; perse le elezioni contro Romano Prodi e il bollo rimase in vigore. Nel 2018 il Movimento 5 Stelle, con Luigi Di Maio al Governo, propose di sostituirlo con un aumento delle accise sul carburante, secondo il principio "chi più usa l'auto, più paga"; l'idea fu accantonata quasi subito per l'impatto che avrebbe avuto sui prezzi della benzina. Tra il 2019 e il 2022 la Lega di Matteo Salvini rilanciò più volte l'ipotesi di una cancellazione graduale, ridimensionata poi a rottamazioni delle cartelle esattoriali arretrate. Anche il Governo Meloni, nella prima fase del suo mandato, aveva valutato una revisione del bollo e del superbollo, senza però trovare nelle prime Leggi di Bilancio le coperture necessarie. Ora, a quanto pare, la svolta. Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo <https://www.dire.it> L'articolo proviene da Il Giornale di Torino .

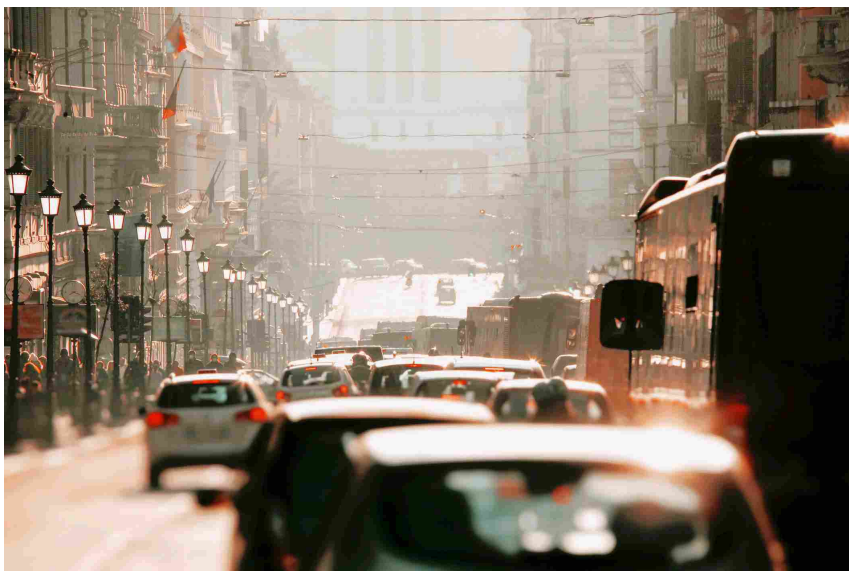
mercoledì 16 settembre 2026

PANORAMA

[MENU](#) Attualità Lifestyle Moda Video Podcast Abbonati

[Home](#) » [Attualità](#) » [Economia](#) » Bollo auto addio per 14,5 milioni di veicoli: ecco chi non pagherà più e cosa cambia

Bollo auto addio per 14,5 milioni di veicoli: ecco chi non pagherà più e cosa cambia



Street life and traffic in downtown Rome, Italy. Car aligned before traffic light in a central street near Piazza Venezia. Sunny day, zoom effect with selective focus.

PANORAMA

[Giovanni Magistroni](#)

16 Settembre 2026 – Lettura: 9 minuti



Seguici su

[Google Discover](#)

[Fonti preferite](#)

Il Governo porta in Cdm l'abolizione del bollo per auto di piccola e media potenza e motocicli. La misura potrebbe interessare 14,5 milioni di veicoli, con un solo mezzo esente per cittadino. Ecco cosa sappiamo, quanto si risparmia e i nodi ancora da chiarire

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Quattordici milioni e mezzo di veicoli, tutte le motociclette e, secondo le prime stime diffuse da Palazzo Chigi, oltre il 70 per cento delle automobili interessate dalla fascia di potenza individuata dal Governo. L'abolizione del bollo auto, almeno per una parte molto ampia del parco circolante italiano, non è più soltanto una delle ipotesi che accompagnano da anni ogni discussione sulla pressione fiscale che grava sugli automobilisti: il provvedimento arriva oggi, 16 settembre, **Leggi anche** sul tavolo del Consiglio dei ministri.

Secondo quanto anticipato da fonti di Palazzo Chigi, l'esenzione riguarderà le vetture di «piccola e media potenza», quelle che il Governo identifica come maggiormente utilizzate dalle famiglie negli spostamenti quotidiani, oltre a tutti i motocicli. L'agevolazione, però, avrà un limite preciso: ogni cittadino potrà beneficiarne per un solo veicolo. È un dettaglio tutt'altro che secondario, perché impedisce che la cancellazione del tributo si trasformi in un beneficio moltiplicato per chi possiede più automobili o più motociclette e concentra invece l'intervento su un mezzo per contribuente.

La presidente del Consiglio Giorgia Meloni ha definito il provvedimento come la cancellazione di «una delle tasse più odiate dagli italiani». La portata economica della decisione, tuttavia, va ben oltre il suo valore simbolico, perché il bollo rappresenta ogni anno una delle principali entrate legate alla proprietà dei veicoli e soprattutto una voce importante dei bilanci regionali.

Dallo sconto all'abolizione: il cambio di passo arrivato in poche ore

La novità è ancora più rilevante perché fino alla mattina del 16 settembre lo scenario descritto dalle indiscrezioni era decisamente più prudente. Le ipotesi circolate nelle settimane precedenti parlavano infatti di una revisione del bollo da inserire nella prossima legge di Bilancio, con uno sconto crescente per le vetture meno potenti e progressivamente più contenuto per SUV e automobili di maggiore potenza. Alcune ricostruzioni indicavano inoltre il 2027 come possibile anno di partenza della nuova disciplina.

L'anticipazione arrivata da Palazzo Chigi cambia la scala dell'intervento: non più una semplice riduzione della tassa, ma una vera esenzione per una fascia molto ampia di veicoli.

Resta però indispensabile attendere il testo approvato dal Consiglio dei ministri per sapere dove verrà fissato il confine tra automobili di piccola e media potenza e quelle che continueranno invece a pagare. L'espressione utilizzata nelle anticipazioni politiche, infatti, non corrisponde da sola a una categoria fiscale precisa.

Quali auto potrebbero essere escluse dal bollo

Oggi il bollo viene calcolato principalmente sulla potenza effettiva del veicolo espressa in kilowatt e sulla sua classe ambientale, mentre per le automobili più potenti esiste anche il cosiddetto superbollo. L'ACI ricorda che i kilowatt di riferimento sono quelli indicati sulla carta di circolazione o sul Documento unico e che l'addizionale erariale scatta per le automobili sopra i 185 kW.

Nel sistema attuale esiste inoltre già uno spartiacque importante a quota 100 kW. Per una vettura Euro 4, Euro 5 o Euro 6, utilizzando la tariffa nazionale di riferimento, il bollo è normalmente calcolato a 2,58 euro per kW fino a 100 kW, mentre sulla potenza eccedente si passa a 3,87 euro per kW, ferma restando la possibilità per le Regioni di applicare discipline differenti.

Questo non significa, almeno per ora, che il Governo abbia necessariamente scelto proprio i 100 kW come soglia dell'esenzione. La distinzione è importante: fino alla pubblicazione del provvedimento non è possibile affermare che una vettura da 99 kW sarà automaticamente esente e una da 101 kW continuerà a pagare.

La soglia definitiva è probabilmente uno degli elementi più attesi, perché da essa dipenderà concretamente quali modelli entreranno nella nuova area senza bollo.

Quanto si potrebbe risparmiare

Per capire il peso dell'intervento basta guardare agli importi pagati oggi. Applicando la tariffa nazionale di riferimento a un'automobile recente Euro 6, una vettura da 60 kW paga circa 155 euro l'anno, una da 80 kW circa 206 euro e una da 100 kW circa 258 euro, prima delle eventuali maggiorazioni o agevolazioni regionali.

Per una famiglia che mantiene la stessa automobile per dieci anni, quindi, il beneficio potenziale può facilmente superare i 1.500 o 2.000 euro, mentre sulle vetture poste nella parte alta della futura fascia di esenzione il risparmio complessivo potrebbe risultare ancora superiore.

Il vantaggio non sarà però cumulabile senza limiti all'interno della stessa persona: il principio annunciato da Palazzo Chigi è quello di **una sola agevolazione per cittadino**. Chi possiede due automobili, oppure un'automobile e una motocicletta, dovrà quindi presumibilmente indicare o vedersi attribuire un solo veicolo esente, anche se sarà necessario attendere le norme applicative per capire come verrà effettuata la scelta.

Tutte le moto dentro l'esenzione

La seconda grande novità riguarda le due ruote. L'anticipazione del Governo non parla di limiti di cilindrata o potenza



[il gruppo di Pier Silvio Berlusconi accelera sulla sfida europea](#)



[Corea è diventato moda globale](#)



per i motocicli, ma indica un'esenzione estesa a tutti.

Oggi anche per i motocicli la tassa automobilistica viene normalmente determinata sulla base della potenza del mezzo, mentre ciclomotori fino a 50 cc e alcuni quadricicli leggeri seguono una disciplina differente, con una tassa di circolazione dovuta soltanto in caso di utilizzo sulla strada pubblica.

Se il testo definitivo confermerà l'impostazione anticipata da Palazzo Chigi, il settore delle motociclette sarà dunque interessato da una modifica particolarmente ampia.

Il nodo dei 14,5 milioni di veicoli

Uno degli aspetti che il provvedimento dovrà chiarire riguarda proprio i numeri diffusi nelle prime anticipazioni. Palazzo Chigi parla infatti di circa **14,5 milioni di veicoli complessivamente interessati** e, contemporaneamente, sostiene che l'intervento riguarderà «oltre il 70 per cento delle auto attualmente in circolazione».

I dati ACI mostrano che già alla fine del 2024 in Italia circolavano quasi **41,3 milioni di autovetture**, con un rapporto di 701 automobili ogni mille abitanti.

Considerato questo ordine di grandezza, il riferimento ai 14,5 milioni non può essere letto semplicemente come il 70 per cento dell'intero parco automobilistico nazionale, perché il risultato sarebbe molto più alto. È quindi possibile che la stima tenga conto del limite di un solo veicolo agevolato per proprietario, di categorie già esenti oppure di un perimetro statistico differente, ma sarà il testo tecnico della norma a dover spiegare esattamente come sono stati calcolati i beneficiari.

È un passaggio fondamentale anche per stimare il costo effettivo della misura.

Quanto vale il bollo auto per le casse pubbliche

Il bollo non è infatti una voce marginale. Secondo l'ultima ricostruzione disponibile dell'Anfia, nel 2024 i versamenti della tassa automobilistica hanno generato circa **7,48 miliardi di euro**, contro i 7,26 miliardi dell'anno precedente. Il gettito legato al possesso dei veicoli rappresentava così circa il 9 per cento degli oltre 83 miliardi di imposizione fiscale complessivamente collegati alla motorizzazione.

Naturalmente l'abolizione annunciata oggi non riguarda tutto quel gettito, perché continueranno a pagare i proprietari delle vetture fuori dalla fascia prevista e resteranno da considerare le numerose discipline particolari già esistenti. Ma anche una riduzione soltanto parziale delle attuali entrate significa muovere diversi miliardi o comunque una cifra sufficientemente elevata da rendere decisivo il capitolo delle coperture.

Perché le Regioni sono decisive

Il problema principale è che il bollo automobilistico, per la maggior parte del territorio nazionale, finanzia direttamente le Regioni.

Le Regioni a statuto ordinario sono titolari del gettito della tassa automobilistica dal 1993 e dal 1999 hanno anche competenze in materia di accertamento, riscossione, recupero delle somme, sanzioni, rimborsi e contenzioso. Per le autonomie speciali il quadro è più articolato: in alcuni casi il tributo resta formalmente erariale con quote di compartecipazione, mentre Sicilia e Province autonome hanno discipline proprie.

Per questo cancellare il bollo non significa soltanto rinunciare a una tassa nazionale e chiudere una voce nel bilancio dello Stato. Il Governo dovrà stabilire come compensare le amministrazioni territoriali per il minor gettito oppure ridisegnare una parte dei rapporti finanziari tra Stato e Regioni.

Ed è probabilmente proprio questo uno dei passaggi tecnicamente più delicati del provvedimento.

Cosa succede a chi ha già pagato il bollo nel 2026

Un altro interrogativo riguarda la decorrenza.

La maggior parte dei proprietari paga il bollo con scadenze legate all'immatricolazione e alle regole regionali, e molti automobilisti hanno quindi già versato la tassa relativa al 2026. Le indiscrezioni circolate prima dell'annuncio di Palazzo Chigi collocavano la riforma all'interno della legge di Bilancio e indicavano il 2027 come possibile primo anno di applicazione.

L'arrivo della misura direttamente in Consiglio dei ministri apre però diversi scenari. Il testo potrebbe prevedere un'applicazione dal prossimo periodo tributario, una decorrenza dal 1° gennaio 2027 oppure un sistema differente.

Finché non sarà pubblicato il provvedimento, parlare di rimborsi per chi ha già versato il bollo 2026 sarebbe prematuro.

Elettriche, ibride e vecchie esenzioni: cosa può cambiare

Il sistema attuale è già disseminato di agevolazioni diverse da Regione a Regione.

Per le automobili completamente elettriche, ad esempio, la disciplina generale prevede normalmente un'esenzione nei primi cinque anni dall'immatricolazione, seguita da un regime ridotto, ma alcune Regioni applicano condizioni più favorevoli. In Lombardia l'esenzione delle vetture esclusivamente elettriche è permanente.

Esistono poi agevolazioni regionali per determinati veicoli ibridi, regimi specifici per mezzi storici ed esenzioni collegate alla disabilità.

La nuova disciplina dovrà quindi essere coordinata con un sistema che già oggi è tutt'altro che uniforme. La domanda



• [In Edicola](#)

[La guerra delle spie – Panorama in edicola](#)

[Sfogliala ora](#)

non è soltanto chi verrà esentato per la prima volta, ma anche cosa succederà a chi gode già di una riduzione o di un'esenzione sulla base delle regole regionali.

Una tassa che pesa sempre meno del costo totale dell'auto, ma che resta molto visibile

Il paradosso del bollo è che, nel costo complessivo della mobilità privata, non rappresenta la voce fiscale maggiore.

Nel 2024 la fiscalità complessiva legata alla motorizzazione ha superato gli 83 miliardi di euro, e quasi 40 miliardi provenivano dalla tassazione sui carburanti, mentre oltre 14 miliardi derivavano dall'Iva su manutenzione, riparazioni, ricambi, accessori e pneumatici. Il bollo, con circa 7,5 miliardi, valeva una porzione decisamente più piccola del conto complessivo.

È però una delle imposte più immediatamente percepite dagli automobilisti, perché arriva come pagamento autonomo e non è incorporata nel prezzo di un bene o di un servizio. Ed è proprio questa visibilità ad aver trasformato negli anni la sua abolizione in un tema ricorrente del dibattito fiscale.

Le cinque cose che devono ancora essere chiarite

La direzione politica annunciata da Palazzo Chigi è quindi netta, ma il testo definitivo dovrà rispondere ad almeno cinque questioni decisive: **qual è la soglia di potenza che distingue le automobili esenti da quelle che continueranno a pagare; da quando scatterà l'abolizione; come funzionerà il limite di una sola agevolazione per cittadino; in che modo verranno compensate le Regioni; e come si arriverà alla stima dei 14,5 milioni di veicoli indicata dal Governo.**

Solo una volta disponibili questi dettagli sarà possibile costruire una mappa precisa dei modelli interessati e quantificare il risparmio famiglia per famiglia.

Di certo, rispetto alle ipotesi di semplice riduzione circolate fino a poche ore fa, la misura portata oggi al Consiglio dei ministri ha una portata molto più ampia. E per milioni di proprietari di auto e moto il punto non sarà più sapere quanto diminuirà il prossimo bollo, ma se dovranno ancora pagarlo.

© Riproduzione Riservata

[Bollo Auto](#)

PANORAMA

© 2025 – Panorama s.r.l. (Gruppo Società Editrice Italiana spa) – Via Vittor Pisani 28, 20124 Milano – riproduzione riservata – P.IVA 10518230965

[Attualità](#)[Lifestyle](#)[Moda](#)[Video](#)[Podcast](#)[Abbonati](#)

[Preferenze](#)[Privacy](#)[Privacy Policy](#)[Cookie Policy](#)[Note legali](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

[Vai alla navigazione principale](#)[Vai al contenuto](#)[Vai al footer](#)Il Sole
24 ORE

Video

[Menu](#) [Ricerca](#) 16 Settembre 2026[IlSole24OreTV](#)[Naviga](#)[Serie](#)[Gallery](#)[Podcast](#)[Brand Connect](#)[ABBONATI](#)[Accedi](#)

Economia reale

L'auto tedesca è in crisi: l'impatto sulle imprese italiane

di Isabella Della Valle e Filomena Greco | 16 settembre 2026

Pubblicità



L'industria automotive italiana affronta il rallentamento della Germania, la ristrutturazione dei grandi gruppi e la crescente concorrenza cinese. Quali sono i rischi per i componentisti italiani e quali strategie servono per rafforzare la competitività della filiera? Ne parliamo con Filomena Greco, giornalista Il Sole 24

Ore, Patrizia Paglia, Ceo di Iltar Italbox e Marco Stella, presidente di [Anfia](#) -
Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica.

Riproduzione riservata ©

Ultimi video

La diretta

Fabbrica 5.0:
l'industria del
domani



Italia

Il Papa: "Non
delegare ad
algoritmi scelte
che spettano a
coscienza umana"



Mondo

Von der Leyen:
Ceuta è Europa,
nuovo strumento
ad hoc contro
emergenza
migranti



Cultura

Roger Waters
contro Ed
Sheeran:
"Macklemore fa
la cosa giusta, tu
quella sbagliata"



Brand Connect

Tecnologia

Da Palazzo
Negrelli al mondo:
la fabbrica italiana
del software che
ragiona



Tecnologia

ERP, la svolta
dell'integrazione:
il caso Odoo



Italia

Innovazione per
un'economia
sociale
sostenibile



Salute

La Svolta -
Puntata 4



Podcast



A Venaria L'ex braccio destro di Marchionne ha inaugurato uno showroom di supercar cinesi

«Byd a Torino? È il piano B»

L'advisor Altavilla: «Non ci sono fabbriche in vendita. Guardiamo altrove»

di **Christian Benna**

«Negli aeroporti europei c'è un gran traffico di

manager dell'auto. Tutti alla ricerca di uno stabilimento da comprare. Vorrei poter dire che l'Italia e il Piemonte sono in prima fila ma non è così. La

terza fabbrica di Byd in Europa sarà in Spagna o in Francia». Così ha detto ieri lo special advisor del gruppo cinese Altavilla.

a pagina 3

Il colloquio

«La terza fabbrica Byd sarà in Francia o Spagna L'Italia resta il piano B»

Altavilla inaugura uno showroom a Venaria ma spegne i sogni di un sito produttivo in Piemonte

di **Christian Benna**

«Nelle lounge degli aeroporti europei c'è un gran traffico di manager dell'auto. Tutti, me compreso, alla ricerca di uno stabilimento da comprare chiavi in mano. Ci muoviamo come criceti nella stessa ruota. Vorrei poter dire che l'Italia e il Piemonte sono in prima fila ma non è così. La nostra terza fabbrica sarà in Spagna o in Francia con ogni probabilità. Decideremo entro fine anno». Ieri Alfredo Altavilla, ex braccio destro di Marchionne in Fiat e oggi

special advisor di Byd in Europa, ha inaugurato a Venaria il primo showroom Denza nel Nord Ovest, le supercar elettriche del gruppo, bolide da oltre 300 chilometri orari e da circa 120 mila euro a prezzo di listino. Ma il debutto del marchio premium cinese in Italia nel luogo dove prima c'era una grande concessionaria Maserati, ora divisa in due parti, una Denza e l'altra ancora del Tridente, entrambi gestite dal dealer Forza (Intergea) di Alberto di Tanno, passa quasi in secondo piano rispetto alla notizia che i sogni del secondo costruttore di auto in Italia, possono attendere. «Noi avremo bisogno di tre stabilimenti (dopo quelli in Ungheria e Turchia, ndr) di

assemblaggio e uno di batterie. Francia e Spagna sono nella short list per realizzare uno stabilimento di Byd in Europa. L'Italia resta il piano B per il secondo stabilimento di Byd in Europa».

Alfredo Altavilla, l'ipotesi di investire in Italia con uno stabilimento sembrava a due passi dal concretizzarsi. Poi cosa è successo?

«Intanto va spiegato lo scenario. Le norme europee dell'Industrial Accelerator Act ci impongono investimenti da effettuare in tre anni. Il che esclude, per ragione di tempo, stabilimenti *greenfield*, nuovi di zecca. Pertanto dobbiamo acquistare fabbriche chiavi in mano, anche dismesse ma in grado di tornare

presto operative. Ecco perché siamo a caccia di siti produttivi».

In Italia e in particolare in Piemonte le fabbriche dismesse o poco operative non mancano. Davvero non ne ha trovata nemmeno una che possa interessare a Byd?

«Gli stabilimenti automotivi presenti sul territorio non mi risultano essere in vendita. Non posso comprare quello che non è in vendita».

Vale per Mirafiori ma l'ex Maserati a Grugliasco è finita persino su Immobiliare.it. Non va bene come soluzione?

«A dire il vero noi ci siamo proposti. E abbiamo avuto anche una interlocuzione con l'ex ad di Stellantis, solo che quando siamo andati a vederla era vuota. Tutti i macchinari spariti, emigrati in altri siti produttivi del gruppo. Ma così non ci facciamo neppure un mercato rionale».

Byd ha visitato anche l'impianto di Flumeri in Campania. La Zes può favorire investimenti?

«Voglio essere chiaro fino in fondo. La Zes può agevolare investimenti ma non cambia più di tanto l'attrattività di un territorio per un'industria capital intensive come l'auto. Serve ben altro».

Si riferisce a politiche industriali?

«Sì w soprattutto a livello europeo. Oggi non ci sono. Anche quando le scrivono, le scrivono veramente male come abbiamo visto con l'Industrial Accelerator Act».

Tuttavia, persino la Cgil di Giorgio Airaudò fa il tifo per un vostro ingresso nel territorio. Se lo sarebbe mai immaginato?

«Forse qualche anno fa no, ma i sindacati hanno avuto un atteggiamento molto costruttivo, forse più di altri. E non

intendo solo la Cgil ma anche la Cisl e la Uil. Detto questo oggi l'Italia resta solo il piano B per noi, anche se mi rincresce ammetterlo».

E chi c'è nella short list?

«Francia e Spagna sono nella short list per realizzare uno stabilimento di Byd in Europa. Personalmente non ho nessun attaccamento ai passaporti dei Paesi: mi interessano le migliori condizioni di competitività, mi piacerebbe trovarle in Italia, ma non le ho trovate».

Il mercato vi sta dando ragione. E oggi aggiungete all'offerta Byd anche il segmento premium con le vetture Denza. Dove volete arrivare?

«Diventare uno dei primi tre player in Italia e negli altri Paesi. Sul segmento premium vogliamo fare la nostra parte. È una bella sfida visto e considerato che negli ultimi trent'anni non ci sono state grandi scommesse».

Come contate di vincere questa sfida?

«Non è una scommessa sui grandi volumi perché saremmo irrealistici a pensare di sfidare le grandi supercar. Non facciamo la guerra a Ferrari, Lamborghini e Aston Martin».

Quando si parla di vetture cinesi spesso ci si chiede se davvero funziona l'after-market?

«La collaborazione con Alberto Di Tanno in Italia è legata anche al mercato ricambi. Oggi non abbiamo nulla da invidiare ai marchi storici europei come rete».

E il network di Denza come si svilupperà?

«Venaria è il secondo dei dodici punti vendita che il gruppo prevede di aprire nel Paese entro il 2027. In Europa la rete arriverà complessivamente a circa 350 strutture. Il mercato ci sta dando buone soddisfazioni sia in Italia sia

in Europa».

Come va sul fronte dei fornitori italiani? Il presidente di Anfia in un'intervista ha sostenuto che in realtà non sarebbero molti quelli coinvolti.

«Credo che l'obiettivo di quell'intervista fossero le politiche su dazi alla Cina non Byd. Per quanto ci riguarda stiamo lavorando molto bene con i fornitori italiani e piemontesi in particolari. E prossimamente ne sceglieremo altri. Il nostro obiettivo è crescere con i migliori partner».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Alfredo Altavilla, special advisor di Byd per l'Europa, è intervenuto ieri a Torino all'inaugurazione del nuovo concessionario Denza per il Nord Ovest

● L'Italia non è nella short list di Byd per il secondo stabilimento produttivo in Europa

● Dopo l'impianto già operativo in Ungheria, il gruppo cinese guarda a Francia e Spagna

● Nella foto in basso il taglio del nastro con il concessionario Alberto Di Tanno



Ex Maserati
Avevamo chiesto a Stellantis di intavolare una trattativa di acquisto, ma quando siamo andati a vedere lo stabilimento lo abbiamo trovato vuoto



Gamma Denza Le vetture del marchio premium del gruppo Byd (nato nel 2010 in collaborazione con Mercedes e oggi al 100% cinese) esposte fuori dalla concessionaria Forza di Venaria



Alfredo
Altavilla è
special advisor
del gruppo Byd
per l'Europa
È stato per
quanto 30 anni
al vertice di Fiat
e poi di Fca
Dopo la morte
di Marchionne
è uscito
dall'azienda ed
è stato a capo
di Ita Airways



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

CON OLTRE 1,1 MILIONI DI IMMATRICOLAZIONI E IL BOOM DEI MODELLI IBRIDI
L'ITALIA DELL'AUTO RISPONDE ALLA CRISI EUROPEA CON IL PRAGMATISMO

LA RISCOSSA ITALIANA: INNOVAZIONE E FLESSIBILITÀ GUIDANO LA NUOVA MOBILITÀ

Il 2026 si sta rivelando l'anno del pragmatismo e del rilancio per il mondo dell'automotive in Italia. Di fronte alle complessità normative europee e a uno scenario globale in profonda mutazione, il sistema Paese sta dimostrando una straordinaria capacità di adattamento. Non si parla più solo di subire la transizione energetica, ma di guidarla attraverso soluzioni intelligenti che uniscono la sostenibilità ambientale alla tenuta del tessuto economico e industriale. I dati del mercato sono il primo chiaro segnale di salute. Nei primi otto mesi dell'anno, le immatricolazioni di auto nuove hanno superato quota 1,1 milioni, segnando una crescita robusta di oltre l'8% rispetto al 2025. A fare la parte del leone è la via italiana all'elettrificazione, rappresentata dallo straordinario successo delle vetture ibride (Mild e Full Hybrid). Questa tecnologia viene premiata dagli automobilisti perché offre un abbattimento immediato delle emissioni senza ansie

da ricarica e con costi d'acquisto accessibili. Lontano dal radicalismo ideologico, il mercato italiano dimostra che una transizione graduale è possibile e, soprattutto, economicamente sostenibile per le famiglie. Parallelamente, l'infrastruttura per i veicoli elettrici puri (BEV) sta uscendo dalla fase pionieristica. Grazie agli investimenti del PNRR, la rete di ricarica italiana ha superato i 55.000 punti installati, posizionando l'Italia ai vertici europei per capillarità e introducendo stazioni ultra-fast ad alta potenza lungo tutte le principali arterie autostradali. Questo potenziamento strutturale sta progressivamente eliminando lo scetticismo dei consumatori, preparando il terreno per la diffusione di massa delle auto a batteria di nuova generazione. La vera sorpresa positiva arriva però dalla componentistica italiana, coordinata dall'ANFIA. Sebbene la frenata dei costruttori tradizionali tedeschi abbia imposto una riorganizzazione, le nostre piccole e medie

imprese stanno dimostrando una resilienza eccezionale. Storicamente leader nella meccanica di precisione, la filiera italiana si sta riconvertendo con successo verso l'elettronica di potenza, i sistemi di gestione termica delle batterie e i materiali alleggeriti. Le imprese italiane non vendono più solo pezzi di ricambio, ma forniscono soluzioni tecnologiche ad alto valore aggiunto sia per i brand europei che per i nuovi attori globali, inclusi i costruttori asiatici che scelgono l'Italia come partner ingegneristico di eccellenza. A questo si aggiunge il primato italiano nell'economia circolare applicata all'automotive. Dalla rigenerazione dei componenti alla leadership nel riciclo dell'alluminio e delle plastiche nobili, il Paese si candida a diventare l'hub green d'Europa. L'automotive italiano non sta scomparendo: sta cambiando pelle, dimostrando che il connubio tra genialità manifatturiera e sensibilità ecologica può trasformare la sfida della transizione nella più grande opportunità di sviluppo del secolo.



giovedì 17 Settembre 2026 - 05:11:43

f i in y

AUTO
tecnicaAcceleriamo la mobilità
sostenibile del futuro

Cerca

Cerca

articoli...



ABBONATI

ALLA RIVISTA AUTO TECNICA

NEWS

AUTO

TECNICA

INDUSTRIA

MOTORSPORT

CLASSIC

VEICOLI COMMERCIALI

LE MOTO

VIDEO

i

Home > News > Attualità > Abolito il bollo auto nel 2027, ma chi pagherà il conto?

Abolito il bollo auto nel 2027, ma chi pagherà il conto?

Di **Marco Belletti** - 17 Settembre 2026

Chi non pagherà il bollo, quanto costa l'esenzione e perché il vero nodo sarà il 2028

Indice dei contenuti

1. Un anno senza bollo, che cosa cambia davvero
2. La fotografia della misura
3. Una misura temporanea, non un'abolizione
4. Il conto arriva alle Regioni
5. Un grande paradosso
6. E il rinnovo del parco?
7. Il rischio di premiare le auto vecchie
8. Il nodo ambientale
9. La vecchia idea della tassa sul possesso
10. Il precedente delle Regioni
11. E il superbollo?

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



Abolito il bollo auto nel 2027, ma chi pagherà il conto?
17 Settembre 2026



Il bollo va in vacanza, ma solo per un anno
16 Settembre 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

12. E dal 2028?
13. Il bollo può diventare una leva per cambiare l'auto?
14. L'inizio di una nuova era?

Dal 2027 niente bollo per le auto fino a 80 kW e per i motocicli, ma soltanto per un anno e per un solo veicolo a persona. Ne abbiamo già dato notizia ieri, [qui](#) l'articolo.

Prima di scoprire quali vetture non pagheranno (vedi tabella al fondo di questo articolo), proviamo ad approfondire il discorso. Il consiglio dei ministri ha approvato il 16 settembre 2026 un provvedimento che introduce per il 2027 l'esenzione dalla tassa automobilistica per le autovetture fino a 80 kW e per i motocicli, senza una distinzione di cilindrata. Il Governo stanza 2,3 miliardi per compensare le Regioni. È davvero la fine dell'era del bollo auto o soltanto una parentesi?

L'agevolazione è destinata alle persone fisiche, riguarda un solo veicolo regolarmente assicurato e si applica ai versamenti con scadenza ordinaria compresa tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2027.

Non è dunque, almeno allo stato attuale, la cancellazione definitiva del bollo. È un'esenzione temporanea, molto ampia ma selettiva, che coinvolgerebbe secondo le stime diffuse dal Governo circa 14,5 milioni di veicoli. La soglia di 80 kW equivale a circa 109 CV e intercetta una parte consistente delle vetture più diffuse sul mercato italiano.

Un anno senza bollo, che cosa cambia davvero

La prima buona notizia, dal punto di vista dell'automobilista, è piuttosto semplice: per chi rientra nei requisiti, nel 2027 il bollo non si paga, ma non tutti potranno festeggiare allo stesso modo.

La norma prevede infatti una sola agevolazione per persona. Se un contribuente possiede più automobili che rientrano nella soglia degli 80 kW, l'esenzione viene applicata a una sola vettura. Anche chi possiede contemporaneamente un'auto e una moto non può trasformare la... vacanza fiscale in un soggiorno all inclusive: il beneficio resta uno soltanto.

Secondo il testo reso noto, la misura riguarda le autovetture alimentate a benzina o gasolio, anche quando abbinate a un'altra fonte di propulsione, purché entro il limite di potenza previsto. Per i motocicli l'esenzione è invece estesa senza una soglia analoga di cilindrata.

La fotografia della misura

Autovetture	Esenzione fino a 80 kW
Potenza equivalente	circa 109 CV
Motocicli	Esenzione prevista senza limite di cilindrata
Veicoli agevolabili	circa 14,5 milioni complessivi
Veicoli per contribuente	uno solo
Durata	2027
Copertura alle Regioni	2,3 miliardi €
Bollo oltre 80 kW	resta dovuto



Nissan Kicks e-POWER, l'ibrida che fa l'elettrica (senza spina)
16 Settembre 2026



Kia PV7, il van elettrico che mette il turbo alla flessibilità
16 Settembre 2026



Renault Traffic Van E-Tech Electric è Van of the Year 2027
16 Settembre 2026

Articoli correlati

Nuova Lancia Ypsilon inizia la prevendita con l'edizione Cassina

A due settimane dalla presentazione ufficiale, la ...

Suzuki Bike Day #05

Suzuki Bike Day #05: è ora di iscriversi

Manca meno di un mese al Suzuki Bike Day #05. I...

Ford inventa l'auto che si difende da sola

Chiunque almeno una volta nella vita ha lasciato l...



Superbollo

non viene abolito dalla misura

*Fonti: Governo/bozza del decreto, ACI, informazioni diffuse sul provvedimento***Una misura temporanea, non un'abolizione**

Affermare che "il Governo abolisce il bollo auto" è efficace dal punto di vista comunicativo, ma tecnicamente il provvedimento è più preciso: introduce un'esenzione per il solo 2027 e per una parte dei veicoli.

Il bollo, infatti, rimane in vigore. ACI ricorda che la competenza sulle tasse automobilistiche è stata trasferita alle Regioni a Statuto ordinario e alle Province autonome di Trento e Bolzano; tariffe, agevolazioni e modalità operative possono quindi differire territorialmente.

La differenza non è soltanto semantica. Un'abolizione strutturale cambierebbe in modo permanente il sistema della fiscalità automobilistica. Un'esenzione annuale, invece, lascia aperta la domanda più importante: che cosa succederà dal 1° gennaio 2028?

È proprio il punto che rende la misura interessante anche dal punto di vista economico.

Il conto arriva alle Regioni

Il bollo non è una tassa marginale. Secondo ANFIA, nel 2024 il gettito fiscale legato al possesso dei veicoli è stato pari a 7,48 miliardi di euro, circa il 9% dell'intero gettito fiscale generato dalla motorizzazione, che nello stesso anno ha superato gli 83 miliardi.

La misura approvata per il 2027 è naturalmente più circoscritta: il Governo stima un minor gettito di circa 2,3 miliardi di euro, che saranno trasferiti alle Regioni e alle Province autonome interessate.

E qui emerge una delle questioni più delicate. Lo Stato non sta semplicemente dicendo alle Regioni "da domani incasserete meno", ma sta mettendo sul tavolo risorse per compensare il mancato gettito.

È un meccanismo perfettamente comprensibile per una misura nazionale, ma solleva una domanda di fondo: se il beneficio dovesse diventare permanente, chi continuerà a finanziare questa compensazione?

Perché i 2,3 miliardi del 2027 sono una cosa. Una copertura ripetuta anno dopo anno è un'altra.

Un grande paradosso

Facendo due conti emerge come il bollo valga 7,5 miliardi, mentre l'esenzione ne costi 2,3.

Gettito da possesso veicoli ANFIA, 2024	7,48 mld €
Gettito automotive complessivo, 2024	83,04 mld €
Compensazione prevista per il 2027	2,2935 mld €



Platea stimata dell'esenzione	14,5 mln di veicoli
Autovetture circolanti, fine 2025	oltre 41 mln
Età media del parco auto	13 anni
Auto ante Euro 4	20,6%

Fonti: [ANFIA](#) e UNRAE; dati 2027 relativi al provvedimento governativo

La differenza tra i 7,48 miliardi del gettito complessivo da possesso e i 2,2935 miliardi stanziati per il 2027 è importante: non significa che lo Stato stia compensando l'intero bollo nazionale. La misura interessa soltanto una parte dei veicoli e soltanto per un anno.

È un'operazione selettiva, non la scomparsa della tassa dal sistema fiscale italiano.

Chi ci guadagna? Il vantaggio più immediato è naturalmente per i proprietari delle vetture entro gli 80 kW e per i motociclisti che potranno utilizzare l'esenzione.

Ma l'effetto economico non è uguale per tutti. Un'automobile più potente paga generalmente un bollo maggiore. Per questo una soglia fissata sulla potenza concentra il beneficio soprattutto sulle vetture meno potenti, lasciando fuori una parte delle auto familiari di cilindrata e potenza superiori, oltre naturalmente alle vetture sportive e premium.

È una scelta che presenta una sua logica: concentrare l'agevolazione sulle automobili più diffuse e, in molti casi, meno costose. Ma non è necessariamente una misura progressiva in senso stretto.

Una famiglia con due automobili da 70 kW può ricevere un beneficio su una sola vettura; una famiglia con una sola automobile da 120 kW non riceve nulla. Il parametro è dunque il veicolo, non il reddito del proprietario.

Ed è una distinzione importante quando si valuta l'efficacia sociale di una misura fiscale.

E il rinnovo del parco?

Qui il discorso diventa ancora più interessante per il settore automotive. L'Italia ha un problema strutturale: un parco circolante molto anziano.

Secondo UNRAE, alla fine del 2025 circolavano oltre 41 milioni di autovetture, con un'età media di circa 13 anni. Il 20,6% delle vetture era ancora ante Euro 4, quindi con più di vent'anni di età.

Questo significa che il vero problema dell'automobilista italiano non è soltanto il costo annuale del bollo. È anche il costo necessario per cambiare automobile.

Ed è qui che l'efficacia della misura deve essere osservata con attenzione.

Togliere il bollo riduce il costo di possesso. Non riduce direttamente il prezzo di acquisto di una vettura nuova.

Una persona che mantiene in garage una vecchia utilitaria beneficerà quindi dell'esenzione, ma non avrà per questo un incentivo economico diretto a sostituirla.

Dal punto di vista del rinnovo del parco, un bonus rottamazione o un incentivo mirato alla sostituzione di una vettura anziana avrebbe una logica differente: la risorsa pubblica sarebbe legata a un comportamento specifico, cioè all'uscita dal parco di un veicolo vecchio.

Il rischio di premiare le auto vecchie

C'è quindi un piccolo paradosso. Il provvedimento vuole alleggerire il peso fiscale sulle automobili più comuni e meno potenti. Ma una parte significativa di quelle vetture è proprio costituita da automobili anziane.

L'esenzione non distingue infatti, almeno sulla base del parametro principale oggi previsto, tra una citycar di recente immatricolazione da 70 kW e una citycar di vent'anni con la stessa potenza.

Dal punto di vista del contribuente è semplice ma dal punto di vista della politica industriale e ambientale, molto meno.

Perché un'auto anziana può avere consumi, emissioni e dotazioni di sicurezza peggiori rispetto a un modello moderno, anche quando la potenza nominale è identica.

UNRAE sottolinea da tempo come la lentezza del ricambio del parco italiano produca effetti negativi su ambiente, salute e sicurezza stradale.

Il nodo ambientale

Se il criterio fosse esclusivamente ambientale, la potenza non sarebbe necessariamente il parametro più efficace.

Potenza, emissioni, massa, tecnologia del motore, classe Euro, consumi e reale utilizzo del veicolo sono grandezze differenti.

Una fiscalità automobilistica orientata alla transizione potrebbe quindi premiare, per esempio, le vetture con emissioni inferiori oppure favorire la sostituzione dei veicoli più anziani.

Il problema è che ogni parametro introduce una nuova complessità. La forza del provvedimento attuale è invece proprio la sua semplicità: 80 kW, un veicolo, un anno. È facile da capire e relativamente semplice da applicare. Ma semplicità ed efficacia non sono necessariamente la stessa cosa.

La vecchia idea della tassa sul possesso

C'è poi una questione più filosofica, non secondaria. Il bollo si paga perché si possiede un'automobile, non in funzione dei chilometri percorsi. ACI lo definisce infatti una tassa automobilistica legata al possesso del veicolo.

È una logica nata in un'epoca nella quale l'automobile era un oggetto relativamente semplice: motore, carburante, potenza e possesso, oggi l'auto è diventata molto più

complessa.

Abbiamo elettriche, ibride, plug-in, endotermiche ad alta efficienza, sistemi di assistenza alla guida, connettività, noleggio, car sharing. E anche il concetto di utilizzo sta cambiando.

Per questo la discussione sul bollo potrebbe essere l'occasione per affrontare un tema più ampio: ha ancora senso una fiscalità automobilistica costruita principalmente attorno al possesso?

Il precedente delle Regioni

Il sistema attuale mostra già quanto la fiscalità automobilistica possa essere differenziata.

Le Regioni possono prevedere specifiche agevolazioni, esenzioni e modalità di pagamento. In Lombardia, per esempio, la domiciliazione bancaria comporta una riduzione della tariffa; anche Lazio e Campania prevedono sistemi di riduzione collegati alla domiciliazione.

Questo mosaico regionale rende però il sistema meno omogeneo. ANFIA ha messo in evidenza proprio il tema della frammentazione regionale della fiscalità automobilistica, sottolineando l'esigenza di una maggiore omogeneizzazione delle regole, pur nel rispetto dell'autonomia territoriale.

L'intervento nazionale del 2027 introduce quindi un altro elemento di uniformità: una stessa esenzione, indipendentemente dalla Regione di residenza, almeno per le categorie interessate.

E il superbollo?

Attenzione a non confondere i due tributi. Il provvedimento sul 2027 riguarda il bollo automobilistico entro i requisiti previsti. Non equivale all'abolizione del superbollo, l'addizionale erariale applicata alle vetture con potenza superiore a 185 kW.

Sono due questioni fiscali differenti. Ed è proprio il superbollo uno degli elementi che continuano a dividere il mondo automotive: ANFIA ha espresso in passato una posizione favorevole alla sua abolizione, sostenendo che il tributo non produca benefici proporzionati per le casse pubbliche.

E dal 2028?

Il 2027 potrebbe quindi essere l'anno in cui milioni di automobilisti scopriranno di poter avere un'auto senza dover pagare il bollo, ma nel 2028 potrebbe arrivare la domanda meno piacevole: e adesso?

Se l'esenzione diventasse strutturale, il sistema dovrebbe trovare ogni anno una copertura per il mancato gettito. Se invece terminasse dopo dodici mesi, il beneficio avrebbe natura temporanea e il bollo tornerebbe a essere dovuto secondo le regole ordinarie.

La differenza è enorme. Una misura a tantum può funzionare come sostegno temporaneo al reddito disponibile. Una riforma strutturale richiede invece una revisione permanente delle

entrate e della fiscalità.

E questo è probabilmente il vero punto politico-economico della questione.

Il bollo può diventare una leva per cambiare l'auto?

Forse sì, ma soltanto se l'obiettivo viene dichiarato chiaramente. Se si vuole semplicemente ridurre la pressione fiscale sull'automobilista, l'esenzione funziona: chi ne beneficia paga meno.

Se si vuole sostenere le famiglie, la misura offre un risparmio immediato, anche se non è direttamente legata al reddito.

Se si vuole favorire il rinnovo del parco, invece, l'effetto è meno diretto. Se si vuole accelerare la transizione ambientale, il parametro della sola potenza non sembra sufficiente a fotografare tutte le variabili tecnologiche e ambientali di un'automobile.

Se infine si vuole riformare la fiscalità dell'auto, il provvedimento del 2027 potrebbe essere visto come un primo passo, ma non come il punto di arrivo.

L'inizio di una nuova era?

Forse il modo migliore per leggere questa vicenda è proprio quello di pensare al bollo che per un anno va in vacanza.

Per milioni di automobilisti sarà una vacanza reale, con un risparmio che nel 2027 entrerà direttamente nel bilancio familiare, ma una vacanza non è necessariamente un addio.

Il conto complessivo della fiscalità automobilistica italiana resta enorme: secondo ANFIA, nel 2024 il settore della motorizzazione ha generato oltre 83 miliardi di euro di gettito fiscale, dei quali 7,48 miliardi legati al possesso dei veicoli.

E intanto sulle nostre strade continuano a circolare più di 41 milioni di automobili, con un'età media di 13 anni.

Sono numeri che raccontano un Paese nel quale l'automobile rimane indispensabile, ma nel quale il rapporto fra auto, fisco, industria e ambiente è ormai da ripensare.

Forse, allora, la domanda non dovrebbe essere soltanto "aboliamo il bollo?", dovremmo chiederci piuttosto che cosa lo Stato vuole ottenere tassando un'automobile.

Se la risposta è soltanto raccogliere un'entrata, il bollo può essere sostituito o compensato. Se invece vogliamo usare la fiscalità per accompagnare il rinnovo del parco, premiare l'efficienza, ridurre le emissioni e rendere più accessibile la mobilità, allora serve qualcosa di più ambizioso.

In poche parole, il 2027 potrebbe essere soltanto una parentesi oppure potrebbe diventare il primo capitolo di una storia completamente nuova.

Per ora il bollo mette le valigie e parte per un anno, resta da vedere se, nel 2028, avrà il biglietto di ritorno.

Marca	Modello	Versione/motore che rientra	Potenza indicativa
Fiat	Panda/Pandina	1.0 Hybrid 65 CV	48 kW
Fiat	Grande Panda	1.2 benzina 100 CV	74 kW
Fiat	500	1.0 Hybrid 65 CV	48 kW
Fiat	600	1.2 Turbo 100 CV	74 kW
Lancia	Ypsilon	1.2 Hybrid 100 CV	74 kW
Citroën	C3	Turbo 100 CV / Hybrid 110	74 kW
Peugeot	208	Hybrid 110 / benzina entro soglia	74 kW
Peugeot	2008	1.2 Turbo 100 CV	74 kW
Opel	Corsa	1.2 benzina 75 CV / 1.2 Turbo 100 CV	55–74 kW
Jeep	Avenger	1.2 Turbo 100 CV	74 kW
Dacia	Sandero	SCe 65 / TCe 100	49–74 kW
Dacia	Duster	versioni con motore entro 80 kW	≤80 kW
Renault	Clio	versioni entro 80 kW; alcune full hybrid	≤80 kW
Renault	Captur	E-Tech 160 / versioni entro soglia	80 kW
Renault	Symbioz	E-Tech 160	80 kW
Toyota	Yaris	Hybrid nelle versioni entro soglia	≤80 kW
Toyota	Yaris Cross	Hybrid nelle versioni entro soglia	≤80 kW
Toyota	Aygo X	Hybrid	≤80 kW
Volkswagen	Polo	80 / 95 CV	59–70 kW
Volkswagen	T-Cross	95 CV	70 kW
SEAT	Ibiza	1.0 MPI 80 CV	59 kW
Škoda	Fabia	1.0 MPI 80/95 CV	59–70 kW
Hyundai	i10	1.0 MPI	46–49 kW
Hyundai	i20	versioni entro 80 kW	≤80 kW
Kia	Picanto	1.0 / versioni entro soglia	≤80 kW
Kia	Stonic	1.0 T-GDi entro soglia	≤80 kW
Suzuki	Swift	Hybrid entro 80 kW	≤80 kW
MG	MG3 Hybrid+		74 kW
MG	ZS Hybrid+		75 kW
Nissan	Juke	Full Hybrid nelle versioni entro soglia	≤80 kW
Nissan	Micra	1.0 IG-T 92 CV	68 kW
Honda	HR-V	e:HEV nelle versioni entro soglia	≤80 kW
Lexus	LBX	Hybrid nelle versioni entro soglia	≤80 kW

Tabella non esaustiva. Per stabilire se una specifica automobile beneficerà dell'esenzione nel 2027 bisogna verificare la potenza riportata al campo P.2 della carta di circolazione: fino a 80 kW compresi si rientra nella soglia prevista, da 81 kW in poi no. Questo è particolarmente importante per le versioni ibride, nelle quali la potenza complessiva

dichiarata commercialmente può essere molto superiore a quella del solo motore termico

[L'immagine di questo articolo è stata generata con IA]

abolizione bollo auto bollo auto 2027 esenzione bollo auto fiscalità auto
mercato auto parco circolante tassa automobilistica



Articolo precedente

Il bollo va in vacanza, ma solo per un anno

ALTRO DALL'AUTORE



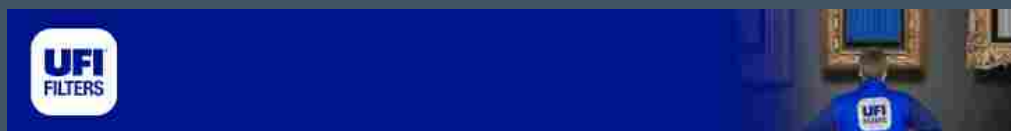
Abolito il bollo auto nel 2027, ma chi pagherà il conto?



Il bollo va in vacanza, ma solo per un anno



Nissan Kicks e-POWER, l'ibrida che fa l'elettrica (senza spina)



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

T +39 0256567415

M +39 3355971133

Con il patrocinio di Altavilla, BYD: vogliamo diventare uno dei primi tre gruppi in Italia e in Euro

Serata glamour a Venaria Reale con la presenza del management BYD, famosi calciatori e importanti imprenditori per l'inaugurazione del secondo Showroom di Denza. Grazie alla collaborazione con il gruppo guidato da Alberto Di Tanno Senza fronzoli. Subito al punto: vogliamo diventare uno dei primi tre gruppi in Italia e in Europa. Già nel 2027. Così Alfredo Altavilla, Special Advisor per il mercato europeo di BYD, intervenuto all'inaugurazione super glamour del primo showroom per il Nord-Ovest d'Italia di Denza, il brand premium di BYD, in collaborazione con ForZa, realtà prestigiosa che opera dal 1993 come concessionaria ufficiale di brand automobilistici premium in Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta, e nel 2013 acquisita dal gruppo Intergea. Leggi Anche: Denza arriva in Europa, attacco al cuore delle premium tedesche Le strategie di BYD nelle parole di Alfredo Altavilla Altavilla, con la consueta franchezza, da noi interpellato, ha sottolineato come la seconda versione dell'Industrial Accelerator Act europeo, se possibile sia peggiorato. Anche se noi semplicemente chiediamo la certezza delle regole. Che oggi non c'è, attaccando anche le rimozioni di Anfia, sarebbe una autogol escludendo mercati come la Turchia o il Marocco dal perimetro dell'Act. A volte Anfia esagera, come quando chiede l'80% di dazi sulle plug in cinesi. Un Act che, vedi la Turchia, influenza certamente la ricerca degli stabilimenti da aprire in Europa. Per BYD ma un po' per tutti i brand cinesi: ci troviamo in giro per gli aeroporti con i colleghi per vedere stabilimenti. Li dobbiamo prendere Brownfield (ovvero infrastrutture dismesse, al contrario dei Greenfield, terreni dove partire da zero) perché l'Act ha un orizzonte a tre anni Noi per raggiungere i nostri obiettivi vogliamo a tendere aprire tre stabilimenti di assemblaggio: dopo quello ungherese, che inizierà la produzione con la Dolphin Surf e poi con la Atto 2 a inizio dicembre, dovremmo decidere il secondo entro la fine del 2026. E poi uno di batterie. Con Maserati ci abbiamo provato Visto che il nuovo Showroom di Denza a Venaria Reale (To) condivide il building con Maserati, non potevano mancare le domande sui tentativi di BYD di rilevare il sito produttivo di Grugliasco: sottolineo che è una questione di business, non ch'è alcuna personalizzazione, siamo solo alla ricerca della miglior competitività, non importa in quale paese. Io, però, ci ho provato per l'Italia: la fabbrica di Maserati era in vendita ed eravamo interessati, ma poi è stato svuotato (portando gli impianti in Marocco, ndr) e quindi ora può diventare solo un mercato regionale. Altavilla su Denza Ma Altavilla ha naturalmente parlato anche della sua offerta: stiamo andando molto bene in Italia e in Europa. Grazie a una gamma completa che a inizio 2027 lo sarà ancora di più, con altre due vetture di segmenti rilevanti in arrivo. Ma già al salone di Parigi completeremo la gamma dei fuoristrada specialistici e di lusso targati Denza. Parlando di Denza sappiamo che negli ultimi 30 anni nessun brand premium è arrivato con successo sul mercato italiano. Ma noi siamo confidenti perché Denza è il brand su cui arrivano tutte le tecnologie del gruppo. E sono tante. In 18 mesi copriremo fino l'80% del mercato premium, con berline, suv, sportive Naturalmente la scommessa non è sui volumi e non vogliamo neppure sfidare le supercar italiane: i nostri modelli devono incuriosire gli amanti della tecnologia e chi vuole viaggiare comodo. E tutto questo lo proponiamo grazie a concessionari con grande esperienza sui marchi premium: l'obiettivo è avere 350 concessionari in Europa tutti dotati di colonnina di Flash charging per la ricarica in soli 9 minuti e stiamo studiando un bonus d'ingresso per i clienti per la ricarica. Per l'Italia c'è l'organizzazione di Alberto (Di Tanno, ndr), con cui abbiamo un magazzino ricambi qui a Torino, che ci permette di avere tempi per i ricambi come se non meglio dei brand legacy commenta Altavilla. Leggi Anche: Altavilla (BYD), nessuna decisione sugli impianti in Germania, ma l'Italia non è friendly Alessandro Grosso e BYD in Italia Questa è la seconda tappa del nostro execution plan, che ci porterà ad avere 12 showroom a fine anno il commento di Alessandro Grosso, Managing Director & Country Manager di BYD e Denza che, per la prima volta snocciola dei numeri per il mercato italiano: puntiamo a 60.000 auto sul nostro mercato quest'anno, con il 30% appannaggio del mondo BtoB. E lo facciamo grazie anche ad Alberto e alla sua squadra. Una sicurezza per Denza ma anche per BYD. Alberto Di Tanno e BYD A BYD abbiamo creduto sin dall'inizio, e siamo stati i primi nelle nostre zone in Piemonte/Liguria e Valle d'Aosta a proporre questo marchio straordinario; super tecnologico e con buona qualità/prezzo. Da addetto ai lavori dico che le case cinesi hanno un vantaggio tecnologico riconosciuto. Ma che li abbiamo anche sdoganati noi, definendole auto di buona qualità ma a basso prezzo. E oggi c'è anche la Rete, 110 punti vendita dai 30 iniziali lo interrompe Grosso. Ora la sfida sarà sul Valore residuo spiega Di Tanno L'offerta Di Denza Nello showroom riflettori puntati sulla shooting brake Denza Z9GT, disponibile sia in versione completamente elettrica sia Super Hybrid DM-i. Dotata dell'innovativo sistema Flash Charging del Gruppo BYD, con tecnologia fino a 1.500 kW di potenza, è in grado di mantenere la promessa Pronta in 5, completa in 9, con il freddo aggiungi 3. Ma il focus del brand è anche sulla supersportiva Z, sulla monovolume D9 e

sui f uoristrada Bao (foto sotto) 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

ECONOMIA

OPINIONI DAL
BLOG

17 SETTEMBRE 2026

Ultimo aggiornamento: 18:03

L'inchiesta di Clepa sull'auto elettrica è confusa: non si struttura così un dibattito pubblico

UGO BARDI
Prof.

L'8 settembre Quattroruote ha pubblicato un articolo sul fatto che in Italia quasi nessuno vuole l'auto elettrica. Ma è vero? Come sempre, bisogna verificare



SEGUI FQ SU

AGGIUNGI AI PREFERITI

DISCOVER

WHATSAPP

COMMENTI  

L'8 settembre Quattroruote [ha pubblicato un articolo](#) intitolato *Auto elettrica: solo l'8% degli europei intende comprarne una, in Italia ancora meno*. La notizia è

IN PRIMO PIANO

17 SET 2026

Bollo auto sospeso, lo scippo di Meloni ha mandato in tilt Forza Italia. E Tajani dà l'ordine ai suoi: "Dite è roba nostra nel segno di Berlusconi"



L'annuncio della premier spiazza gli azzurri. Occhiuto rivendica la paternità, i vertici del partito danno indicazione di rivendicare: "L'idea era di Silvio"

DIGIACOMO SALVINI

 (29)

17 SET 2026

Crosetto: "La Marina garantirà il passaggio delle nostre navi a Bab



rimbalzata sui media sempre con lo stesso taglio: **quasi nessuno vuole l'auto elettrica**. Ma è vero? Come sempre, bisogna verificare.

Cominciamo dal fatto che il sondaggio è stato commissionato da Clepa, l'associazione europea dei produttori di componentistica, e rilanciato in Italia da **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica). Non sono proprio entità **neutrali** sulla questione. I fornitori di componenti sono il segmento della filiera **più esposto** alla transizione, dato che un'auto termica contiene un numero di componenti molto maggiore rispetto a una elettrica. Questo non vuol dire che i dati sono falsi, assolutamente no. Ma diciamo che c'è un interesse a interpretarli in un modo **favorevole** per i committenti.

Poi, cosa comprende il sondaggio? Francia, Germania, Italia, Polonia e Spagna. È vero che sono "oltre il 70% del mercato", ma **cinque paesi non sono l'Europa**. L'inchiesta non considera i paesi europei dove la penetrazione dell'elettrico è più alta (i Paesi Bassi, il Belgio, la Danimarca e la Svezia).

Andiamo ad approfondire: non esiste un vero e proprio studio argomentato sui risultati del sondaggio. Esistono solo delle tabelle sul sito di **Yougov**. Nessuno dei comunicati stampa ha linkato a questi dati. Ma nelle tabelle ci sono delle cosette interessanti.

Cominciamo dal quesito che ha generato il famoso 8% (6% per l'Italia). La domanda era: "Pensando al suo prossimo acquisto di un veicolo, quale dei seguenti, se ce n'è uno, è più probabile che acquisti? Ne selezioni fino a due". Ecco i risultati secondo *Quattroruote*: 6% batteria, 23% ibrida, 12% plug-in hybrid o range extender e il 26% benzina.

LEGGI ANCHE →

Volkswagen Mission Efficiency, l'arte di andare lontano con poco – FOTO



[Leggi articolo →](#)

Mancano diverse cose in questo elenco. In parte sono "non preferenze" (non so, non acquisterò un veicolo). Sono il 31% degli intervistati italiani, ma il 6% elettrico è calcolato includendo anche loro. Se si guarda soltanto a chi un'auto la comprerà, la quota **salirebbe** verso il 9%. Poi ci sono i veicoli a idrogeno, 5%, e carburanti rinnovabili (e-fuel compresi) 4%. Da notare che le tecnologie (teoricamente) rinnovabili che la "neutralità tecnologica" dovrebbe salvaguardare sono desiderate meno di quella che, secondo il titolo, non vuole nessuno: **le batterie**.

el-Madeb. Non aspetteremo la missione Aspides"

DIREDAZIONE ESTERI

➔ (3)

17 SET 2026

Trump minaccia l'Europa: "Canada membro associato Ue? Imporrò nuovi dazi".

Carney a Strasburgo: "La nostra alleanza farò per le democrazie"

DIREDAZIONE ESTERI

➔ (58)

17 SET 2026

Archiviata l'indagine di Brescia a carico dell'ex procuratore di Pavia Mario Venditti. Era indagato per corruzione

DIREDAZIONE GIUSTIZIA

➔ (4)



MILLENNIUM →

L'ULTIMO NUMERO - Agosto 2026

Romanzo generale



LEGGI TUTTO IL NUMERO



18:26 - Ambiente, Baffigo (Piùblu): "A Roma tre giorni di sport e attività per tutela sostenibilità"

Ma dov'è finito il gasolio per i motori diesel? **Scomparso** dai comunicati stampa, ma si vede dalle tabelle che raccoglie l'11% delle preferenze. Perché non menzionarlo? Beh, è un risultato poco accettabile per qualcuno che si dichiara a favore della neutralità tecnologica e, allo stesso tempo, della riduzione delle emissioni.

Poi c'è la questione politica. Anche qui i media hanno riportato due numeri su quattro. Le opzioni erano: l'Ue dovrebbe vietare completamente i veicoli ad alte emissioni (22% in Italia), l'Ue dovrebbe solo incentivare i veicoli a basse emissioni (47%), l'Ue non dovrebbe avere alcun ruolo nel mercato dell'auto (13%), non so (18%). Il 13% che vorrebbe Bruxelles fuori dalla partita è **scomparso** da ogni resoconto, e con esso il 18% di indecisi. Comunque sia, il 47% contro il 22% **non dimostra niente**: a tutti piace di più la carota del bastone.

In più, c'è proprio un errore sulle cifre: secondo i comunicati, il 47% dei rispondenti indica il prezzo dei veicoli fra le barriere principali, il 42% il costo dell'elettricità, il 40% le colonnine e il 32% l'autonomia. Ma quella domanda è stata mostrata soltanto a chi aveva già risposto che l'Italia non è pronta: 781 intervistati su 1028. Sono quindi il 47% di tre quarti del campione, non del totale: quindi circa il 36%.

C'è poi la questione dei "250 miliardi di investimenti" fatti dall'industria automobilistica secondo **Roberto Vavassori**, presidente di **Anfia**. È un numero di origine Acea che non ha niente a che vedere con il sondaggio, ma circola da oltre un anno senza che nessuno abbia mai pubblicato come sia stato calcolato. Si riferisce a quanto avrebbe speso l'industria europea per l'elettrificazione dei veicoli in un periodo non specificato. Ma **qual è il punto** di citare questo dato? L'industria europea ha speso troppo? O non ha speso abbastanza?

Non è chiaro, ma sappiamo che l'industria europea ha passato più di un decennio a uscire dal segmento delle vetture piccole ed economiche per entrare in quello dei Suv ad alto margine, e poi ha **elettrificato** quel portafoglio. Le elettriche care sono una strategia di prodotto, non una legge di natura. Se ora l'industria si trova in difficoltà è perché non ha fatto le scelte giuste.

Sulla neutralità tecnologica, infine, una nota. Il sondaggio presenta le alternative (idrogeno e combustibili rinnovabili) come **equivalenti** alle auto elettriche, ma non lo sono. Nessuna si avvicina all'efficienza dell'ordine del 70-80% dell'auto elettrica. Neutralità non basata sulle batterie significa, nella pratica, un fabbisogno di energia parecchie volte maggiore. Qualunque valutazione seria della transizione deve mettere un prezzo su questa asimmetria.

Per correttezza, bisogna dire anche che i problemi con l'elettrificazione del parco automobilistico esistono: alti costi, scarsa infrastruttura, potere di acquisto limitato e altre cose. Ma dobbiamo cercare di **superare** questi problemi, non rimanere attaccati alle vecchie tecnologie che ci porterebbero a una disastrosa perdita di competitività sul mercato internazionale. Invece, insistiamo a demonizzare l'auto elettrica.

Questa inchiesta di Clepa è **confusa**, insufficiente, male interpretata, e peggio diffusa

17:54 - Sostenibilità, Mazzoncini (A2A): "80 milioni di euro di valore sulla Valtellina"

17:54 - Energia, Sertori (Regione Lombardia): "Idroelettrico settore strategico"

17:40 - Parma Capitale Europea dei giovani 2027, 8 europei su 10 impegnati in vita pubblica

17:22 - Giornata della sicurezza del paziente, a Safe-T la formazione sanitaria guarda al futuro

17:21 - Giornata della sicurezza del paziente, a Safe-T la formazione sanitaria guarda al futuro

17:21 - Parma Capitale Europea dei giovani 2027, 8 europei su 10 impegnati in vita pubblica

 www.adnkronos.com



sulla stampa. Non è così che si dovrebbe strutturare un dibattito pubblico.

CORRELATI ECONOMIA →

17 SET 2026

Esenzione bollo auto, consumatori: "Scelta nefasta, si doveva intervenire sul prezzo dei carburanti. Ricadute pesanti su inflazione e ceti bassi"

DIREDAZIONE ECONOMIA

17 SET 2026

*Rinviata ai piccoli pac
entrerà in v*

(4) DIREDAZIONE E

Gentile lettore, la pubblicazione dei commenti è sospesa dalle 20 alle 9, i commenti per ogni articolo saranno chiusi dopo 72 ore, il massimo di caratteri consentito per ogni messaggio è di 1.500 e ogni utente può postare al massimo **150 commenti alla settimana**. Abbiamo deciso di impostare questi limiti per migliorare la qualità del dibattito. È necessario attenersi [Termini e Condizioni di utilizzo del sito \(in particolare punti 3 e 5\)](#): evitare gli insulti, le accuse senza fondamento e mantenersi in tema con la discussione. I commenti saranno pubblicati dopo essere stati letti e approvati, ad eccezione di quelli pubblicati dagli utenti in white list (vedere il punto 3 della nostra policy). Infine non è consentito accedere al servizio tramite account multipli. Vi preghiamo di segnalare eventuali problemi tecnici al nostro [supporto tecnico](#) La Redazione



[TERMINI E CONDIZIONI D'USO](#)[PRIVACY POLICY](#)[CAMBIA IMPOSTAZIONI](#)[PRIVACY](#)[PUBBLICITÀ](#)[ABBONATI](#)[NEWSLETTER](#)[FAQ](#)[GERENZA](#)[CONTATTI](#)

[TV LOFT](#)[SCUOLA DEL FATTO](#)[FONDAZIONE FQ](#)[MILLENNIUM PAPER](#)[FIRST](#)[TOSCELG](#)[O COMMUNITY](#)

© 2009 - 2026 SEIF S.p.A. - C.F. e P.IVA 10460121006

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

NM VEICOLI INDUSTRIALI

News Articoli Rivista

Cerca...

Articoli | 17 September 2026 | Autore: Redazione

L'estate dei veicoli industriali: autocarri in calo, a fasi alterne per trainati e bus



I dati [Anfia](#) evidenziano un'estate a fasi alterne tra la flessione di luglio e la ripresa di agosto. Nei primi otto mesi il mercato tiene, ma il settore attende con lo sblocco dei fondi per il rinnovo flotte.

Dopo un mese di giugno fortemente positivo, l'estate dei veicoli industriali è proseguita a **fasi alterne**, con un mese di **luglio in calo** generalizzato per tutti e tre i comparti e un **agosto caratterizzato da un recupero a due velocità per autobus e veicoli trainati**, a fronte di autocarri ancora in flessione.

Si tratta tuttavia di percentuali maturate su **volumi immatricolativi fisiologicamente ridotti**, come di consueto nel periodo delle ferie estive.

Guardando al quadro generale, il **bilancio dei primi otto mesi del 2026** si conferma positivo per tutte le categorie di veicoli: **da gennaio ad agosto gli autocarri mantengono una crescita del +2,5%** (19.082 unità totali), i **veicoli trainati mostrano una sostanziale stabilità** a +0,8% (10.264 unità) e gli **autobus proseguono nella forte spinta espansiva** a +39,6% (4.829 unità).

Sullo sfondo resta la forte sollecitazione delle associazioni di categoria al Governo per dare immediata attuazione alle misure di incentivo e sbloccare le risorse operative per il rinnovo dei parchi veicolari.

Autocarri: frena l'estate, regge il cumulado degli 8 mesi

Dopo il **calo di luglio (-1,1%** con 2.840 unità), il mercato degli autocarri sopra le 3,5 tonnellate ha chiuso **anche agosto in flessione (-3,9%)**, registrando appena 1.260 immatricolazioni per via del consueto fermo estivo.

Nonostante la frenata nei due mesi, il **bilancio dei primi otto mesi del 2026 si mantiene in positivo a +2,5%** (19.082 unità), sostenuto principalmente dai veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (+4,5%).

Nonostante gli ingenti investimenti delle case costruttrici e le numerose anteprime presentate sul mercato, restano in affanno **le nuove alimentazioni**, con elettrici e ibridi che coprono l'**1,3% del totale immatricolato** nei primi otto mesi (il dato si attestava 2,6% nello stesso periodo del 2025).

Sul fronte **trainati**, il comparto ha registrato un'estate a due velocità: alla contrazione di luglio (-4,1% a 1.573 unità) è seguito ad agosto un rimbalzo del +5,3% (906 unità). Nel cumulado gennaio-agosto il mercato si attesta su una **sostanziale stabilità a +0,8%** (10.264 unità complessive). A fare da traino sono i semirimorchi (+2,1% a 9.427 unità), che compensano la costante flessione dei rimorchi (-11,8% a 837 unità).

Autobus: spinta PNRR e boom dell'elettrico spingono la crescita

Altalena estiva ma volumi complessivi da record per il settore passeggeri. **Dopo la flessione di luglio (-5,7%** con 495 unità), il mercato degli autobus è **balzato ad agosto a +15%** (367 unità), spinto in particolare dai minibus (+143,2%).

Nei primi otto mesi del 2026 le immatricolazioni salgono a 4.829 unità (+39,6%), guidate dalla forte spinta dei veicoli adibiti al TPL (+60,6%) legata alle **consegne PNRR**.

A marcare la transizione del settore è soprattutto il **comparto delle alimentazioni**: gli **autobus elettrici segnano un +148% nei primi otto mesi** (1.892 unità), portando la quota complessiva delle motorizzazioni a basso o azzerato impatto (elettrici e ibridi) al **41,7% del mercato**.

Le richieste di [ANFIA](#): subito i decreti attuativi

Gli andamenti estivi evidenziano l'**impatto dell'incertezza normativa** sulle decisioni d'acquisto delle imprese di trasporto.

Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci, osserva come la contrazione estiva degli autocarri confermi l'assenza di politiche pubbliche efficaci e prolungate.

A fronte dell'annuncio del fondo pluriennale per il trasporto pesante, si attende ancora la definizione delle modalità operative, stallo che frena gli investimenti.

L'associazione chiede un'**attuazione immediata basata sulla neutralità tecnologica** (incluso il noleggio a lungo termine e le misure sul GNL di origine rinnovabile).

Notizie in primo piano

Il consorzio Truck Company Group entra in Nexus Automotive Italia

Salamone accelera la crescita: dopo il nuovo hub, l'arrivo di Fabrizio Greco rafforza il team

Experica in Europart: nuovi orizzonti di crescita

Il Mio Camion Shop: un modello B2B online al servizio del mondo truck

Aftermarket truck: primo semestre 2025 da record. I dati del Barometro di [Anfia](#)

Iveco passa a Tata Motors: nasce un nuovo player globale nei veicoli industriali

ADAS: gli occhi e le mani elettroniche che guidano i camion moderni

IDEATO E CONDOTTO DA ANTONELLO BARONE|POLITICA

Il Festival del Sarà a Bergamo: dal 23 ottobre la dodicesima edizione

17 Settembre 2026 | 16:52  0

Redazione



Il Festival del Sarà – Dialoghi sul futuro inaugurerà il 23 ottobre a Bergamo la sua dodicesima edizione, avviando un percorso dedicato al futuro dell'Europa che nel 2027 proseguirà a Roma, Bologna e Termoli. Geopolitica, difesa, energia e identità saranno i temi al centro del nuovo ciclo di incontri.

L'appuntamento iniziale si terrà dalle 14 nella sede del **CIID – Copenhagen Institute of Interaction Design**, all'interno del Monastero di Astino. Tra gli ospiti figurano l'ex ministro Roberto Cingolani, l'europarlamentare Giorgio

Gori, gli analisti geopolitici Dario Fabbri e Greta Cristini, il giornalista di Repubblica Gianluca Di Feo, il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori e Fabio Pressi, amministratore delegato di A2A E-Mobility e presidente di Motus-E.

Ideato e diretto da **Antonello Barone**, il Festival è promosso dalla Camera di Commercio del Molise e realizzato in collaborazione con Biennale Tecnologia del Politecnico di Torino, il CIID e l'Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile. Il filo conduttore dell'edizione sarà "Europa allo specchio. Geopolitica. Difesa. Energia. Identità".

"L'Europa è davanti allo specchio della Storia", afferma Barone, secondo il quale l'Unione deve tornare a essere "un soggetto politico capace di parlare in prima persona sullo spazio, sull'energia, sulla difesa e sulla propria identità".

Il programma si aprirà con il dialogo tra Roberto Cingolani e Barone intitolato "Italia, Europa: la libertà di non dipendere". In questa occasione sarà consegnato all'ex ministro il primo **Premio Sarà**. Seguiranno il confronto con Giorgio Gori sul futuro delle democrazie europee e un approfondimento sulle guerre ai confini del continente con Greta Cristini, Gianluca Di Feo e il docente Gianluca Ansalone.

Uno spazio specifico sarà dedicato alla crisi e alla trasformazione dell'industria automobilistica, tema di particolare rilievo anche per il Molise e per il futuro dello stabilimento Stellantis di Termoli. Il panel "Automotive Europa, 2027 l'anno delle scelte" coinvolgerà Roberto Vavassori, Simona Maschi e Fabio Pressi. A chiudere i lavori sarà il dialogo tra Dario Fabbri e Antonello Barone su lingue, identità e destino dell'Europa.

La tappa di Bergamo rappresenta dunque il primo passaggio di una riflessione destinata a svilupparsi nel 2027 in altre tre città italiane, compresa **Termoli**, che tornerà a ospitare il Festival insieme a Roma e Bologna.

L'ingresso all'incontro del 23 ottobre è gratuito previa prenotazione. L'intero evento potrà essere seguito anche in diretta streaming sul sito ufficiale festivaldelsara.com.

Primonumero

La tua pubblicità sul giornale**Richiedi informazioni**

Primonumero.it - Copyright © 2000 - 2026

Testata associata ANSO Associazione Primonumero – Città in Rete Via San Pietro, 6 – 86039 Termoli - P.I. 01438950709

Sede Redazione: Via San Pietro, 6 – 86039 Termoli - Tel. +39 0875.714146 - Mail: info@primonumero.itUfficio Marketing: Tel. 3427494794 - Mail: commercial@primonumero.it Testata associata ANSO Associazione Primonumero – Città in Rete Via San Pietro, 6 – 86039 Termoli - P.I. 01438950709Sede Redazione: Via San Pietro, 6 – 86039 Termoli - Tel. +39 0875.714146 - Mail: info@primonumero.itUfficio Marketing: Tel. 3427494794 - Mail: commercial@primonumero.it

Informativa cookie | Impostazioni cookies | Informativa Privacy | Copyright

TORINO

Cronaca Politica Economia JuveToroSportCulturaTempo LiberoMeteoVideoPiemonteFood

IN EVIDENZA

Bollo auto, tutte le novità: chi non paga e da quando. Ecco i modelli di auto e moto esentati



Byd, Altavilla apre uno showroom a Venaria, ma una fabbrica in Piemonte non ci sarà: «Costruiremo in Francia o Spagna, l'Italia piano B». Ecco perché

di Christian Benna

L'ex braccio destro di Marchionne in Fiat, oggi special advisor della casa cinese per l'Europa in Europa: «Mi interessano le migliori condizioni di competitività, mi piacerebbe trovarle qui, ma non le ho trovate»



«Nelle lounge degli aeroporti europei c'è un gran traffico di manager dell'auto. Tutti, me compreso, alla ricerca di uno stabilimento da comprare chiavi in mano. Ci muoviamo come criceti nella stessa ruota. Vorrei poter dire che l'Italia e il Piemonte sono in prima fila ma non è così. La nostra terza fabbrica sarà in Spagna o in Francia con ogni probabilità. Decideremo entro fine anno». Ieri Alfredo Altavilla, ex braccio destro di Marchionne in Fiat e oggi special advisor di Byd in Europa, ha inaugurato a Venaria il primo showroom Denza nel Nord Ovest, le supercar elettriche del gruppo, bolidi da oltre 300 chilometri orari e da circa 120 mila euro a prezzo di listino. Ma il debutto del marchio premium cinese in Italia nel luogo dove prima c'era una grande concessionaria Maserati, ora divisa in due parti, una Denza e l'altra ancora del Tridente, entrambi gestite dal dealer Forza (Intergea) di Alberto di Tanno, passa quasi in secondo piano rispetto alla notizia che i sogni del secondo costruttore di auto in Italia, possono attendere. «Noi avremo bisogno di tre stabilimenti (dopo quelli in Ungheria e Turchia, ndr) di assemblaggio e uno di batterie. Francia e Spagna sono nella short list per realizzare uno stabilimento di Byd in Europa. L'Italia resta il piano B per il secondo stabilimento di Byd in Europa».



L'opera di Mario Merz all'istituto Candiolo: ecco come è stata realizzata

L'inaugurazione è venerdì 18 settembre alle ore 12, di fronte all'Istituto

Alfredo Altavilla, l'ipotesi di investire in Italia con uno stabilimento sembrava a due passi dal concretizzarsi. Poi cosa è successo?

«Intanto va spiegato lo scenario. Le norme europee dell'Industrial Accelerator Act ci impongono investimenti da effettuare in tre anni. Il che esclude, per ragione di tempo, stabilimenti greenfield, nuovi di zecca. Pertanto dobbiamo acquistare fabbriche chiavi in mano, anche dismesse ma in grado di tornare presto operative. Ecco perché siamo a caccia di siti produttivi».

In Italia e in particolare in Piemonte le fabbriche dismesse o poco operative non mancano. Davvero non ne ha trovata nemmeno una che possa interessare a Byd?

«Gli stabilimenti automotive presenti sul territorio non mi risultano essere in vendita. Non posso comprare quello che non è in vendita».

Vale per Mirafiori ma l'ex Maserati a Grugliasco è finita persino su Immobiliare.it. Non va bene come soluzione?

«A dire il vero noi ci siamo proposti. E abbiamo avuto anche una interlocuzione con l'ex ad di Stellantis, solo che quando siamo andati a vederla era vuota. Tutti i macchinari spariti, emigrati in altri siti produttivi del gruppo. Ma così non ci facciamo neppure un mercato regionale».

Byd ha visitato anche l'impianto di Flumeri in Campania. La Zes può favorire investimenti?

«Voglio essere chiaro fino in fondo. La Zes può agevolare investimenti ma non cambia più di tanto l'attrattività di un territorio per un'industria capital intensive come l'auto. Serve ben altro».

Si riferisce a politiche industriali?

«Sì w soprattutto a livello europeo. Oggi non ci sono. Anche quando le scrivono, le scrivono veramente male come abbiamo visto con l'Industrial Accelerator Act».

Tuttavia, persino la Cgil di Giorgio Airaudò fa il tifo per un vostro ingresso nel territorio. Se lo sarebbe mai immaginato?

«Forse qualche anno fa no, ma i sindacati hanno avuto un atteggiamento molto costruttivo, forse più di altri. E non intendo solo la Cgil ma anche la Cisl e la Uil. Detto questo oggi l'Italia resta solo il piano B per noi, anche se mi rincuora ammetterlo».

E chi c'è nella short list?

«Francia e Spagna sono nella short list per realizzare uno stabilimento di Byd in Europa. Personalmente non ho nessun attaccamento ai passaporti dei Paesi: mi interessano le migliori condizioni di competitività, mi piacerebbe trovarle in Italia, ma non le ho trovate».

Il mercato vi sta dando ragione. E oggi aggiungete all'offerta Byd anche il segmento premium con le vetture Denza. Dove volete arrivare?

«Diventare uno dei primi tre player in Italia e negli altri Paesi. Sul segmento premium vogliamo fare la nostra parte. È una bella sfida visto e considerato che negli ultimi trent'anni non ci sono state grandi scommesse».

Come contate di vincere questa sfida?

«Non è una scommessa sui grandi volumi perché saremmo irrealistici a pensare di sfidare le grandi supercar. Non facciamo la guerra a Ferrari, Lamborghini e Aston Martin».

Quando si parla di vetture cinesi spesso ci si chiede se davvero funziona l'aftermarket?

«La collaborazione con Alberto Di Tanno in Italia è legata anche al mercato

ricambi. Oggi non abbiamo nulla da invidiare ai marchi storici europei come rete».

E il network di Denza come si svilupperà?

«Venaria è il secondo dei dodici punti vendita che il gruppo prevede di aprire nel Paese entro il 2027. In Europa la rete arriverà complessivamente a circa 350 strutture. Il mercato ci sta dando buone soddisfazioni sia in Italia sia in Europa».

Come va sul fronte dei fornitori italiani? Il presidente di Anfia in un'intervista ha sostenuto che in realtà non sarebbero molti quelli coinvolti.

«Credo che l'obiettivo di quell'intervista fossero le politiche su dazi alla Cina non Byd. Per quanto ci riguarda stiamo lavorando molto bene con i fornitori italiani e piemontesi in particolari. E prossimamente ne sceglieremo altri. Il nostro obiettivo è crescere con i migliori partner».

[Vai a tutte le notizie di Torino](#)

17 settembre 2026 (modifica il 17 settembre 2026 | 07:49)
© RIPRODUZIONE RISERVATA

 Leggi e commenta

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Scuola e formazione
La scuola Coppino inaugura il murales di via Bove con una camminata collettiva [FOTO]



Attualità
Collezionismo, artigianato e prodotti tipici: la Circoscrizione 5 lancia il "Mercatino Spina Reale"



Attualità
"Campus Grapes", al Politecnico di Torino la prima vigna urbana hi-tech [FOTO]

[Leggi tutte le notizie](#)

Accendere i motori, prepararsi al decollo (verticale). Il distretto dell'aerospazio torinese - e piemontese - compie nuovi passi avanti e lo fa con la sigla di tre nuovi accordi siglati da un big player come **Leonardo** con le due torinesi **APR** e **Tubiflex** e la novarese **Mecaer Aviation Group**, che si aggiungono alla collaborazione con **Sabelt**, annunciata un anno fa. Obiettivo: il mondo degli elicotteri.

La cornice è stato l'evento - ospitato presso l'hangar dell'Aero Club Torino - "Una filiera che prende quota. Nuove collaborazioni e competenze piemontesi per il volo verticale", organizzato dal **Distretto Aerospaziale Piemonte** in collaborazione con Regione e dedicato a **Crescere Insieme**, il programma di Leonardo per il rafforzamento della filiera elicotteristica italiana.

A ciascuno il suo compito

Apr, che ha sede a Pinerolo, sarà impegnata nello sviluppo di pompe del carburante destinate all'alimentazione del motore, Mecaer Aviation Group, di Borgomanero, si occuperà dello sviluppo di un sistema di condizionamento aria che regola temperatura e pressurizzazione della cabina. Tubiflex (Gruppo Interpump), sarà impegnata nello sviluppo di pompe per i sistemi idraulici di bordo. Questi accordi vanno ad aggiungersi a quello annunciato con Sabelt a ottobre 2025: la collaborazione riguarda lo sviluppo di sedili per elicotteri e rappresenta un esempio di diversificazione industriale per un'azienda già fortemente impegnata in altri comparti, tra cui l'automotive. Una traiettoria che da tempo **Anfia** cerca di promuovere, spingendo aziende provenienti dal mondo auto verso le opportunità di nuovi mercati e nuove partnership in settori vicini.

Venti milioni di investimenti

Nel complesso, le quattro iniziative piemontesi avviate nell'ambito di Crescere Insieme, a fronte di investimenti iniziali per circa 20 milioni di euro, genereranno un valore industriale stimato fino a 670 milioni nell'arco di trent'anni.

A due anni dalla presentazione dell'iniziativa a oltre 70 aziende piemontesi, l'appuntamento ha segnato una nuova tappa del percorso sul territorio, con l'annuncio dei tre nuovi accordi e ulteriori opportunità per realtà industriali provenienti anche da settori diversi. "Con *Crescere Insieme* rafforziamo la capacità industriale del Paese, sviluppando una filiera elicotteristica sempre più solida, tecnologica e competitiva e contribuendo a mantenere in Italia competenze manifatturiere avanzate e occupazione qualificata. Il Piemonte è un esempio concreto di questo percorso, perché mostra come progetti industriali particolarmente articolati, costruiti insieme alle imprese, con il supporto della Regione Piemonte e del Distretto Aerospaziale Piemonte, possano valorizzare il patrimonio tecnologico del territorio generando nuove soluzioni e opportunità per il volo verticale", dice **Stefano Villanti**, managing director della Divisione Elicotteri di Leonardo.

I grandi incontrano le piccole

"I programmi come "Crescere Insieme" consentono alle nostre PMI di sviluppare competenze a fianco delle grandi aziende - aggiunge **Maurizio De Mitri**, presidente Distretto Aerospaziale Piemonte -: il DAP in questi mesi ha realizzato momenti di confronto per rafforzare l'integrazione strutturata tra le grandi imprese e il tessuto delle piccole e medie al fine di contribuire al rafforzamento della supply chain del territorio. I programmi di collaborazione come "Crescere Insieme" superano la classica logica cliente-fornitore favorendo un modello di partnership industriale e rappresentano un'opportunità per le PMI di lavorare a stretto contatto con i grandi capofila mediante una gestione diretta e congiunta del know-how, degli standard di processi avanzati e metodologie di lavoro. Una filiera piemontese forte e certificata, sostenuta dalle Istituzioni locali in particolare dalla Regione, permette al Piemonte di confermarsi come un

Ex Dana di Sommariva Perno, la nuova proprietà Usa vuole trasferire l'intera produzione e 180 lavoratori a Rivoli



Minimarket aperti fino all'alba, il Comune di Torino riapre il dossier



Moncalieri, supermercato e 74 nuovi posti di lavoro nell'area ex Dea riqualificata



«L'intelligenza artificiale è già nelle aziende. Ora bisogna imparare a governarla»



Apple Store Torino, il 18 settembre scatta lo sciopero: "Carichi di lavoro insostenibili"



[Leggi le ultime di: Economia e lavoro](#)

hub aerospaziale di eccellenza globale, capace di competere con i principali cluster internazionali.”

Valore industriale da 670 milioni

“Il Piemonte rafforza una filiera aerospaziale che rappresenta una delle eccellenze industriali della nostra regione - dichiara **Andrea Tronzano**, assessore allo Sviluppo delle attività produttive, PMI e Industria della Regione Piemonte -. *Crescere Insieme mette in relazione la capacità di Leonardo con le competenze delle nostre imprese, creando opportunità per le PMI e favorendo la diversificazione da comparti strategici come l'automotive. I numeri confermano il valore di questo percorso: circa 20 milioni di euro di investimenti iniziali per un valore industriale stimato fino a 670 milioni in trent'anni. È il modello che vogliamo sostenere: grandi player e imprese del territorio che collaborano per rafforzare la filiera, generare investimenti e creare lavoro vero e qualificato in Piemonte*”.



Massimiliano Sciuolo

TI RICORDI COSA È SUCCESSO L'ANNO SCORSO A SETTEMBRE?
Ascolta il podcast con le notizie da non dimenticare

Ascolta "Un anno di notizie da non dimenticare 2025" su [Spreaker](#).

[Prima Pagina](#) | [Archivio](#) | [Redazione](#) | [Invia un Comunicato Stampa](#) | [Pubblicità](#) | [Scrivi al Direttore](#) | [Premium](#)

Copyright © 2013 - 2026 [IlNazionale.it](#) - Partita Iva: IT 03401570043 - [Credits](#) | [Privacy e cookie policy](#) | [Preferenze privacy](#)