RASSEGNA STAMPA ANFIA

Settimana dal 22 al 28 settembre 2026

Torino, 5 ottobre 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
26	Italia Oggi	22/09/2026	AUTO AZIENDALI GREEN, FISCALITA' DA RIVEDERE	3
1+10	L'Arena	22/09/2026	L'industria "Difendere le nostre filiere" (F.Lorandi)	4
	Automotoelettriche.it	22/09/2026	Auto aziendali 2027, proposta di riforma fiscale: piu' deducibilita' per elettriche e plug-in	6
	Fleetime.it	22/09/2026	Flotte aziendali settembre: la proposta per una nuova fiscalita'	11
	Motori360.it	22/09/2026	Flotte aziendali e nuova fiscalita': le proposte di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE	14
	Quattroruote.it	22/09/2026	Auto aziendali: in Italia un trattamento fiscale penalizzante rispetto all'Europa	16
	Quattroruote.it	22/09/2026	Pellegrini: Le flotte aziendali anticipano il futuro dell'auto	23
	Regione.Basilicata.it	22/09/2026	Ad Hannover le eccellenze del cluster automotive	34
	Veronaeconomia.it	22/09/2026	Industrial Accelerator Act, da Verona le richieste urgenti delle imprese	37
22	Il Giornale	23/09/2026	Stellantis, Cig a Mirafiori e' l'allarme caro-energia (P.Bonora)	40
13	Cronache Lucane	23/09/2026	Il Cluster lucano vola ad Hannover, aziende in velina con il metaverso	41
	Businessonline.it	23/09/2026	Riforma auto aziendali sul tavolo del Governo: perche' riguarda anche i dipendenti e non solo le azi	42
	E-ricarica.it	23/09/2026	Flotte aziendali: ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE propongono una riforma della fiscalita'	47
	Insidertrend.it	23/09/2026	AUTOMOTIVE, fiscalita' flotte aziendali. Proposta di riforma: «Sostenere le imprese italiane attrave	49
	Mattinodiverona.it	23/09/2026	Industrial Accelerator Act, Verona porta a Bruxelles le richieste delle imprese	51
	Accadeora.it	24/09/2026	Anfia: valore import auto Cina I sem +70%, un quarto dell'extra-Ue	54
	Askanews.it	24/09/2026	Anfia: valore import auto Cina I sem +70%, un quarto dell'extra-Ue	56
	Auto361.it	24/09/2026	Mercato auto in Europa, agosto cresce del 5,3% ma sulle elettriche l'Italia resta ultima	59
	Energiaoltre.it	24/09/2026	Auto, ANFIA: a luglio +3% di immatricolazioni rispetto al luglio 2025	63
	Lastampa.it	24/09/2026	Auto, Anfia: importazioni UE dalla Cina volano al 25% nel primo semestre	64
	Lastampa.it	24/09/2026	L'Europa corre sull'elettrico ma l'Italia resta ultima per quota Bev	65
	Lastampa.it	24/09/2026	Mercato auto europeo, crescita nei primi otto mesi: +5,3%	66
	Mobilita.news	24/09/2026	Mercato auto: l'elettrico corre ad agosto	69
	Motorionline.com	24/09/2026	Fiscalita' flotte, Federauto: no alla proposta da 515 milioni	71
	Motorionline.com	24/09/2026	Mercato auto Europa agosto 2026: +4,5%, elettriche al 27,7%	73
	Qualenergia.it	24/09/2026	Auto aziendali, il ritardo italiano sull'elettrico e come rimediare	75
	Repubblica.it	24/09/2026	Auto, Anfia: importazioni UE dalla Cina volano al 25% nel primo semestre	77
	Repubblica.it	24/09/2026	Mercato auto europeo, crescita nei primi otto mesi: +5,3%	79
	Siderweb.com	24/09/2026	Auto, il mercato europeo prosegue la crescita - Vavassori (Anfia): «Valorizzare le produzioni Ue sul	82

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Teleborsa.it	24/09/2026	Auto, Anfia: importazioni UE dalla Cina volano al 25% nel primo semestre	84
	Teleborsa.it	24/09/2026	Mercato auto europeo, crescita nei primi otto mesi: +5,3%	85
25	Il Sole 24 Ore	25/09/2026	MERCATO AUTO EUROPA	88
	Autotecnica.org	25/09/2026	Il mercato dell'auto europeo cresce e l'Italia resta indietro	89
	Formulamotori.it	25/09/2026	ANFIA Motorsport Forum 2026, appuntamento a Milano	95
	Giornalelavoce.it	25/09/2026	L'auto europea cambia marcia: l'elettrico corre e i cinesi conquistano spazio	97
10	L'Edicola - Edizione Nazionale	27/09/2026	L'elettrico vola in Europa e le termiche crollano sotto la soglia del 30% Boom dei marchi cinesi (A.Angotti)	101
	IlNordEstQuotidiano.it	27/09/2026	Marocco, l'Ambasciatore Salzano visita lo stabilimento dell'azienda bolognese ATG a Tangeri	102
9	Italypost	28/09/2026	Monitor - Cinesi, produrre in Europa e' una scommessa da giocare tra Made in Ue e condizioni della	104
2+8	La Repubblica - Ed. Torino	28/09/2026	Obiettivo Polonia imprese piemontesi a caccia di crescita (M.Sciullo)	105

Quotidiano
22-09-2026
Pagina 26
Foglio 1

ItaliaOggi

Tiratura: 14.470
Diffusione: 14.149

www.ecostampa.it

AUTO AZIENDALI GREEN, FISCALITÀ DA RIVEDERE

Le flotte aziendali come leva di politica industriale per sostenere la transizione ecologica e sbloccare le vendite di auto a zero e basse emissioni, dopo la fine degli incentivi all'acquisto. Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae hanno inviato al ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio una proposta congiunta di riforma della fiscalità delle auto aziendali da inserire nella prossima legge di Bilancio. L'obiettivo è colmare il divario con l'Europa, dove il canale aziendale copre il 60% delle nuove immatricolazioni contro il 30% scarso registrato in Italia.

Il piano elaborato dalle quattro associazioni di filiera prevede un impegno finanziario complessivo di 515 milioni di euro nel triennio 2027-2029, a fronte del quale si stima l'immatricolazione di circa 400mila veicoli elettrici puri e ibridi plug-in. La proposta richiede inoltre l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica delle vetture aziendali, un intervento dal costo di 2,5 milioni di euro.

L'allineamento della fiscalità italiana ai parametri comunitari si inserisce nelle direttive di Bruxelles tratteggiate nel Clean Corporate Vehicles Regulation, nell'Industrial Accelerator Act e nell'Electrification Action Plan. Secondo i promotori dell'iniziativa, il potenziamento del comparto aziendale consentirebbe di accelerare il ricambio del parco circolante italiano, tra i più anziani nei grandi mercati europei, alimentando al contempo il mercato dell'usato con veicoli di recente immatricolazione ed elevata efficienza energetica.

© Riproduzione riservata


IMPOSTE E TASSE

Web tax, minacce dagli Usa

Proposta di legge per penalizzare i Paesi con il prelievo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Quotidiano
22-09-2026
Pagina 1+10
Foglio 1 / 2

L'Arena

Tiratura: 16.430
Diffusione: 15.178

www.ecostampa.it

Appello all'Ue

L'industria «Difendere le nostre filiere»

«Difendere le nostre filiere». Il mondo delle imprese lancia da Verona un appello all'Europa. Il ministro al Made in Italy, Urso, in Camera di Commercio: «Diamo una risposta al grido d'allarme». LORANDI PAGINA 10

Manifattura e politica europea

Industria, da Verona appello alla Ue «Difendere le nostre filiere»

• Il tavolo per raccogliere le istanze del mondo produttivo Il ministro Urso: «Diamo una risposta al grido d'allarme delle imprese»

Contrasto alla pressione competitiva cinese nei settori strategici, attenzione alle filiere energy intensive e all'automotive europeo e alla trama legale del documento, per evitare triangolazioni e aggiramenti delle norme. Le condizioni «chiare» dell'Industrial Acceleration Act, la proposta di legge della Commissione europea per lo sviluppo della manifattura nell'Unione, le pone l'europarlamentare Daniele Polato che ieri ha chiamato a raccolta, in Camera di Commercio, mondo politico, istituzionale, industriale. «C'è tempo fino al 30 settembre per presentare gli emendamenti. Serve una piattaforma comune fra politica, Europa e categorie per raccogliere gli input da trasformare in emendamenti, affinché le norme non vadano in una direzione e i desiderata in un'altra», ha detto l'europarlamentare. Davanti a lui, in prima fila, il ministro del Turismo Gianmarco Mazzi e, accanto a lui, la collega vicentina Elena Donazzan.

Soprattutto, accanto lui il ministro del made in Italy Adolfo Urso, nell'ultima tappa del suo tour veronese di ieri (oggi riprenderà a Marmomac), che ha toccato la Riello di Legnago e la Fresenius Kabi di Isola della Scala. «L'industrial acceleration act», ha detto, «introduce per la prima volta il principio del Made in Europe, che stabilisce come gli incentivi europei possano andare, in determinati comparti, a imprese la cui componentistica sia realizzata per un'alta percentuale (ad esempio il 70% per l'automotive) nel continente europeo. Questo principio è importante per l'industria italiana, che spesso realizza componenti per altre filiere europee. È per questo che le case automobilistiche cinesi oggi puntano a investire negli stabilimenti dell'Ue. La scommessa», ha puntualizzato Urso, «si vince o si perde in queste settimane e se non si dà una risposta veloce al grido d'allarme delle imprese sarà difficile reggere l'onda d'urto cinese».

Richiesta che è arrivata anche da Giuseppe Riello, presidente di Confindustria Verona che intervenendo nei saluti iniziali ha chiesto che «questo processo, che dovrebbe incentivare maggiormente la crescita del Pil, sia rapido, veloce e non crei ulteriori situazioni complicate per le aziende».

Le richieste

«L'industrial accelerator act è un cambio di paradigma importante: se non c'è industria non facciamo transizione, e non c'è transizione energetica senza la chimica», ha detto Marco Apostolo, vicepresidente di Federchimica, nel tavolo moderato dal caporedattore de L'Arena Luca Mantovani. «Il regolamento va nella direzione giusta, ma gli strumenti sono ancora insufficienti», ha aggiunto, invitando a «interventi sul costo dell'energia, sulla burocrazia e per migliorare le condizioni per fare investimenti». Marco Stella, vicepresidente di Anfia-Associazione nazionale filiera industria automobilistica, ha puntato il dito verso l'elefante nella stanza, la Cina: «Viste le importazioni da Pechino di determinati prodotti, abbiamo bisogno di dazi emergenziali che proteggano auto e componenti», aggiungendo, in riferimento a quel 70% citato da Urso per l'automotive, «che la percen-

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

L'Arena

www.ecostampa.it

tuale dovrebbe essere aumentata considerando la spinta competitiva dalla Cina». Sul tavolo anche le istanze del settore primario, «perché non c'è industria agroalimentare senza agricoltura», ha detto Alex Vantini, delegato Coldiretti nazionale oltre che presidente veronese. Vantini ha parlato di tracciabilità, sicurezza alimentare, ma soprattutto ha richiesto «reciprocità: se un prodotto in questo Paese per essere coltivato deve rispondere a determinati standard, anche il prodotto che arriva dall'estero rispetti gli stessi standard». **Francesca Lorandi**



Il tavolo Da sinistra Mantovani, Stella, Polato, Donazzan, Urso, Apostolo, Vantini



Il ministro Urso alla Riello di Legnago con Paolo Merloni


L'Arena

Tetto agli stranieri in classe: a Verona i dubbi dei presidi


Industria, da Verona appello alla Ue «Difendere le nostre filiere»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

AUTO ELETTRICHE › AUTO PLUG-IN › COLONNINE ELETTRICHE

Auto aziendali 2027, proposta di riforma fiscale: più deducibilità per elettriche e plug-in

di Francesco Flori | 22 Settembre 2026 | 0 commenti

Massimale fiscale a 26.000 euro, deducibilità fino al 60% per le BEV e fino al 90% per le elettriche in uso promiscuo. La proposta di Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae potrebbe cambiare

BIO ENERGY

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

sensibilmente le strategie di fleet management dal 2027.

La fiscalità delle **auto aziendali** torna al centro del dibattito in vista della Legge di Bilancio 2027.

NUOVA AUDI A6 E-TRON – AUTOCENTRI BALDUINA

Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae hanno presentato al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio una proposta congiunta che punta a rivedere in maniera strutturale il trattamento fiscale delle vetture utilizzate dalle imprese.

Per chi gestisce una flotta aziendale, il tema è tutt'altro che marginale.

Una modifica dei massimali fiscalmente riconosciuti e delle percentuali di deducibilità potrebbe infatti incidere direttamente sul **TCO – Total Cost of Ownership**, sulle car policy, sulla scelta delle motorizzazioni e sulla convenienza tra acquisto, leasing e noleggio a lungo termine.

Il messaggio delle associazioni è chiaro: utilizzare la leva fiscale per accelerare il rinnovo delle flotte e rendere più convenienti i veicoli a basse emissioni, soprattutto **elettrici e plug-in hybrid**.

Massimale fiscale: da 18.075 a 26.000 euro
Il primo intervento riguarda uno dei limiti più datati della fiscalità automobilistica italiana.

Per le vetture aziendali non assegnate stabilmente a un dipendente, il costo fiscalmente riconosciuto è ancora fermo a **18.075,99 euro**, cifra che deriva dai vecchi 35 milioni di lire.

Le associazioni chiedono di innalzare il massimale a **26.000 euro**.

Per le imprese si tratterebbe di un aggiornamento importante, soprattutto considerando l'aumento del prezzo medio delle vetture avvenuto negli ultimi anni e il costo generalmente superiore delle motorizzazioni elettrificate.

Il nuovo limite resterebbe peraltro inferiore a quello che deriverebbe da una piena rivalutazione monetaria della vecchia soglia.

Sul fronte del **noleggio**, invece, la proposta prevede il passaggio dagli attuali circa **3.615 euro a 5.200 euro** di costo massimo fiscalmente riconosciuto.

Anche questo intervento avrebbe effetti diretti sulle valutazioni economiche delle flotte, soprattutto nei contratti di lungo periodo.

Deducibilità modulata in base alla motorizzazione
La novità più significativa riguarda però la percentuale di deducibilità.

Oggi, in linea generale, le auto aziendali non assegnate a uso promiscuo beneficiano di una deducibilità pari

NEWSLETTER

Indirizzo email:

Il tuo indirizzo email

ISCRIVITI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

al **20%**.

La proposta introduce invece un sistema differenziato in funzione della tecnologia del veicolo.

Per le auto aziendali in pool si propone:

30% di deducibilità per le plug-in hybrid con emissioni superiori a 90 g/km di CO_2;
40% per le plug-in hybrid con emissioni fino a 90 g/km;
60% per le vetture completamente elettriche.
Per un fleet manager questo significherebbe inserire un nuovo parametro nelle analisi di costo.

Il differenziale fiscale tra una vettura tradizionale, una PHEV e una BEV diventerebbe infatti molto più rilevante rispetto a oggi e potrebbe modificare sensibilmente il costo effettivo del veicolo lungo l'intero ciclo di utilizzo.

Uso promiscuo: BEV deducibili fino al 90%
Ancora più rilevante il possibile cambiamento per le **auto assegnate ai dipendenti in uso promiscuo**.

Attualmente la deducibilità per l'azienda è generalmente pari al **70%**.

La proposta prevede invece tre livelli:

73%, 77% e 90%, con il livello massimo destinato alle auto elettriche.

Per una flotta caratterizzata da un numero elevato di company car assegnate a manager, commerciali o dipendenti, l'effetto potrebbe essere considerevole.

Non si tratterebbe quindi soltanto di una misura ambientale, ma di un intervento capace di incidere concretamente sulle politiche di assegnazione dei veicoli.

In uno scenario del genere, la BEV potrebbe diventare più competitiva non soltanto per effetto del fringe benefit, ma anche grazie a una maggiore deducibilità per l'impresa.

Il vero tema per il fleet manager: il TCO
Quando si parla di auto aziendali, il prezzo di listino rappresenta ormai soltanto una parte dell'equazione.

Per una corretta valutazione occorre considerare il **Total Cost of Ownership**, quindi:

canone o ammortamento, manutenzione, pneumatici, assicurazione, carburante o energia, tassazione, fringe benefit, valore residuo e costi operativi.

Un aumento della deducibilità fiscale delle BEV fino al 60%, accompagnato dall'innalzamento del massimale fiscalmente riconosciuto, potrebbe quindi modificare significativamente il confronto tra una vettura elettrica e una equivalente termica o ibrida.

Ed è proprio questo uno degli aspetti più interessanti della proposta.

La transizione delle flotte non verrebbe sostenuta esclusivamente attraverso incentivi all'acquisto, ma attraverso un meccanismo fiscale strutturale in grado di incidere sul costo complessivo della vettura durante l'intero periodo di utilizzo.

Ricarica domestica: eliminare la doppia imposizione
Altro tema molto importante per chi gestisce flotte elettrificate è quello della **ricarica domestica delle company car**.

Sempre più dipendenti utilizzano infatti la propria wallbox domestica per ricaricare l'auto aziendale.

Oggi il rimborso dell'energia elettrica sostenuta dal dipendente può determinare una penalizzazione fiscale, poiché la somma rimborsata rischia di essere considerata reddito da lavoro dipendente.

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

Secondo le associazioni si determina così, di fatto, una duplicazione dell'imposizione: da una parte il valore dell'utilizzo dell'auto è già ricompreso nel fringe benefit; dall'altra viene tassato anche il rimborso relativo alla ricarica.

La richiesta è quindi di rendere **fiscalmente neutro il rimborso dell'energia utilizzata per la ricarica domestica della vettura aziendale**, equiparandolo nella sostanza alla ricarica effettuata presso infrastrutture aziendali o pubbliche.

Per le aziende che stanno introducendo veicoli elettrici nelle proprie flotte sarebbe un passaggio particolarmente rilevante.

La gestione della ricarica domestica resta infatti uno dei punti più complessi delle attuali car policy elettriche.

Impatto da oltre 500 milioni di euro

Secondo le stime presentate da Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae, la revisione dei massimali e delle percentuali di deducibilità avrebbe un impatto sulle finanze pubbliche di circa **515 milioni di euro**.

La detassazione della ricarica domestica avrebbe invece un costo stimato molto più contenuto, pari a circa **2,5 milioni di euro**.

A fronte di queste risorse, le associazioni prevedono un aumento significativo delle immatricolazioni di veicoli elettrificati.

La crescita di **BEV e PHEV potrebbe arrivare al 65%**, contribuendo all'immissione sul mercato di circa **400.000 vetture a zero o basse emissioni tra il 2027 e il 2029**.

Più auto aziendali significa anche più usato elettrico

Il ruolo delle flotte nella transizione non si limita al mercato del nuovo.

Le aziende e le società di noleggio rappresentano infatti uno dei principali canali attraverso cui le vetture relativamente giovani entrano successivamente nel mercato dell'usato.

Accelerare oggi l'introduzione delle elettriche nelle flotte significa quindi avere, tra tre o quattro anni, un numero maggiore di **BEV usate disponibili sul mercato**.

Questo potrebbe contribuire a rendere l'elettrico più accessibile anche ai clienti privati.

Un meccanismo già molto evidente in altri mercati europei, dove il peso del canale aziendale sulle immatricolazioni è nettamente superiore rispetto all'Italia.

Una possibile svolta per le car policy 2027

Per fleet manager e aziende, la proposta merita quindi particolare attenzione.

Se venisse recepita nella Legge di Bilancio, dal 2027 potrebbe diventare necessario rivedere molti degli attuali parametri utilizzati nella definizione delle car policy.

Il confronto non sarebbe più semplicemente tra diesel, benzina, ibrido, plug-in ed elettrico in termini di canone mensile.

Diventerebbero ancora più rilevanti la **fiscalità complessiva**, il fringe benefit, il costo dell'energia, il profilo di utilizzo del driver e la disponibilità di infrastrutture di ricarica.

In particolare, per i driver con percorrenze compatibili e possibilità di ricarica domestica o aziendale, l'elettrico potrebbe acquisire un vantaggio economico molto più marcato.

Resta però un punto fondamentale: **la riforma non è ancora legge**.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Si tratta della proposta elaborata dalle principali associazioni della filiera automotive e trasmessa al Governo in vista della manovra finanziaria per il 2027.

I prossimi mesi saranno quindi decisivi per capire quali misure verranno effettivamente inserite nella Legge di Bilancio.

Per il mondo delle flotte, però, il segnale è già molto chiaro: la fiscalità potrebbe diventare uno degli strumenti principali per accelerare il passaggio alle auto elettriche aziendali.

Francesco Flori

Fleet Mobility Manager

Condividi Facebook Twitter Pinterest Linkedin Tumblr Reddit Stumbleupon Whatsapp Telegram Email

Articoli correlati

Lascia un commento

Il tuo commento

Nome*

Email*

Sito

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

ISCRIVITI

© 2026 – Tutti i diritti riservati.
Auto Moto Elettriche è un sito gestito da AME Promotion di Francesco Flori con sede in Via Oratorio 31, 03016 Guarcino (FR)
P.I. 15217361003

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

TALKINGPRESS
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS
Contatti Media Kit Soste in Viaggio

FLEETIME
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

Flotte aziendali settembre: la proposta per una nuova fiscalità

22 Settembre 2026 Breaking news No Comment



ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE chiedono una riforma per sostenere le imprese e accelerare il rinnovo del parco circolante

Flotte aziendali settembre – La torna al centro del dibattito sul futuro dell'automotive italiano. **ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE** hanno presentato al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri una proposta congiunta per rivedere il sistema fiscale delle auto aziendali e rafforzare un canale considerato strategico per il mercato.

L'obiettivo è sostenere la domanda di veicoli nuovi, accelerare la transizione verso modelli a zero e basse emissioni e favorire il progressivo rinnovo del parco circolante italiano, anche alla luce della conclusione degli incentivi all'acquisto.

Il canale aziendale italiano resta sotto la media europea

In Italia il canale aziendale rappresenta **poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni**,

Fleetime magazine digitale luglio 2026



Nuova Lancia Ypsilon: quando stile, tecnologia ed efficienza diventano strumenti di lavoro



Search ... Search

Breaking news

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

mentre nell'Unione europea la quota si avvicina al 60%. Secondo le associazioni, questo divario limita la diffusione delle motorizzazioni elettriche e ibride plug-in e rallenta il ricambio complessivo del parco.



Il ruolo delle flotte non si esaurisce infatti nelle nuove immatricolazioni. I veicoli aziendali entrano successivamente nel mercato dell'usato, contribuendo a rendere disponibili vetture più recenti, efficienti e tecnologicamente aggiornate.

Una proposta da 515 milioni di euro per il triennio 2027-2029



La proposta elaborata dalle quattro associazioni punta a favorire l'immatricolazione di circa **400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel periodo 2027-2029**. L'impegno finanziario stimato per l'intervento è di **515 milioni di euro**.



Il progetto comprende inoltre l'eliminazione della penalizzazione fiscale relativa alla ricarica domestica dei veicoli aziendali. Per questa misura viene stimato un impatto sui conti pubblici inferiore a **2,5 milioni di euro**. L'intento è creare un intervento strutturale capace di sostenere il mercato senza limitarsi a una misura temporanea di incentivazione.

Flotte aziendali come leva per la transizione energetica



La proposta si inserisce nel più ampio quadro delle politiche europee dedicate alla decarbonizzazione, alla competitività industriale e alla sicurezza energetica. Dal **Clean Corporate Vehicles Regulation** all'**Industrial Accelerator Act**, fino all'**Electrification Action Plan**, le flotte aziendali assumono un ruolo crescente nelle strategie europee per accelerare l'elettrificazione.

Secondo ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE, anche la clausola di flessibilità europea può offrire uno spazio finanziario da destinare a investimenti con effetti strutturali sulla riduzione delle emissioni e sulla transizione verso una mobilità più sostenibile.

Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

Un effetto che potrebbe estendersi al mercato dell'usato

Il rafforzamento del canale aziendale avrebbe effetti potenziali anche oltre il mercato del nuovo. Un maggior numero di veicoli elettrici, ibridi plug-in e a basse emissioni nelle flotte potrebbe infatti tradursi, negli anni successivi, in una maggiore disponibilità di modelli più efficienti nel mercato dell'usato. Per le associazioni, si creerebbe così un circolo virtuoso capace di coinvolgere l'intera filiera automotive: dalla produzione alla vendita, fino al mercato secondario.

La richiesta al Governo per la prossima Legge di Bilancio

ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE chiedono ora un confronto con il Governo per rendere operativa la proposta già a partire dalla prossima **Legge di Bilancio**. L'obiettivo dichiarato è trasformare le flotte aziendali da un canale ancora poco sviluppato rispetto alla media europea in una leva stabile per sostenere il mercato automotive, accelerare l'elettrificazione e contribuire al rinnovo del parco circolante italiano.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Redazione Fleetime

Fonte ANIASA

No Comments Yet

Lascia un commento

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

Nome *

Email *

Sito web

Invia commento

« Ford Transit City Chassis Cab: la base per le imprese urbane

Contatti

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

Per la pubblicità

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

Certificazioni

Fleetime App

Privacy Policy

Cookie Policy

Copyright ©2026. FLEETIME

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Questo sito utilizza cookie tecnici e di terze parti per fornire alcuni servizi. Continuando la navigazione ne consentirai l'utilizzo. Ok Leggi di più

Motori360.it Il mondo dei motori a 360 gradi

GPL o Metano
LANDIRENZO
Calcola ora il tuo preventivo

Flotte aziendali e nuova fiscalità: le proposte di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE

Le associazioni propongono un intervento strutturale per centrare gli obiettivi indicati da Bruxelles e accelerare il rinnovo del parco circolante. Con la fine degli incentivi all'acquisto, le flotte aziendali possono diventare uno strumento strategico per rilanciare il mercato *automotive* italiano a zero e basse emissioni



In tema di nuove immatricolazioni, nell'**Unione Europea** il canale aziendale pesa circa il 60% contro lo scarso 30% dell'Italia.

Questo divario incide negativamente tanto sulla diffusione dell'elettrico sia puro che ibrido *plug-in* quanto sull'intero processo di rinnovo del parco e il successivo ingresso dei mezzi sostituiti – al netto dei rottamati – nel mercato dell'usato.

Il rafforzamento delle flotte è inoltre al centro della strategia europea: dal **Clean Corporate Vehicles Regulation** all'**Industrial Accelerator Act** e all'**Electrification Action Plan**, l'elettrificazione delle flotte viene riconosciuta come leva per la decarbonizzazione, la competitività industriale e la sicurezza energetica.

Il rafforzamento del canale aziendale può rappresentare, quindi, una leva di politica industriale e di mercato, capace di sostenere contemporaneamente:

ATTUALITÀ


Flotte aziendali e nuova fiscalità: le proposte di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE


Con l'HPDI™ 3.0 di CESPIRA, i carburanti rinnovabili potranno essere impiegati sui propulsori ad accensione per compressione


Kia PV7 pronto al debutto per la World Premiere all'IAA Transportation

Salone Auto Torino 2026: modelli esposti e programma


Motus-E: auto elettriche, rallenta la crescita del mercato italiano, "ora servono strategia e pianificazione"

Per cercare scrivi e premi enter

ULTIME NEWS

GWM e Venezia FC partnership per la stagione calcistica 2026/2027

FIAT spinge sull'acceleratore... crescita del 21,7% nel I° semestre del 2026 in Europa

Stellantis: risultati del secondo trimestre del 2026

Accordo tra Ford e Geely Auto per produrre in Spagna veicoli multi-energy di nuova generazione

Dal MASE 120 milioni per riconvertire impianti carburanti in stazioni di «ricarica elettrica» e distribuzione «biofuel»

sparco
FULL EFFICIENCY
THE NEW ERA
DISCOVER

TESTMOTORI360


OMODA 5 sbarca in Italia e lo fa a suon di qualità


BMW R 1200 GS Model Year 2017, regina incontrastata

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

- la domanda di veicoli nuovi;
- la transizione tecnologica;
- il rinnovo del parco circolante italiano, tra i più anziani dei grandi mercati europei.

È in questo quadro che la leva fiscale sulle auto aziendali può/deve diventare strumento di rilancio del nostro mercato *automotive* ed è in funzione di tale obiettivo che ANFIA, **ANIASA**, **Motus-E** e **UNRAE** hanno trasmesso al **Ministero dell'Economia e delle Finanze** e alla **Presidenza del Consiglio dei Ministri** una proposta congiunta di **revisione della fiscalità delle flotte aziendali**, sostenibile per i conti pubblici e immediatamente operativa.

Tale proposta, secondo i suoi promotori, consentirebbe l'immatricolazione nel triennio 2027-2029 di circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni, a fronte di un impegno finanziario stimato in 515 milioni di euro.

La proposta prevede, inoltre, l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica dei veicoli aziendali, misura il cui impatto finanziario è stimato in meno di 2,5 milioni di euro.

L'intervento

- comporterebbe un effetto che va oltre la sola riduzione delle emissioni;
- contribuirebbe, al contempo, a sostenere la domanda di veicoli nuovi;
- sosterrebbe un'accelerazione nel ricambio del parco;
- alimenterebbe il mercato dell'usato con veicoli più efficienti;
- innesterebbe un circolo virtuoso a beneficio dell'intera filiera *automotive* e del tessuto produttivo del paese.

La proposta si inserisce, inoltre, in una congiuntura politica europea favorevole, alla luce dei recenti orientamenti assunti a Bruxelles: la clausola di flessibilità apre, infatti, uno spazio di bilancio per finanziare investimenti con effetti strutturali sulla riduzione delle emissioni e sulla transizione verso una mobilità più sostenibile favorendo così la sicurezza energetica e il rilancio del settore.

Le risorse per intervenire, dunque, esistono in quanto lo spazio fiscale riconosciuto dalla Commissione può essere utilizzato a partire dalla prossima Legge di Bilancio.

ANFIA, **ANIASA, Motus-E e UNRAE** – nel confermare la piena disponibilità a confrontarsi con il Governo per rendere operativa la proposta già a partire dalla prossima Legge di Bilancio e trasformare il canale delle flotte aziendali in un motore stabile del mercato automotive, dell'elettrificazione e del rinnovo del parco circolante italiano – hanno così commentato l'iniziativa: *"È il momento di trasformare le flotte aziendali da anello debole a motore dell'elettrificazione italiana", sottolineano le associazioni. In un momento in cui il mercato sta risentendo della fine degli incentivi, occorre utilizzare tutti gli strumenti disponibili per sostenere la domanda e accelerare il rinnovo del parco. Una fiscalità delle auto aziendali più competitiva e allineata ai principali mercati europei consentirebbe di raggiungere contemporaneamente obiettivi industriali, ambientali e di sicurezza energetica".*

[Redazione Motori360]

X Post

Articolo Precedente
« Alfa Romeo e Anantara Hotels & Resorts uniscono ospitalità, lusso, arte, paesaggi e piacere di guida



ITINERARI



Alla scoperta delle Langhe, dei suoi piaceri, delle sue bellezze e non solo

RETROSPETTIVE & AUTOMOBILIA



Il "Decreto targhe storiche" pubblicato in Gazzetta Ufficiale



Grande successo a Goodwood per l'asta Bonhams

ACCESSORI & TUNING



Nuovo Firestone Firehawk Sport: potenza e sicurezza



ARTICOLI CORRELATI



Alfa Romeo e Anantara Hotels & Resorts uniscono ospitalità, lusso, arte, paesaggi e piacere di guida

22/09/2026



Riforma del Codice della Strada: la critica di ANIASA

15/09/2026



Con l'HPDI™ 3.0 di CESPIRA, i carburanti rinnovabili potranno essere impiegati sui propulsori ad accensione per compressione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

QUATTRORUOTE.IT

www.ecostampa.it

ADV

FLEET& BUSINESS
NOLEGGIO · SERVIZI · RETI

ABBONATI: È GRATIS
Quattroruote Fleet&Business è la rivista per i professionisti del fleet management

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

QUATTRORUOTE.IT

www.ecostampa.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

QUATTRORUOTE.IT

www.ecostampa.it

con il supporto di QUATTRORUOTE Professional

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

QUATTRORUOTE.IT

www.ecostampa.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

AZIENDE

Auto aziendali: in Italia un trattamento fiscale penalizzante rispetto all'Europa

Rosario Murgida | aggiornato il 22/09/2026 | 0 commenti

Clio, Captur, Austral: maxi prova ibride Renault

ADV

I PIÙ POPOLARI

01 Bollo auto, stop nel 2027 per milioni di veicoli: ecco chi sarà esentato

02 Cuore cinese, assemblaggio in Italia: così nasceranno le nuove Maserati elettriche

03 Oltre 21 km/l in città: quanto consuma davvero la Fiat Grande Panda Hybrid

Aggiungi Quattroruote ai preferiti su Google

In Italia le auto aziendali sono penalizzate da un trattamento fiscale non allineato alla media europea. Il nuovo allarme sulla necessità di mettere mano alle attuali normative è arrivato dal primo talk "Fleet manager: ultima chiamata" dell'edizione 2026 del **Fleet & Business Day** organizzato da Quattroruote.

Uno dei protagonisti della prima tavola rotonda è stato **Italo**

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

Folonari, presidente dell'**Aniasa**, che ha voluto spiegare i motivi alla base della recente **proposta di revisione della fiscalità** presentata con ad altre organizzazioni come Anfia e Unrae. "Il settore dell'automotive, negli ultimi anni, ha visto un condizionamento sempre maggiore di diversi legislatori, da Bruxelles ai governi nazionali alle regioni, alle province, ai comuni, con interventi che vanno a condizionare il mercato", ha spiegato Folonari, sottolineando come le associazioni, "stanche di continuare a giocare in difesa" abbiamo deciso "di essere propositive".

L'Italia soffre un gap competitivo con l'Europa

"Siamo partiti dall'auto aziendale con un presupposto: in Italia la penetrazione dell'auto aziendale è inferiore a tutti gli altri paesi europei. La quota è del 30%, mentre in Europa o in Germania è addirittura del 60%. **Questo gap è causato dal trattamento fiscale**. Dunque le nostre aziende clienti vivono un gap competitivo rispetto alle loro concorrenti straniere", ha avvertito Folonari. Per questo è stata presentata una proposta per "migliorare fondamentalmente solo aspetti banalissimi", tra cui un aumento della deduzione dei costi per le nuove immatricolazioni in funzione alle loro emissioni e una revisione della tassazione sulle ricariche di elettriche e ibride plug-in.

Per **Stefano Sirocchi**, dottore commercialista e socio dell'omonima società attiva su tematiche fiscali, la proposta è "molto, molto positiva perché è da 20 anni che sostanzialmente c'è una sorta di avversione contro l'auto. L'auto è stata negli ultimi anni molto penalizzata fiscalmente, soprattutto negli ultimi 20 anni. Quindi **è giusto che ci sia una riflessione** su una revisione dell'impianto normativo, perché così com'è effettivamente è molto penalizzante".

04 530 CV non bastano a spiegare quello che si prova al volante della BMW M2 CS

05 Non solo elettriche ed Erev: la prossima mossa di Leapmotor sono le plug-in MM-i

VEDI ALTRO

FOCUS ON brand stories

ADV

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Italo Folonari, presidente dell'Aniasa, durante il primo talk del Fleet & Business Day 2026

Del resto, la proposta avrebbe dei sicuri benefici, quantomeno nella configurazione proposta dalle associazioni di rappresentanza del settore. “Ad oggi noi abbiamo stimato che potrebbe portare all'immatricolazione di 400.000 veicoli”, ha ricordato Folonari, che, al contrario, non ha mancato di stigmatizzare il provvedimento in fase di definizione a livello europeo proprio sulle flotte aziendali.

“**A imporre si rischiano degli effetti contrari.** In Italia avevamo un parco auto che nel 2010 aveva un'età media di otto anni, inferiore alla media europea, mentre a furia di imposizioni siamo arrivati a 13 anni”, ha affermato il presidente dell’Aniasa, sottolineando, invece, la necessità di non “imporre le stesse quote per tutti i paesi europei. È indubbio che abbiamo delle caratteristiche socioeconomiche, geografiche differenti. Gli obiettivi devono essere modificati a seconda dei paesi”. “Non puoi costringere a comprare auto che poi non vengono noleggiate. Ci piacerebbe, invece, arrivare agli obiettivi non con obblighi ma con scenari”, ha concluso.

Cerchi l'auto? Quattroruote risponde. Scopri trovauto.

TAGS: AUTO AZIENDALI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA

Disclaimer

ADV

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

QUATTRORUOTE.IT

www.ecostampa.it

ADV

FLEET& BUSINESS
NOLEGGIO · SERVIZI · RETI

ABBONATI: È GRATIS
Quattroruote Fleet&Business è la rivista per i professionisti del fleet management

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

QUATTRORUOTE.IT

www.ecostampa.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

QUATTRORUOTE.IT

www.ecostampa.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

QUATTRORUOTE.IT

www.ecostampa.it

con il supporto di QP QUATTRORUOTE Professional

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

QUATTRORUOTE.IT

www.ecostampa.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

QUATTRORUOTE.IT

www.ecostampa.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

QUATTRORUOTE.IT

www.ecostampa.it

AZIENDE

Pellegrini: “Le flotte aziendali anticipano il futuro dell’auto”

Rosario Murgida | aggiornato il 22/09/2026 | 0 commenti

Clio, Captur, Austral: maxi prova ibride Renault

ADV

Aggiungi Quattroruote ai preferiti su Google

Le flotte aziendali sono oggi un barometro di riferimento per l’intera filiera delle quattro ruote perché quanto sta accadendo sul fronte normativo “può dirci parecchio di ciò che accadrà

I PIÙ POPOLARI

01 Bollo auto, stop nel 2027 per milioni di veicoli: ecco chi sarà esentato

02 Cuore cinese, assemblaggio in Italia: così nasceranno le nuove Maserati elettriche

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

domani al resto dell'automobile".

Ne è convinto **Gian Luca Pellegrini**, direttore editoriale automotive di Editoriale Domus, che ha colto l'occasione del **Fleet & Business Day 2026** (quest'anno organizzato al **Labirinto della Masone** di Fontanellato, nel parmense) per una disamina complessiva di quanto sta avvenendo in uno dei canali più importanti per il mercato.

"Sulle flotte si cerca di governare la trasformazione dell'auto"

"Le flotte sono diventate uno dei principali terreni sui quali si sta cercando di **governare la trasformazione dell'automobile**" perché "concentrano grandi volumi in un numero limitato di decisori, hanno cicli di sostituzione brevi e reagiscono rapidamente alla fiscalità", ha esordito Pellegrini. "Sono, in altre parole, la parte della domanda automobilistica sulla quale il legislatore dispone delle leve più efficaci. Non sorprende quindi che siano finite al centro dell'attenzione".

Gian Luca Pellegrini, direttore editoriale automotive di Editoriale Domus, durante il suo intervento di apertura al Fleet & Business Day 2026.

Il nostro direttore editoriale ha quindi ricordato alcuni provvedimenti già varati o in fase di definizione. È il caso della normativa sul **fringe benefit** e dell'imminente regolamento europeo **Clean Corporate Vehicles**. A suo avviso, entrambi "hanno una logica in comune: se il mercato non procede verso determinate tecnologie alla velocità desiderata, si interviene sulla parte del mercato che può essere orientata più facilmente".

03 Oltre 21 km/l in città: quanto consuma davvero la Fiat Grande Panda Hybrid

04 530 CV non bastano a spiegare quello che si prova al volante della BMW M2 CS

05 Non solo elettriche ed Erev: la prossima mossa di Leapmotor sono le plug-in MM-i

VEDI ALTRO

FOCUS ON brand stories

ADV

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

"Per questo credo che ciò che sta accadendo nelle flotte sia interessante anche al di là dei confini del settore. Qui vediamo in anticipo che cosa succede quando una trasformazione industriale e tecnologica diventa in misura crescente policy driven. È vediamo anche le incongruenze che questo processo produce", ha aggiunto.

"Indirizzo pubblico, ma rischio economico privato"

L'ingresso del Labirinto della Masone con alcune delle auto a disposizione dei fleet manager per i consueti test drive organizzati in occasione del Fleet & Business Day di Quattroruote.

La prima incongruenza è di natura temporale, con la politica che agisce “quasi istantaneamente”, a fronte di un ciclo economico di durata pluriennale: “Chi gestisce una flotta deve quindi prendere oggi una decisione sulla base di una regola fiscale o di un obiettivo regolamentare e contemporaneamente attribuire a quella stessa automobile un valore nel 2029 o nel 2030. Il legislatore può cambiare la prima variabile molto rapidamente. La seconda la deciderà il mercato fra quattro anni”.

Evidenti i riflessi sulla domanda, come evidenziato dal crollo del diesel, dall’ascesa delle ibride plug-in e dalla sostanziale stasi dell’elettrico negli ultimi quattro anni. È la dimostrazione che “**una modifica della convenienza relativa può cambiare la composizione delle immatricolazioni**”.

In tale quadro emerge la seconda incongruenza perché la politica "può orientare il primo acquirente, molto meno il secondo”. Infatti, un’ibrida plug-in “acquistata oggi perché

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

fiscalmente conveniente dovrà essere rivenduta fra tre o quattro anni a qualcuno che non necessariamente godrà dello stesso vantaggio e che sceglierà sulla base del prezzo, della tecnologia disponibile in quel momento e della propria disponibilità a comprare quella determinata alimentazione". "Quindi il policy maker può accelerare l'ingresso di una tecnologia nel parco, ma non può garantirne il valore all'uscita. È un'asimmetria particolarmente delicata per il noleggio: **l'indirizzo della scelta può essere pubblico, mentre il rischio economico resta privato**", ha avvertito Pellegrini.

Infine, la terza conseguenza è di tipo tecnologico. "Quando si modifica artificialmente la convenienza relativa delle tecnologie, **si modifica anche la competizione fra chi quelle tecnologie le produce**. È interessante, da questo punto di vista, osservare quello che sta succedendo con i costruttori cinesi. Nel 2022 erano sostanzialmente assenti dalle flotte; oggi valgono quasi il 9%. Ma nelle plug-in, cioè proprio nella tecnologia che ha beneficiato maggiormente del nuovo equilibrio fiscale, sfiorano il 38%. Una politica pensata per modificare la composizione tecnologica del mercato può contemporaneamente modificare gli equilibri competitivi al suo interno, premiando chi dispone in quel momento dei prodotti più adatti a intercettare la domanda che quella politica ha contribuito a creare".

"Nelle flotte la politica anticipa il mercato"

Un'altra immagine del Fleet & Business Day organizzato presso il Labirinto della Masone a Fontanellato (Parma).

"E a quel punto **il calcolo del valore residuo diventa ancora**

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

più complesso. Perché non bisogna più prevedere soltanto quale tecnologia sarà desiderabile fra quattro anni. Bisogna prevedere quali costruttori saranno presenti, quali prezzi praticheranno e con quale velocità rinnoveranno i loro prodotti", ha proseguito.

Dunque, "le flotte non sono semplicemente una parte del mercato automobilistico che sta cambiando. Sono probabilmente la parte nella quale il cambiamento sta avvenendo prima e nella quale possiamo osservarne con maggiore chiarezza le interazioni: fra fiscalità e regolazione, fra tecnologia e valore residuo, fra politica industriale e concorrenza, fra l'obiettivo pubblico di orientare la domanda e la necessità privata di attribuire un prezzo al rischio", ha sottolineato ancora Pellegrini, ricordando **la recente proposta congiunta di Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae** per rivedere la fiscalità delle flotte aziendali e generare di conseguenza l'immatricolazione di circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029, a fronte di un impegno economico di 515 milioni di euro.

"La domanda non è semplicemente quante automobili quella misura potrebbe spostare da una tecnologia all'altra. È quali conseguenze produrrà quello spostamento sul valore delle auto, sulla struttura dell'offerta, sulla competizione fra costruttori e sul mercato dell'usato che quelle stesse vetture alimenteranno fra pochi anni. Perché **le flotte sono diventate il luogo nel quale la politica automobilistica incontra il mercato prima che altrove**. Ed è proprio per questo che ciò che accade qui oggi può dirci parecchio di ciò che accadrà domani al resto dell'automobile", ha concluso Pellegrini.

Cerchi l'auto? Quattroruote risponde. Scopri trovauto.

TAGS: FLEET&BUSINESS DAY

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA

Disclaimer

ADV

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

REGIONE BASILICATA

Ad Hannover le eccellenze del cluster automotive

Una presenza, qualla lucana, caratterizzata da un elemento fortemente innovativo: il metaverso, uno spazio digitale immersivo progettato per consentire alle imprese di presentarsi e di raccontare le proprie competenze anche oltre i limiti fisici dello stand.

22 Settembre 2026 16:24 Categorie: Qui Basilicata



Si è chiusa con un ottimo bilancio la prima partecipazione del Cluster Lucano Automotive "Fabbrica Intelligente" all'evento IAA Transportation di Hannover, la più grande fiera europea dedicata al settore del trasporto merci su gomma. Ospiti dello spazio all'interno dello stand Italia organizzato dall'Ice e da Anfia, le aziende lucane presenti hanno avuto la preziosa

Web TV

Ultimi pubblicati



Uniti per la ricerca: 2000 euro donati all'Irccs Crob
22 Settembre 2026



Abio, iniziativa di solidarietà il 26 settembre
22 Settembre 2026



La Basilicata presente a Terra Madre 2026
22 Settembre 2026



La campagna sul Virus Respiratorio Sinciziale
22 Settembre 2026



A Palazzo San Gervasio un concorso di poesia
22 Settembre 2026

Correlati

22 Settembre 2026 - 16:24
Ad Hannover le eccellenze del cluster automotive

22 Settembre 2026 - 16:17
Uniti per la ricerca: 2000 euro donati all'Irccs Crob

22 Settembre 2026 - 15:33
Abio, iniziativa di solidarietà il 26 settembre

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

opportunità di entrare in contatto con costruttori, grandi player internazionali, fornitori, centri di ricerca e potenziali partner, in un contesto nel quale si stanno definendo le nuove traiettorie tecnologiche e industriali della mobilità.

Con 1.589 espositori provenienti da 46 paesi, l'edizione di quest'anno di IAA TRANSPORTATION ha stabilito un nuovo record di partecipazione internazionale.

In questo scenario il Cluster Lucano Automotive ha scelto di caratterizzare la propria presenza attraverso un elemento fortemente innovativo: il metaverso del Cluster, uno spazio digitale immersivo progettato per consentire alle imprese di presentarsi e di raccontare le proprie competenze anche oltre i limiti fisici dello stand. Grazie a questa piattaforma, tutte le aziende del Cluster hanno avuto la possibilità di essere presenti virtualmente alla manifestazione e di mostrare i propri prodotti di punta, creando una vera e propria vetrina digitale collettiva dell'automotive lucano.

Il metaverso diventa così uno strumento per ampliare la partecipazione delle imprese e costruire una modalità nuova di promozione internazionale del territorio e della sua filiera produttiva. Un ambiente, dunque, attraverso il quale raccontare competenze, tecnologie e soluzioni e favorire nuove occasioni di incontro e collaborazione.

Tra le visite istituzionali allo stand del Cluster, anche quella del Console generale italiano ad Hannover, Piero Vaira.

«Grazie al finanziamento della Regione Basilicata – ha commentato il presidente Antonio Braia – abbiamo portato le eccellenze del nostro Cluster nella più importante vetrina europea del settore del trasporto su gomma. Si tratta di un passaggio importante nel percorso di internazionalizzazione delle nostre imprese. Una fiera di questa dimensione offre la possibilità di confrontarsi direttamente con un mercato in continua trasformazione e far conoscere il valore delle competenze che la Basilicata esprime in questo settore. Abbiamo voluto, inoltre, utilizzare la tecnologia per dare un'opportunità anche alle aziende che fisicamente non sono riuscite a essere presenti a Hannover e i numeri delle viste, anche virtuali, ci hanno confermato la bontà della scelta».

Insieme alla presenza alla fiera Automechanika di Shanghai e all'expo di Osaka la partecipazione alla IAA Transportation si inserisce nella strategia più ampia del Cluster Lucano Automotive, finalizzata a rafforzare la capacità delle imprese di fare sistema, innovare, collaborare e competere sui mercati internazionali.

La trasformazione che sta interessando il settore automotive rende infatti sempre più importante la capacità delle imprese di lavorare insieme, condividere conoscenze e sviluppare nuove soluzioni nei campi della digitalizzazione, dell'elettrificazione, della sostenibilità, dell'automazione e dei nuovi sistemi di mobilità. In questo percorso, il Cluster rappresenta uno strumento per mettere in rete imprese, competenze, ricerca e innovazione, valorizzando le specificità della filiera lucana e favorendo nuove relazioni industriali e commerciali.

La presenza a Hannover testimonia, infine, la volontà del Cluster di continuare a investire nella

22 Settembre 2026 - 13:03
A Palazzo San Gervasio un concorso di poesia

22 Settembre 2026 - 12:58
Epigenetica, malattie degenerative e neurosviluppo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

promozione delle proprie aziende e nella costruzione di nuove opportunità di collaborazione, facendo della Basilicata un territorio sempre più riconoscibile all'interno delle grandi trasformazioni che stanno interessando l'industria della mobilità.

Presenti allo stand del Cluster, le aziende: ASD, Applica, Brecav, CNR, Daken, Digimat, Informatic@, Inelectric, Luxant, Plasticform, STM. Alla fiera hanno partecipato con un loro stand anche le imprese lucane Takler e Domar.

Stampa questo articolo

Condividi l'articolo su:

REGIONE BASILICATA
Contatti e indirizzi
Viale Vincenzo Verrastro, 4
85100 Potenza PZ
Tel 0971 661111

URP
PEC: AOO-giunta@cert.regione.basilicata.it
C.F. 80002950766

regione.basilicata.it
agr.regione.basilicata.it
Agenzia stampa della
Giunta Regionale della Basilicata
Registrazione n. 209/1995 al Tribunale di Potenza
agr@regione.basilicata.it
Direttore responsabile: Massimo Brancati
Redazione

Link utili
Lista RSS
Note legali
Privacy
Area riservata

©2025 Regione Basilicata

ULTIME NOTIZIE

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

Industrial Accelerator Act, da Verona le richieste urgenti delle imprese



Alla Camera di Commercio ieri il confronto promosso dall´europarlamentare Daniele Polato con il ministro Adolfo Urso, Elena Donazzan e i rappresentanti delle categorie produttive. Verona porta a Bruxelles le istanze del sistema produttivo sull´Industrial Accelerator Act. Dopo l´anticipazione dell´appuntamento dei giorni scorsi, lunedì 21 settembre il confronto è entrato nel merito alla Camera di Commercio, dove istituzioni, europarlamentari e rappresentanti delle imprese hanno discusso le modifiche ritenute necessarie per rafforzare la competitività industriale europea e tutelare le filiere produttive italiane e del territorio. Tra le richieste emerse figurano il riconoscimento di ricerca e sviluppo tra le componenti essenziali del Made in Europe, regole più stringenti contro possibili aggiramenti attraverso beni assemblati, una revisione del perimetro delle filiere strategiche e l´estensione delle tutele al comparto agroalimentare. Il dossier è di particolare rilievo per il futuro della politica industriale comunitaria. La Commissione europea ha presentato la proposta di Industrial Accelerator Act il 4 marzo 2026, con l´obiettivo di rafforzare competitività e resilienza dell´industria europea. Tra gli strumenti previsti figurano criteri legati al Made in EU e alle basse emissioni negli appalti pubblici e nei sistemi di sostegno, misure sugli investimenti esteri, procedure autorizzative più rapide e aree di accelerazione industriale. Il procedimento legislativo risulta attualmente in corso al Parlamento europeo. Il confronto veronese, organizzato dall´europarlamentare Daniele Polato, ha visto l´intervento di apertura del ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso e la presenza in platea del ministro del Turismo Gianmarco Mazzi. L´obiettivo indicato dagli organizzatori è costruire una posizione che raccolga direttamente le esigenze delle categorie economiche prima delle prossime tappe dell´iter europeo. Polato è membro della Commissione per il commercio internazionale del Parlamento europeo e coordinatore ECR in INTA, mentre Elena Donazzan ricopre l´incarico di vicepresidente della Commissione per l´industria, la ricerca e l´energia. Urso ha inserito il dibattito sull´Industrial Accelerator Act nel più ampio confronto sulla politica industriale europea e sul principio della preferenza comunitaria: «L´Industrial Accelerator Act rappresenta un importante cambio di passo nella politica industriale del nostro Continente - ha sottolineato il Ministro Adolfo Urso -, perché afferma finalmente il principio della preferenza europea, il Made in Europe, negli appalti e negli strumenti di sostegno pubblico per i settori strategici. L´Europa si muove finalmente nella direzione che l´Italia indica da tempo, rafforzando la tutela delle nostre filiere, delle competenze e delle produzioni radicate nei nostri territori. Su questa strada sta maturando un approccio più concreto e pragmatico alle esigenze dell´industria, per superare l´impostazione ideologica del Green Deal. A questa svolta stanno contribuendo anche i nostri europarlamentari del gruppo dei Conservatori e Riformisti, con Daniele Polato ed Elena Donazzan, impegnati sui principali dossier industriali europei. Ma occorre fare di più e, soprattutto, occorre accelerare. Occorre rafforzare la preferenza europea, evitare che un perimetro troppo ampio la svuoti di significato e, sulla scorta di quanto fatto per l´automotive, riconoscere come strategici altri comparti fondamentali, a partire dall´elettrodomestico. Questa è la posizione che porterò anche giovedì al Consiglio Competitività a Bruxelles, perché la transizione non si trasformi in deindustrializzazione e l´Europa torni a creare le condizioni per produrre, investire e competere: non c´è più tempo da perdere». La posizione espressa dal ministro si inserisce in un confronto già aperto tra Governo italiano e istituzioni comunitarie: nei mesi scorsi il Mimit aveva indicato tra le proprie priorità sull´Industrial Accelerator Act l´accelerazione dei requisiti relativi al Made in Europe e il rafforzamento degli strumenti a sostegno delle produzioni europee. Per Polato, l´appuntamento scaligero rappresenta soprattutto un metodo per mettere in collegamento il processo legislativo europeo con le esigenze concrete del sistema economico. Secondo quanto indicato dall´europarlamentare, il 30 settembre rappresenta il termine della fase di presentazione degli emendamenti sulla quale si stanno concentrando le categorie coinvolte. «Siamo qui perché il tempo a nostra disposizione a Bruxelles sta per scadere e l´Industrial Accelerator Act è un´occasione unica per salvare l´industria europea e la sua competitività - ha dichiarato l´europarlamentare Daniele Polato, coordinatore ECR della Commissione europea per il Commercio internazionale -. Senza industria, senza agricoltura non ha senso parlare di autonomia strategica. La macchina legislativa è ormai a pieno regime: il prossimo 30 settembre è il termine per la presentazione degli emendamenti. Questo convegno è la dimostrazione che è possibile creare una piattaforma comune fra politica, Europarlamento e le categorie per raccogliere gli input e tradurre le istanze in emendamenti, per evitare che le norme vadano in una direzione e i desiderata delle categorie in un´altra. Ecco l´importanza strategica di questa fase. L´IAA dev

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

´essere lo strumento che corregge alcuni errori del Green Deal. Fino ad oggi, le politiche climatiche europee sono state portate avanti con un approccio dogmatico, assoluto, trascurando ogni altra istanza in nome degli obiettivi climatici. Ambizioni nobili, che però, se calate nella realtà senza pragmatismo, rischiano di desertificare il nostro tessuto industriale a vantaggio dei competitor asiatici e americani. L´Europa deve contrastare la pressione competitiva cinese nei settori strategici. Dobbiamo lottare contro la sovracapacità produttiva e le distorsioni derivanti da pratiche non concorrenziali, esigendo condizioni di reale reciprocità sui mercati globali. Particolare attenzione va dedicata all´impatto sulle filiere energy-intensive e sull´automotive europeo, i settori più esposti ai rischi di una transizione basata solo sull´ideologia. Collegato a questo, sottolineo l´importanza di avere una effettiva neutralità tecnologica. Serve preservare e sostenere la nostra manifattura, sostenendo investimenti, occupazione e filiere strategiche e valorizzando il principio del Made in Europe come strumento di politica industriale. Infine, attenzione alla "trama" legale del testo per evitare che scappatoie normative permettano di aggirare gli obiettivi dell´IAA. Abbiamo davanti a noi mesi di duro impegno per chiudere a dicembre un testo capace di coniugare competitività, sicurezza economica, autonomia strategica e sostenibilità, rafforzando la capacità produttiva dell´Unione e sostenendo le nostre imprese nella competizione internazionale». Sul tema dell´origine europea dei prodotti è intervenuta Elena Donazzan, vicepresidente della Commissione Industria del Parlamento europeo: «le nostre imprese subiscono una concorrenza sleale, in particolare da parte dei prodotti cinesi, e per questo servono misure di protezione a livello europeo. Ridurre i costi che gravano sulle imprese, come indicato nel Rapporto Draghi, è necessario, ma non basta: oggi la nostra manifattura ha bisogno che si protegga ciò che viene prodotto in Europa. Il "Made in Europe" può essere una soluzione, a patto di intenderlo nella sua accezione più rigorosa: va considerato fatto in Europa solo ciò che viene prodotto nei Paesi europei. Può sembrare un´ovvietà, ma il dibattito attuale va proprio in questa direzione, perché c´è chi vorrebbe estendere questa qualifica anche a Paesi non europei, soltanto in virtù di accordi commerciali». Il confronto ha coinvolto direttamente anche le rappresentanze economiche veronesi. All´incontro, moderato dal giornalista Luca Mantovani, hanno portato i saluti istituzionali Paolo Arena, presidente della Camera di Commercio di Verona, Giuseppe Riello, presidente di Confindustria Verona, Stefano Vallani, presidente del Consiglio comunale di Verona, Flavio Massimo Pasini, presidente della Provincia di Verona, e Diego Ruzza, assessore regionale del Veneto ai Trasporti, Mobilità e Lavori Pubblici. Al tavolo dei relatori anche Marco Apostolo per Federchimica, Marco Stella per ANFIA e Alex Vantini, delegato Coldiretti Nazionale e vicepresidente di Coldiretti Veneto. Per il comparto chimico, Marco Apostolo, vicepresidente di Federchimica con delega all´Economia Circolare, ha posto l´accento sulla necessità di coniugare transizione ambientale e sostenibilità economica degli investimenti: «Federchimica sostiene gli obiettivi dell´Industrial Accelerator Act - ha affermato Marco Apostolo di Federchimica -, ma chiede strumenti più efficaci per la competitività e la transizione della chimica europea, includendo le tecnologie di riciclo nelle autorizzazioni accelerate. Il sostegno alla domanda va esteso ai prodotti chimici ottenuti con processi a basse emissioni e costruito sui prodotti finiti e sulle applicazioni finali, evitando aggiramenti attraverso l´importazione di beni assemblati. Servono energia a prezzi competitivi, stabilità regolatoria e sostegni agli investimenti e ai maggiori costi operativi della transizione. Occorre un programma trasparente, con tempi definiti, consultazione delle filiere e valutazioni di fattibilità, costi e impatti. La preferenza europea deve fondarsi su reciprocità effettiva, concorrenza leale e dichiarazioni ambientali verificabili. Servono regole chiare e controlli efficaci, con verifiche distinte sull´origine dei materiali incorporati nei prodotti finiti, senza oneri sproporzionati per le PMI». L´automotive, uno dei comparti espressamente interessati dalla proposta europea, è stato al centro dell´intervento di Marco Stella, vicepresidente di ANFIA, che ha chiesto di includere nella definizione del valore prodotto in Europa anche attività ad alta intensità di conoscenza come ricerca, sviluppo e software. «Il settore dell´automotive è il primo per investimenti in ricerca e sviluppo, traina tantissimi altri settori industriali come la metalmeccanica, l´elettronica, il mondo dei tessuti, della pelle. A tutto questo non possiamo assolutamente rinunciare - ha dichiarato Marco Stella di ANFIA -. L´Industrial Accelerator Act è uno strumento che noi abbiamo invocato fin dal principio ma che può essere migliorato. Innanzitutto ridisegnando il perimetro geografico. Approfittando del fatto che la politica europea negli anni ha costruito un percorso inclusivo per quei Paesi che sono al confine, e che quindi hanno degli accordi commerciali molto vantaggiosi, si sono annidati in Europa i nostri competitor, come i cinesi, che sono pronti, come dire, a utilizzare come cavallo di Troia proprio questi Stati dell´UE. Va riscritta la mappa, e dovrebbe essere incluso il Regno Unito, col quale tutto il comparto ha più di 1 miliardo di euro di bilancio in attivo. Dovrebbe essere invece allargato il perimetro delle attività. Se per gli elementi della componentistica il 70% è una misura sufficiente, andrebbero inclusi anche ricerca e sviluppo. Per fare davvero Made in Europe, non possiamo avere aziende vuote di ingegneri e acquistare i software prodotti a banda larga. Bisogna essere coraggiosi e considerare tra le componenti da salvaguardare e valorizzare entro i confini europei anche tutti quei saperi

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

fondamentali per la crescita delle nostre imprese. Infine, urgono dazi emergenziali che proteggano il settore dopo le politiche scellerate del Green Deal. E va rivista la fiscalità legata all´auto: non è tema europeo, ma approfittando della nascita del Made in Europe potrebbe consentire di rivedere nel nostro Paese il sistema della deducibilità dell´auto e dei costi correlati». Il tema del perimetro geografico è già oggetto di confronto a livello europeo: anche il rapporto commerciale con il Regno Unito è entrato nel dibattito sull´applicazione dei criteri di origine previsti dal futuro quadro sul Made in Europe. Dal Veneto è arrivata anche la richiesta di non limitare la nozione di settore strategico alla manifattura in senso stretto. Alex Vantini, delegato Coldiretti Nazionale e vicepresidente di Coldiretti Veneto, ha chiesto che i principi dell´intervento comunitario vengano estesi all´agricoltura e all´industria alimentare. «Chiediamo, in maniera forte e chiara, che i principi che oggi troviamo all´interno dell´Industrial Affiliation Act vengano applicati anche all´agroindustriale - ha affermato Alex Vantini di Coldiretti -. Se consideriamo pericoloso dipendere dall´estero per quanto riguarda l´acciaio, l´energia, le batterie, la chimica, l´automotive, possiamo considerare normale dipendere dall´estero per i mangimi, le materie prime, i fertilizzanti e infine il cibo? Io credo che la sicurezza alimentare non sia meno strategica di quella industriale. Pensare all´industria solo come a ciò che avviene all´interno di una fabbrica credo che sia limitante. Non c´è industria alimentare se non c´è agricoltura. Prima della trasformazione, ovviamente, c´è una materia prima; e prima del prodotto made in Italy, italiano, che esportiamo in tutto il mondo, c´è un territorio che lo produce e lo rende possibile. Questo atto nasce per rafforzare quella che è la capacità produttiva europea, accrescere la competitività delle imprese e ridurre quelle che sono le dipendenze dai paesi terzi, in un percorso di decarbonizzazione. Il principio di fondo è molto semplice, ovvero che il prezzo più basso non può essere l´unico criterio sulla quale costruire il futuro economico dell´Unione Europea. E contano, appunto, quella che è l´origine dei prodotti, la sicurezza degli approvvigionamenti, il lavoro che viene generato e creato sul territorio, e il rispetto delle regole, e la capacità poi di mantenere valori e produzioni strategiche all´interno del nostro continente. Ed è un´impostazione che condividiamo al 100% quando parliamo di agricoltura. Insieme all´industria, l´agricoltura è stato uno dei settori più penalizzati dal Green Deal e oggi deve essere difeso. Dobbiamo riconoscere il valore della produzione agricola europea, dell´origine europea, della tracciabilità, della sicurezza alimentare, della qualità e del rispetto delle regole del lavoro etiche e sociali. Quindi non chiediamo di chiudere mercati, ma chiediamo reciprocità vera. E valorizzazione delle specificità di ogni Paese». Per il sistema economico veronese e veneto, il confronto alla Camera di Commercio ha così rappresentato un passaggio per portare nel negoziato comunitario esigenze che riguardano settori fortemente legati al territorio: dalla manifattura all´automotive, dalla chimica all´agroalimentare, fino alla ricerca e all´innovazione. Il nodo dei prossimi mesi sarà capire quali di queste richieste troveranno spazio nella versione dell´Industrial Accelerator Act che emergerà dal confronto tra Parlamento europeo e Consiglio. VUOI RICEVERE IL SETTIMANALE ECONOMICO MULTIMEDIALE DI VERONA NETWORK? ARRIVA IL SABATO, È GRATUITO! PER RICEVERLO VIA EMAIL

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

Quotidiano
23-09-2026
Pagina 22
Foglio 1

il Giornale

Tiratura: 58.211
Diffusione: 26.789

www.ecostampa.it

Stellantis, Cig a Mirafiori è l'allarme caro-energia

I guai dell'auto Nuova cassa integrazione dal 19 al 30 ottobre, pesano anche le difficoltà del mercato. Exor più solida, la liquidità sale a quattro miliardi

Pierluigi Bonora

I prezzi dei veicoli sempre più cari e il fattore competitività, su cui pesa l'elevato costo dell'energia, stanno incidendo negativamente sull'attività del polo Stellantis di Mirafiori, nonostante nel primo semestre siano state prodotte più auto che in tutto il 2025. Da qui la decisione di ricorrere alla cassa integrazione dal 19 al 30 ottobre sulla linea della Fiat 500 ibrida ed elettrica. Un segnale di allarme era arrivato al recente Salone Auto di Torino quando Antonella Bruno, responsabile di Stellantis Italia, aveva posto l'accento sulla «richiesta del gruppo alla Commissione Ue di poter essere inseriti nella categoria degli energivori, in modo tale da poter beneficiare di sgravi fiscali». Un appello sottoscritto insieme ad Anfia, Iveco e Ferrari. «Stiamo lavorando insieme alla politica e alle istituzioni - le parole della manager - e il nostro primo obiettivo è stato di tornare a dare ai nostri clienti la massima libertà di scelta, sia in termini di motorizzazioni, reintroducendo quelle ibride, sia in termini di estensione delle gamme».

Il messaggio alle istituzioni su cui Stellantis insiste: i prezzi delle produzioni nazionali potrebbero essere contenuti a partire da una riduzione del costo dell'energia, allineandolo a quelli di Spagna e Francia. «Ma ancora, anche a causa del difficile contesto geopolitico, non si è visto alcun beneficio concreto. La conseguenza è che un veicolo nuovo costa di più rispetto al passato e tale minore accessibilità ha svantaggiato soprattutto le famiglie del ceto medio e i giovani». E qui il gruppo punta il dito contro «tutti quei costi dovuti a requisiti o prescrizioni normative che hanno impattato soprattutto sul segmento delle utilitarie». A Bruxelles saranno fischiate le orecchie.

La holding lancia un piano di buy back Elkann: «Pronti a cogliere occasioni»

Preoccupati i sindacati. «Questo stop - avverte la Fiom - rischia di essere il primo di una lunga serie. Sono passati solo 8 mesi da quando la cassa integrazione è cessata alle Carrozzerie Mirafiori. Un solo modello non basta». Il commento di Fim Torino: «Dobbiamo discutere di futuro a breve e medie termine; inutili gli slogan sul lavoro in arrivo nel 2030 (la nuova gamma 500 - *ndr*) perché di questo passo l'impianto arriverà a quell'appuntamento in pessime condizioni di salute». Sull'urgenza di assegnare al polo torinese un secondo modello si concentra anche la Uilm, mentre il sindacato Fismic Confsal chiede al governo di portare con forza in sede Ue la richiesta di «avviare una politica industriale capace di difendere concretamente il settore, i suoi siti e i suoi lavoratori».

La holding Exor ha intato reso noto i dati del semestre: se da un lato il valore netto degli attivi (Nav) si è attestato a 32 miliardi (pari a 157,9 euro per azione), in calo del 3,9%, dall'altro la liquidità disponibile è salita a circa 4 miliardi, anche grazie le cessioni. Al via il piano di riacquisto di azioni proprie fino a 500 milioni. Il messaggio agli azionisti del ceo John Elkann: «I proventi delle operazioni effettuate, insieme a quelli del 2025 e attesi nel 2026, ci fanno più solidi finanziariamente». Exor è quindi pronta a cogliere eventuali nuove opportunità di crescita.


Economia
Stellantis, Cig a Mirafiori è l'allarme caro-energia
Pirelli investe un miliardo negli Stati Uniti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Quotidiano
23-09-2026
Pagina 13
Foglio 1

Le Cronache Lucane

www.ecostampa.it

Confindustria Basilicata porta la filiera regionale alla principale fiera europea del trasporto merci e punta sull'internazionalizzazione

Il Cluster lucano vola ad Hannover, aziende in vetrina con il metaverso



POTENZA. Si è chiusa con un ottimo bilancio la prima partecipazione del Cluster Lucano Automotive "Fabbrica Intelligente" all'evento Iaa Transportation di Hannover, la più grande fiera europea dedicata al settore del trasporto merci su gomma. Ospiti dello spazio all'interno dello stand Italia organizzato dall'Ice e da Anfia, le aziende lucane presenti hanno avuto la preziosa opportunità di entrare in contatto con costruttori, grandi player internazionali, fornitori, centri di ricerca e potenziali partner, in un contesto nel quale si stanno definendo le nuove traiettorie tecnologiche e industriali della mobilità.

Con 1.589 espositori provenienti da 46 Paesi, l'edizione di quest'anno di Iaa Transportation ha stabilito un nuovo record di partecipazione internazionale.

In questo scenario, il Cluster Lucano Automotive ha scelto di caratterizzare la propria presenza attraverso un elemento fortemente innovativo: il metaverso del Cluster, uno spazio digitale immersivo progettato per consentire alle imprese di presentarsi e di raccontare le proprie competenze anche oltre i limiti fisici dello stand. Grazie a questa piattaforma, tutte le aziende del Cluster hanno avuto la possibilità di essere presenti virtualmente alla manifestazione e di mostrare i propri prodotti di punta, creando una vera e propria vetrina digitale collettiva dell'automotive lucano.

Il metaverso diventa così uno strumento per ampliare la partecipazione delle imprese e costruire una modalità nuova di promozione internazionale del territorio e della sua filiera produttiva. Un ambiente, dunque, attraverso il quale raccontare competenze, tecnologie e soluzioni e favorire nuove occasioni di incontro e collaborazione.

Tra le visite istituzionali allo stand del Cluster, anche quella del console generale italiano ad Hannover, Piero Vaira.

«Grazie al finanziamento della Regione Basilicata – ha commentato il presidente Antonio Braia – abbiamo portato le eccellenze del nostro Cluster nella più importante vetrina europea del settore del trasporto su gomma. Si tratta di un passaggio importante nel percorso di internazionalizzazione delle nostre imprese. Una fiera di questa dimensione offre la possibilità di confrontarsi direttamente con un mercato in continua trasformazione e far conoscere il valore delle competenze che la Basilicata esprime in questo settore. Abbiamo voluto, inoltre, utilizzare la tecnologia per dare un'opportunità anche alle aziende che fisicamente non sono riuscite a essere presenti a Hannover e i numeri delle visite, anche virtuali, ci hanno confermato la bontà della scelta».

Insieme alla presenza alla fiera Automechanika di Shanghai e all'Expo di Osaka, la partecipazione alla Iaa Transportation si inscrisce nella strategia più ampia del Cluster Lucano Automotive, finalizzata a rafforzare la capacità delle imprese di fare sistema, innovare, collaborare e competere sui mercati internazionali.

La trasformazione che sta interessando il settore automotive rende infatti sempre più importante la capacità delle imprese di lavorare insieme, condividere conoscenze e sviluppare nuove soluzioni nei campi della digitalizzazione, dell'elettrificazione, della sostenibilità, dell'automazione e dei nuovi sistemi di mobilità. In questo percorso, il Cluster rappresenta uno strumento per mettere in rete imprese, competenze, ricerca e innovazione, valorizzando le specificità della filiera lucana e favorendo nuove relazioni industriali e commerciali.

La presenza a Hannover testimonia, infine, la volontà del Cluster di continuare a investire nella promozione delle proprie aziende e nella costruzione di nuove opportunità di collaborazione, facendo della Basilicata un territorio sempre più riconoscibile all'interno delle grandi trasformazioni che stanno interessando l'industria della mobilità.

Presenti allo stand del Cluster le aziende Asd, Applica, Brecav, Cnr, Daken, Digimat, Informatic@, Inelectric, Luxant, Plasticform e Stm. Alla fiera hanno partecipato con un proprio stand anche le imprese lucane Takler e Domar.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.


Il Cluster lucano vola ad Hannover, aziende in vetrina con il metaverso

La Basilicata sarà presente a Terra Madre 2026

089849-IT073K

BUSINESSONLINE
Dal 2006 il tuo sito imparziale su Lavoro, Fisco, Investimenti, Pensioni, Aziende ed Auto

Riforma auto aziendali sul tavolo del Governo: perché riguarda anche i dipendenti e non solo le aziende

di Alberto Pelletti pubblicato il 23/09/2026 alle 10:15



La riforma delle auto aziendali può cambiare flotte, buste paga e fringe benefit. Tetto di spesa, età, optional e regole transitorie coinvolgono imprese, dipendenti e agenti di commercio.

Rimani aggiornato con BusinessOnline

Aggiungi come fonte preferita su Google

X Facebook Instagram

Attiva Push

Chiedi a Bussola

Seguici su

Il Governo ha approvato un correttivo sulla fiscalità delle auto aziendali e, parallelamente, quattro associazioni del settore hanno messo sul tavolo una proposta da **515 milioni di euro nel triennio 2027-2029**. La discussione non riguarda soltanto i costi sostenuti dalle imprese. Quando cambia il tipo di vettura scelto per la flotta, infatti, può cambiare anche il valore del fringe benefit e, di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

conseguenza, l'imponibile indicato nella busta paga del dipendente. Una deducibilità più ampia renderebbe economicamente sostenibili auto più recenti, sicure e meglio equipaggiate; alimentazione ed età del mezzo continuerebbero però a incidere sulla tassazione dell'uso privato.



La proposta di riforma per le flotte aziendali

Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae chiedono di rafforzare il canale aziendale. Le quattro associazioni rappresentano, rispettivamente, la filiera automobilistica, il noleggio e i servizi di mobilità, la mobilità elettrica e i costruttori esteri.

In Italia le auto intestate o acquistate dalle imprese rappresentano meno del 30% delle nuove immatricolazioni. La media europea indicata dagli operatori è invece vicina al 60%. La proposta punta a ridurre questo divario, con un sostegno particolare alle vetture elettriche e a basse emissioni.

La misura ipotizzata prevede una **deducibilità al 60% con tetto di spesa a 26.000 euro**. Il confronto deve essere fatto con i limiti ordinari richiamati dall'articolo 164 del TUIR, il Testo unico delle imposte sui redditi. Per professionisti e imprese il limite indicato è di 18.075,99 euro; per gli agenti di commercio arriva invece a 25.822,84 euro.

Aliquota di deduzione e limite di spesa non sono la stessa cosa. La prima stabilisce quale quota può assumere rilevanza fiscale, mentre il secondo delimita l'ammontare della spesa preso in considerazione.

La proposta non è ancora una regola applicabile. Restano quindi operative le disposizioni oggi vigenti. Un'eventuale modifica dovrebbe passare da un intervento legislativo, con possibile inserimento nella prossima Legge di Bilancio. Anche la dotazione complessiva e la stima di circa 400.000 immatricolazioni nel periodo 2027-2029 fanno parte del progetto presentato dalle associazioni: non sono un risultato già acquisito.

Perché un tetto più alto può modificare la flotta

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

www.ecostampa.it

Un plafond più elevato amplia lo spazio di valutazione per l'impresa, sia che scelga l'acquisto, sia che ricorra al leasing o al noleggio a lungo termine. Non significa necessariamente comprare un'auto più costosa. Può voler dire selezionare un modello di segmento superiore, con dotazioni di sicurezza più complete, oppure una versione elettrificata. Per chi percorre molti chilometri per lavoro, può contare anche l'idoneità del veicolo al servizio.

Le conseguenze ricadono sui canoni, sul valore fiscalmente riconosciuto e sulla politica interna con cui l'azienda assegna le vetture.

Con il limite ordinario di 18.075,99 euro previsto per professionisti e imprese, una parte del prezzo di un'auto più accessoriata resta fuori dal perimetro agevolabile. L'ipotesi dei **26.000 euro di spesa considerabile** ridurrebbe questa penalizzazione, almeno per i veicoli che rientrano nella soglia.

Per un'azienda diventerebbe più semplice inserire nella car policy un'elettrica con maggiore autonomia, un'ibrida plug-in o un modello recente dotato di sistemi avanzati di assistenza alla guida. La scelta non sarebbe più concentrata soltanto sul prezzo iniziale.

Nel noleggio il ragionamento parte dal canone, non dal prezzo d'acquisto. Manutenzione, assistenza, coperture assicurative e gestione del veicolo possono essere riunite in un solo contratto, ma il trattamento fiscale resta legato alle regole applicabili al caso concreto. L'innalzamento del tetto non renderebbe ogni auto un costo integralmente deducibile. Aumenterebbe, piuttosto, il margine con cui l'impresa può costruire la flotta.

Cosa cambia per imprese e lavoratori

Per valutare l'effetto di una possibile riforma servono due verifiche separate. L'impresa deve confrontare il **costo complessivo della flotta** con il regime di deducibilità, il contratto scelto e i tempi di rinnovo; il lavoratore deve invece controllare il **valore convenzionale della vettura** e la percentuale prevista per la motorizzazione.

Un tetto di spesa più alto non ridurrebbe automaticamente le trattenute in busta paga. Il risultato dipenderebbe dal modello assegnato, dal costo chilometrico indicato nelle tabelle ACI, dall'alimentazione, dall'età del veicolo e dagli eventuali importi a carico del dipendente.

Prima di applicare il trattamento fiscale occorre verificare:

- data d'ordine, consegna, assegnazione e prima immatricolazione;
- regime fiscale applicabile e tipo di contratto, tra acquisto, leasing e noleggio;
- motorizzazione e costo chilometrico riportato nelle tabelle ACI;
- optional non compresi nei valori standard;
- contributi versati dal dipendente, trattenute e regole transitorie.

La deducibilità riguarda il bilancio dell'impresa, mentre il fringe benefit incide sul reddito del lavoratore. Le due valutazioni sono collegate nella scelta della flotta, ma devono essere calcolate separatamente.
Quando l'auto viene assegnata per lavoro e può essere usata anche privatamente, si parla di **uso promiscuo**. Il vantaggio personale non viene calcolato sui

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

www.ecostampa.it

chilometri privati percorsi davvero dal dipendente. Si utilizza invece un valore convenzionale collegato alle tabelle ACI.

Il calcolo standard prende il costo chilometrico del modello e una percorrenza convenzionale di 15.000 chilometri all'anno. La formula è questa: costo chilometrico ACI moltiplicato per 15.000 chilometri, a sua volta moltiplicato per la percentuale stabilita in base alla motorizzazione.

Il risultato entra nel reddito imponibile del lavoratore e incide sia sulla tassazione sia sulla contribuzione. Dal valore possono essere sottratte, nei casi previsti, le somme trattenute al dipendente per l'utilizzo dell'auto o per accessori e allestimenti.

Per il regime descritto dalle disposizioni relative al 2026, le percentuali cambiano in base all'alimentazione:

- **10% per le auto esclusivamente elettriche**;
- 20% per le ibride plug-in;
- 50% per le altre motorizzazioni, comprese benzina, diesel, GPL, metano e ibride non plug-in.

A parità di costo chilometrico ACI, la quota convenzionale attribuita a un'elettrica risulta quindi molto più bassa rispetto a quella di un'auto tradizionale. Per il dipendente questo può tradursi in una minore imposta sul benefit; per l'impresa, la scelta della flotta si allinea all'indirizzo ambientale previsto dalla normativa.

Un esempio numerico del fringe benefit

Si può rendere il meccanismo più chiaro usando un **costo chilometrico ACI ipotetico di 0,50 euro** al chilometro. Per una vettura elettrica, il valore convenzionale annuo sarebbe pari a 0,50 euro moltiplicati per 15.000 chilometri: 7.500 euro. Applicando il 10%, il fringe benefit imponibile arriverebbe a 750 euro all'anno.

Con lo stesso costo chilometrico, una plug-in sottoposta all'aliquota del 20% produrrebbe un valore di 1.500 euro annui. Per un'auto appartenente alle altre motorizzazioni, il 50% porterebbe invece a 3.750 euro.

Il calcolo è costruito su un valore ACI uniforme e non sostituisce il dato della tabella specifica riferita al modello assegnato. Serve a mostrare il rapporto tra costo chilometrico e percentuale applicata.

La scelta della flotta può quindi avere una ricaduta diretta sulla situazione personale del lavoratore. Un plafond più ampio potrebbe facilitare l'accesso a un'elettrica o a una plug-in recente. Il dipendente riceverebbe un veicolo più moderno e, nello stesso tempo, potrebbe vedersi attribuire un valore imponibile inferiore rispetto a quello di un'auto termica con costo chilometrico analogo.

Il risultato concreto dipende dalla tabella ACI utilizzabile per quel modello, dall'alimentazione, dalla data di immatricolazione e dalle regole transitorie applicabili.

Età, optional e regole transitorie

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

www.ecostampa.it

Il regime descritto per il 2026 contiene altri correttivi. Per i veicoli più datati, il valore del fringe benefit può aumentare del 50% dopo il 31 dicembre del quinto anno successivo a quello della prima immatricolazione. Seguendo il criterio riportato nelle disposizioni richiamate, un'auto immatricolata nel 2020 può rientrare nella maggiorazione dal 1° gennaio 2026.

Esiste anche una maggiorazione del 5% quando il veicolo dispone di optional o allestimenti non già valorizzati nelle tabelle ACI e il relativo costo non è stato sostenuto direttamente dal dipendente. Le somme eventualmente trattenute per l'uso dell'auto o per gli accessori riducono il valore imponibile, entro i limiti stabiliti.

Per le vetture ordinate entro il 31 dicembre 2024 e assegnate nel corso del 2025 opera una salvaguardia transitoria collegata al precedente sistema, basato sulle emissioni di anidride carbonica.

Per individuare il trattamento corretto servono almeno **data d'ordine, assegnazione e prima immatricolazione**. L'eventuale riforma della deducibilità non cancellerebbe automaticamente questi passaggi. La fiscalità dell'impresa e quella del dipendente sono collegate, ma restano piani distinti.

Leggi anche

- Riforma auto aziendali sul tavolo del Governo: perché riguarda anche i dipendenti e non solo le aziende
- Auto aziendale ad uso promiscuo: regole, condizioni e tassazione cambiano ancora con correttivi Decreto Omnibus 2026
- Auto aziendale e tassazione 2026: si ritorna al forfettario e le regole riviste hanno effetto retroattivo

Auto aziendali



Alberto Pelletti

Alberto Pelletti è un esperto del settore motori con oltre 18 anni di esperienza nel campo dell'analisi automotive. Opera a Torino come consulente per aziende e privati, collaborando con realtà attive nel settore automobilistico. Le sue competenze spaziano dalla valutazione delle flotte aziendali all'ottimizzazione dei costi di gestione dei veicoli. Grazie alla sua lunga esperienza, ha sviluppa...

Rimani aggiornato!

SEGUICI SU Google News

Seguici su Google News cliccando qui e poi fai click sulla *Stellina* in alto a destra

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K









Flotte aziendali: ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE propongono una riforma della fiscalità

Settembre 23, 2026

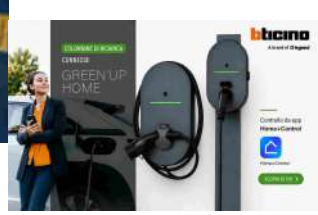
ANFIA, ANIASA, Motus-E e **UNRAE** hanno trasmesso al **Ministero dell'Economia e delle Finanze** e alla **Presidenza del Consiglio dei Ministri** una proposta congiunta di revisione della fiscalità delle flotte aziendali, con l'obiettivo di sostenere il rinnovo del parco circolante e la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni. Secondo le quattro associazioni, il canale aziendale rappresenta una leva rilevante per il mercato automotive italiano, anche alla luce della conclusione degli incentivi all'acquisto.

In Italia le flotte aziendali rappresentano poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni, a fronte di una quota di circa il 60% nell'Unione europea. Per ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE, il rafforzamento di questo canale potrebbe contribuire non solo alla diffusione dei veicoli elettrici e ibridi plug-in, ma anche ad accelerare il ricambio del parco circolante e a incrementare nel tempo la disponibilità di veicoli più efficienti sul mercato dell'usato.

La proposta prevede un intervento fiscale che, secondo le stime delle associazioni, consentirebbe l'immatricolazione di circa 400mila veicoli a zero e basse emissioni nel periodo 2027-2029, con un impegno finanziario stimato in 515 milioni di euro. A questo si aggiunge l'eliminazione della penalizzazione fiscale applicata alla ricarica domestica dei veicoli aziendali, il cui impatto finanziario viene quantificato in meno di 2,5 milioni di euro.

L'iniziativa viene collocata dalle associazioni nel quadro delle politiche europee dedicate all'elettrificazione delle flotte, dal **Clean Corporate Vehicles Regulation** all'**Industrial Accelerator Act** e all'**Electrification Action Plan**. Secondo ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE, la recente introduzione della clausola di flessibilità a livello europeo potrebbe inoltre creare uno spazio di bilancio utilizzabile per finanziare interventi con effetti strutturali sulla riduzione delle emissioni e sul rinnovo del parco. Le associazioni ritengono quindi possibile inserire le misure proposte già nella prossima Legge di Bilancio.

«È il momento di trasformare le flotte aziendali da anello debole a motore dell'elettrificazione italiana. In un momento in cui il mercato sta risentendo della fine







Iscriviti alla newsletter E-Ricarica Weekly

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

degli incentivi, occorre utilizzare tutti gli strumenti disponibili per sostenere la domanda e accelerare il rinnovo del parco. Una fiscalità delle auto aziendali più competitiva e allineata ai principali mercati europei consentirebbe di raggiungere contemporaneamente obiettivi industriali, ambientali e di sicurezza energetica».

ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE confermano la piena disponibilità a confrontarsi con il Governo per rendere operativa la proposta già a partire dalla prossima Legge di Bilancio e trasformare il canale delle flotte aziendali in un motore stabile del mercato automotive, dell'elettrificazione e del rinnovo del parco circolante italiano.



Condividi su:

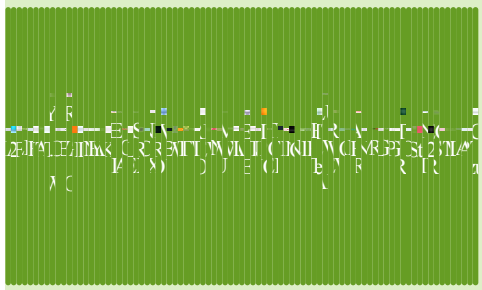
Articoli correlati

IN EVIDENZA
Nuovi obiettivi per la ricarica pubblica in UE: almeno un ev-
ch[illegible] 400 kW ogni 60 km

IN EVIDENZA News
O[illegible] in Italia una tecnologia che consente di ricaricare l'auto quando l'energia è più conveniente

IN EVIDENZA News
A[illegible] risparmi fino al -53% rispetto al diesel (studio Federcarrozzieri)

Scoprili tutti



Iscriviti alla newsletterE-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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

AUTOMOTIVE, fiscalità flotte aziendali. Proposta di riforma: «Sostenere le imprese italiane attraverso un forte canale di mercaato»

La strategia di Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae fonda su un efficace intervento strutturale allo scopo di centrare gli obiettivi indicati da Bruxelles e accelerare il rinnovo del parco circolante. In questo modo la clausola di flessibilità sarebbe in grado di favorire la sicurezza energetica e rilanciare il settore

AUTOMOTIVE 23 Settembre 2026



Roma, 23 settembre 2026 – Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae suggeriscono un efficace intervento strutturale per centrare gli obiettivi indicati da Bruxelles e accelerare il rinnovo del parco circolante, ritenendo in questo modo che la clausola di flessibilità sarebbe in grado di favorire la sicurezza energetica e rilanciare il settore.

RIFORMA DELLA FISCALITÀ DELLE FLOTTE AZIENDALI

Con la fine degli incentivi all'acquisto, le flotte aziendali possono divenire uno strumento strategico per rilanciare il mercato automotive italiano a zero e basse emissioni. In Italia il canale aziendale pesa poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni, contro circa il 60% nell'Unione europea. Un divario che penalizza non solo la diffusione dell'elettrico sia puro che ibrido plug-in, ma l'intero processo di rinnovo del parco e il successivo ingresso dei mezzi nel mercato dell'usato. Il rafforzamento del canale aziendale può rappresentare, quindi, una leva di politica industriale e di mercato, capace di sostenere contemporaneamente la domanda di veicoli nuovi, la transizione tecnologica e il rinnovo del parco

Ricerca per:
Cerca …
Cerca

cerca meglio con il condor

Cerchi notizie su un fatto o un personaggio?
CERCA SU CONDOR

Consulta l'elenco PDF di tutti gli audio pubblicati da Insidertrend.it
CONSULTA L'ELENCO

ultimi articoli



IMPRESE, infrastrutture ed eventi. Asphaltica 2026: malgrado tutto si registra una crescita
Eventi 23 Settembre 2026

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

circolante italiano, tra i più anziani dei grandi mercati europei. Il rafforzamento delle flotte è inoltre al centro della strategia europea: dal Clean Corporate Vehicles Regulation all'Industrial Accelerator Act e all'Electrification Action Plan, l'elettrificazione delle flotte viene riconosciuta come leva per la decarbonizzazione, la competitività industriale e la sicurezza energetica.

RAFFORZARE IL CANALE AZIENDALE

È in questo quadro che la fiscalità delle auto aziendali deve diventare uno strumento per rilanciare il mercato automotive italiano. Con questo obiettivo Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae hanno trasmesso al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei ministri una proposta congiunta di revisione della fiscalità delle flotte aziendali, costruita per essere sostenibile per i conti pubblici e immediatamente operativa. La proposta consentirebbe l'immatricolazione di circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029, a fronte di un impegno finanziario stimato in 515 milioni di euro. La proposta prevede, inoltre, l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica dei veicoli aziendali, misura il cui impatto finanziario è stimato in meno di 2,5 milioni di euro. L'intervento avrebbe così un effetto che va oltre la sola riduzione delle emissioni, contribuendo, al contempo, a sostenere la domanda di veicoli nuovi, accelerare il ricambio del parco e alimentare il mercato dell'usato con veicoli più efficienti. Si tratterebbe di un circolo virtuoso a beneficio dell'intera filiera automotive e del tessuto produttivo del Paese. La proposta si inserisce, inoltre, in una congiuntura politica europea favorevole, alla luce dei recenti orientamenti assunti a Bruxelles.

UN CIRCOLO VIRTUOSO

La clausola di flessibilità apre infatti uno spazio di bilancio per finanziare investimenti con effetti strutturali sulla riduzione delle emissioni e sulla transizione verso una mobilità più sostenibile. Le risorse per intervenire, dunque, ci sono: lo spazio fiscale riconosciuto dalla Commissione è utilizzabile a partire dalla prossima Legge di Bilancio. «È il momento di trasformare le flotte aziendali da anello debole a motore dell'elettrificazione italiana – sottolineano mediante una loro nota congiunta le citate associazioni -, in un momento in cui il mercato sta risentendo della fine degli incentivi, occorre utilizzare tutti gli strumenti disponibili per sostenere la domanda e accelerare il rinnovo del parco. Una fiscalità delle auto aziendali più competitiva e allineata ai principali mercati europei consentirebbe di raggiungere contemporaneamente obiettivi industriali, ambientali e di sicurezza energetica». Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae confermano infine la loro piena disponibilità a confrontarsi con il Governo per rendere operativa la proposta già a partire dalla prossima Legge di Bilancio e trasformare il canale delle flotte aziendali in un motore stabile del mercato automotive, dell'elettrificazione e del rinnovo del parco circolante italiano.

Condividi:

Automotive, **Fisco**, **Imprese**: Anfia ANIASA auto elettrica AUTOMOTIVE Clean Corporate Vehicles Regulation Confindustria Electrification Action Plan fisco Governo Meloni imprese Industrial Accelerator Act Ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef) MOTUS-E noleggio Unrae

Potrebbero interessarti



AUTOMOTIVE, fiscalità flotte aziendali. Proposta di riforma: «Sostenere le imprese italiane attraverso un forte canale di mercaato»

Automotive 23 Settembre 2026



SICUREZZA, Codice della Strada e «zone franche» per gli stranieri. Aniasa chiede attenzione nella normazione

Automotive 23 Settembre 2026



UCRAINA, guerra e rifugiati. Da una protezione temporanea a quella concreta

Diritti umani 23 Settembre 2026



ENERGIA, conti pubblici e caro carburanti. Marsiglia: «Salvini? Eni sta salvando lo Stato. Tassare i big dell'energia non è certo la soluzione»

Energia 23 Settembre 2026

audio recenti

A805 – IMPRESE, RICERCA E TECNOLOGIE: INNOVAZIONE: innovazione e valore derivanti dal technology transfer. Nel pomeriggio del 22 settembre 2026 alla Sala del Refettorio della Camera dei Deputati a Roma, è stato presentato un modello integrato elaborato ai fini del potenziamento dei trasferimenti tecnologici dalla ricerca all'industria. Nel corso dell'evento sono intervenuti rappresentanti delle Istituzioni, del mondo della ricerca, delle imprese e dell'economia. Si tratta di una serie di attività poste in essere anche grazie alla copertura finanziaria garantita dal programma Proof of Concept, nell'ambito del quale lo stanziamento di sette milioni di euro ha consentito la registrazione di 950 brevetti, l'attivazione di 80 laboratori e 9 spinoff, oltre a infrastrutture di ricerca, best practice e innovazioni nel settore delle tecnologie nucleari, energetiche e ambientali. Tuttavia, un razionale sviluppo che ottimizzi investimenti e competitività ai fini dello sviluppo di tecnologie deve basare su di uno spirito strategico comune a chi della sinergia si rende partecipe. Di risulta – e questo è stato uno degli spunti di riflessione del convegno -, industria e ricerca non dovrebbero «parlare lingue diverse» e competere per l'attribuzione delle risorse disponibili. Inoltre, andrebbero affrontate alcune criticità di fondo, quali quella relativa al deficit di competitività (anche) derivante da alcune imprese che non si approcciano adeguatamente ai risultati della ricerca. Hanno preso parte al convegno, tra gli altri, ALESSANDRO COPPOLA (Direttore del Trasferimento Tecnologico dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile – ENEA), LUCA SQUERI (parlamentare della Repubblica), FEDERICO EICHBERG (capo di Gabinetto del Ministero delle Imprese e del Made in Italy), GILBERTO PICHETTO FRATIN (ministro dell'Ambiente e della Sicurezza energetica),

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

MATTINOVerona.it

www.ecostampa.it

SANITY SYSTEM

Industrial Accelerator Act, Verona porta a Bruxelles le richieste delle imprese

· Settembre 23, 2026 · 3 minuti di lettura

Condividi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

MATTINO di Verona.it

www.ecostampa.it



Condividi

Ricerca e sviluppo, difesa delle filiere produttive, stop alle scorciatoie che favoriscono le importazioni e maggiore tutela per l'**agroalimentare**. Da Verona arriva un documento politico-industriale destinato a pesare nel confronto europeo sull'**Industrial Accelerator Act**, con gli emendamenti da presentare entro il 30 settembre.

Alla **Camera di Commercio di Verona**, il convegno promosso dall'europarlamentare di **FdI** ed **ECR Daniele Polato** ha riunito Governo, rappresentanti del Parlamento europeo, categorie economiche e imprese. Presenti il ministro delle Imprese e del Made in Italy **Adolfo Urso** e il ministro del Turismo **Gianmarco Mazzi**, con il territorio chiamato a trasformare le proprie necessità in proposte concrete per Bruxelles.

L'obiettivo è chiaro: fare dell'IAA uno strumento per difendere la capacità produttiva europea, rafforzare il principio del **Made in Europe** e impedire che la transizione verde si traduca in una perdita di industria, lavoro e competenze.

Il ministro **Urso** ha indicato la direzione: *"L'Industrial Accelerator Act rappresenta un importante cambio di passo nella politica industriale del nostro Continente – ha sottolineato il Ministro Adolfo Urso -, perché afferma finalmente il principio della preferenza europea, il Made in Europe, negli appalti e negli strumenti di sostegno pubblico per i settori strategici. L'Europa si muove finalmente nella direzione che l'Italia indica da tempo, rafforzando la tutela delle nostre filiere, delle competenze e delle produzioni radicate nei nostri territori. Su questa strada sta maturando un approccio più concreto e pragmatico alle esigenze dell'industria, per superare l'impostazione ideologica del Green Deal. A questa svolta stanno contribuendo anche i nostri europarlamentari del gruppo dei Conservatori e Riformisti, con Daniele Polato ed Elena Donazzan, impegnati sui principali dossier industriali europei. Ma occorre fare di più e, soprattutto, occorre accelerare. Occorre rafforzare la preferenza europea, evitare che un perimetro troppo ampio la svuoti di significato e, sulla scorta di quanto fatto per l'automotive, riconoscere come strategici altri comparti fondamentali, a partire dall'elettrodomestico. Questa è la posizione che porterò anche giovedì al Consiglio Competitività a Bruxelles, perché la transizione non si trasformi in deindustrializzazione e l'Europa torni a creare le condizioni per produrre, investire e competere: non c'è più tempo da perdere".*

Al centro del confronto, dunque, la necessità di correggere un'impostazione europea che per

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

anni ha inseguito gli obiettivi climatici senza misurarsi fino in fondo con la competitività del sistema produttivo. **Polato** punta proprio sul lavoro comune tra istituzioni e categorie.

"Siamo qui perché il tempo a nostra disposizione a Bruxelles sta per scadere e l'Industrial Accelerator Act è un'occasione unica per salvare l'industria europea e la sua competitività – ha dichiarato l'europarlamentare **Daniele Polato**, coordinatore ECR della Commissione europea per il Commercio internazionale -. *Senza industria, senza agricoltura non ha senso parlare di autonomia strategica. La macchina legislativa è ormai a pieno regime: il prossimo 30 settembre è il termine per la presentazione degli emendamenti. Questo convegno è la dimostrazione che è possibile creare una piattaforma comune fra politica, Europarlamento e le categorie per raccogliere gli input e tradurre le istanze in emendamenti, per evitare che le norme vadano in una direzione e i desiderata delle categorie in un'altra".*

Le richieste emerse dal tavolo veronese sono puntuali. **Federchimica** chiede energia competitiva, tempi autorizzativi più rapidi per le tecnologie di riciclo, certezza regolatoria e controlli efficaci sull'origine dei materiali. **ANFIA** sollecita invece una protezione reale per l'automotive, includendo tra le componenti del Made in Europe anche ricerca, sviluppo e competenze ingegneristiche, oltre a una revisione delle regole fiscali legate all'auto.

Forte anche la posizione di **Coldiretti**, che chiede di estendere le tutele previste per l'industria alla filiera agroalimentare. *"Chiediamo, in maniera forte e chiara, che i principi che oggi troviamo all'interno dell'Industrial Affiliation Act vengano applicati anche all'agroindustriale* – ha affermato **Alex Vantini** di Coldiretti -. *Se consideriamo pericoloso dipendere dall'estero per quanto riguarda l'acciaio, l'energia, le batterie, la chimica, l'automotive, possiamo considerare normale dipendere dall'estero per i mangimi, le materie prime, i fertilizzanti e infine il cibo? Io credo che la sicurezza alimentare non sia meno strategica di quella industriale".*

Alla Camera di Commercio, con **Polato**, sono intervenuti anche l'europarlamentare **Elena Donazzan**, il presidente camerale **Paolo Arena**, **Giuseppe Riello** per Confindustria Verona, **Stefano Vallani**, **Flavio Massimo Pasini** e l'assessore regionale **Diego Ruzza**. Il messaggio è unitario: la competitività non può più restare una parola d'ordine, ma deve tradursi in norme europee capaci di proteggere davvero produzione, occupazione e autonomia strategica.



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

accadeora.it
www.ecostampa.it



Attualità

Anfia: valore import auto Cina I sem +70%, un quarto dell'extra-Ue

By **Redazione** - 24/09/2026 2 0

Facebook | Twitter | Pinterest | WhatsApp

Milano, 24 set. (askanews) – Cresce il peso delle auto provenienti dalla Cina nelle importazioni dell'Unione europea. Nel primo semestre 2026 il valore delle importazioni nell'Ue27 di autovetture dalla Cina è aumentato del 70% e la loro quota sul totale delle importazioni auto dai paesi extra-Ue è salita al 25%, dal 17,1% di un anno prima e dal 16,7% del primo semestre 2024. Lo sottolinea l'Anfia, che chiede interventi urgenti per valorizzare le produzioni europee.

L'associazione continua a promuovere a Bruxelles la neutralità tecnologica e, secondo il presidente Roberto Vavassori, nelle more dell'applicazione e della verifica



POST POPOLARI

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

accadeora.it
www.ecostampa.it

dell'Iaa, attualmente in discussione, è necessario adottare "provvedimenti urgenti di valorizzazione delle produzioni europee sulla scia di quanto fatto recentemente per l'acciaio".

Nel complesso, il valore delle importazioni di autovetture nell'Ue27 dai paesi extra-Ue è cresciuto nel primo semestre del 16,1%, un ritmo quindi nettamente inferiore rispetto al +70% registrato per le vetture provenienti dalla Cina.

Sul mercato, Vavassori osserva che "a luglio e ad agosto il mercato europeo dell'auto mantiene il segno positivo, così come tutti i major market, pur rallentando il trend di crescita evidenziato a giugno".

Nel perimetro Ue+Efta+Regno Unito, ad agosto le immatricolazioni sono aumentate del 5,3% a 832.637 unità, dopo il +3,9% di luglio. Nei primi otto mesi dell'anno il mercato ha raggiunto 9,19 milioni di vetture, in crescita del 5,8%. Ad agosto tutti i cinque major market hanno chiuso in positivo: Regno Unito +13,7%, Spagna +11,8%, Francia +7,4%, Italia +3,2% e Germania +2,6%.

Vavassori richiama anche l'accelerazione delle alimentazioni elettrificate. Nella sola Ue, ad agosto le Bev sono cresciute del 62,7% e hanno raggiunto il 27,7% delle immatricolazioni, la quota più alta finora registrata. Le ibride plug-in sono aumentate del 10,8%, con una quota dell'11,1%. Nei primi otto mesi le elettriche sono salite al 21,7% del mercato Ue e le Phev al 10%.

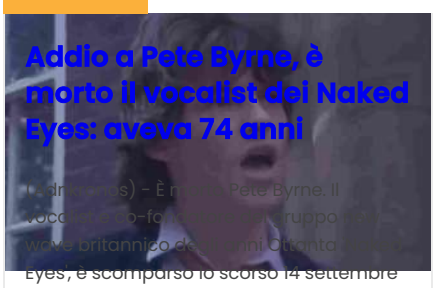
Resta ampio il divario dell'Italia: nel progressivo gennaio-agosto la quota delle Bev si ferma all'8,1%, la più bassa tra i major market, mentre le plug-in pesano per il 9,4%.

Previous article
È arrivato il grande giorno: Damiano David e Dove Cameron oggi sposi in Val d'Orcia

Next article
Nations League, oggi Olanda-Germania: orario, probabili formazioni e dove vederla in tv

POST RECENTI

ATTUALITÀ



Addio a Pete Byrne, è morto il vocalist dei Naked Eyes: aveva 74 anni

(Adnkronos) - È morto Pete Byrne. Il vocalist co-fondatore del gruppo new wave britannico degli anni Ottanta Naked Eyes, è scomparso lo scorso 14 settembre 2026 a Los Angeles all'età di 74 anni dopo una breve malattia. La causa della morte non è ancora stata resa nota. Jim Merlis, portavoce del gruppo, ha confermato...

ATTUALITÀ



Bignami (Siaarti): "Collaborare per prevenire i rischi nelle calamità"

(Adnkronos) - "Uno degli obiettivi di questi tre giorni dell'Area culturale Emergenza di Siaarti è riuscire a valutare e stratificare il rischio delle persone in pericolo. Non è un caso che il congresso si svolga alla Città militare della Cecchignola: per noi è fondamentale rafforzare la collaborazione tra medici, infermieri e tutti gli operatori sanitari,...



Lazio, soluzioni gestionali per assicurare le immunoglobuline nelle patologie croniche complesse



Addio a Pete Byrne, è morto il vocalist dei Naked Eyes: aveva 74 anni



Bignami (Siaarti): "Collaborare per prevenire i rischi nelle calamità"



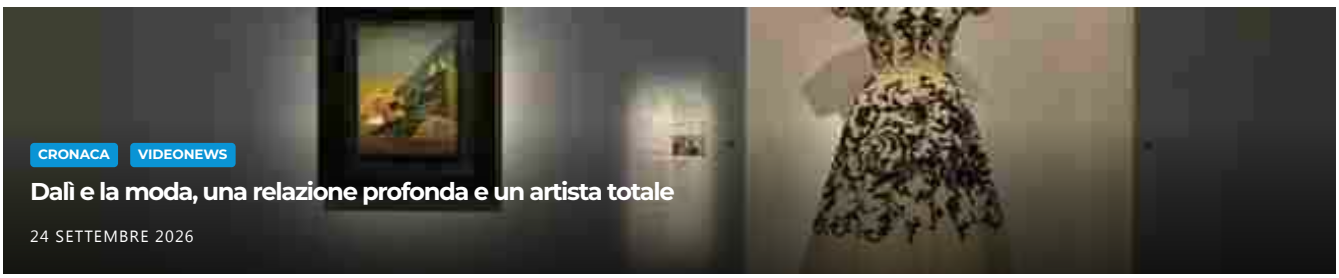
Cambio al vertice del Sole 24 Ore, Giuseppe De Bellis verso la direzione



UniCamillus alla Biennale di Venezia, la longevità tra medicina e arte

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

askanews.it
www.ecostampa.it



ECONOMIA MOTORI

Anfia: valore import auto Cina I sem +70%, un quarto dell'extra-Ue

Vavassori: misure urgenti per valorizzare le produzioni europee

SET 24, 2026 Auto

info & imprese

askanews
Segui la Pagina 185.231 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

askanews.it
www.ecostampa.it



Milano, 24 set. (askanews) – Cresce il peso delle auto provenienti dalla Cina nelle importazioni dell'Unione europea. Nel primo semestre 2026 il valore delle importazioni nell'Ue27 di autovetture dalla Cina è aumentato del 70% e la loro quota sul totale delle importazioni auto dai paesi extra-Ue è salita al 25%, dal 17,1% di un anno prima e dal 16,7% del primo semestre 2024. Lo sottolinea l'Anfia, che chiede interventi urgenti per valorizzare le produzioni europee.

L'associazione continua a promuovere a Bruxelles la neutralità tecnologica e, secondo il presidente Roberto Vavassori, nelle more dell'applicazione e della verifica dell'Iaa, attualmente in discussione, è necessario adottare "provvedimenti urgenti di valorizzazione delle produzioni europee sulla scia di quanto fatto recentemente per l'acciaio".

Nel complesso, il valore delle importazioni di autovetture nell'Ue27 dai paesi extra-Ue è cresciuto nel primo semestre del 16,1%, un ritmo quindi nettamente inferiore rispetto al +70% registrato per le vetture provenienti dalla Cina.

Sul mercato, Vavassori osserva che "a luglio e ad agosto il mercato europeo dell'auto mantiene il segno positivo, così come tutti i major market, pur rallentando il trend di crescita evidenziato a giugno".

Nel perimetro Ue+Efta+Regno Unito, ad agosto le immatricolazioni sono aumentate del 5,3% a 832.637 unità, dopo il +3,9% di luglio. Nei primi otto mesi dell'anno il mercato ha raggiunto 9,19 milioni di vetture, in crescita del 5,8%. Ad agosto tutti i cinque major market hanno chiuso in positivo: Regno Unito +13,7%, Spagna +11,8%, Francia +7,4%, Italia +3,2% e Germania +2,6%.

Vavassori richiama anche l'accelerazione delle alimentazioni elettrificate. Nella sola Ue, ad agosto le Bev sono cresciute del 62,7% e hanno raggiunto il 27,7% delle immatricolazioni, la quota più alta finora registrata. Le ibride plug-in sono aumentate del 10,8%, con una quota dell'11,1%. Nei primi otto mesi le elettriche sono salite al 21,7%

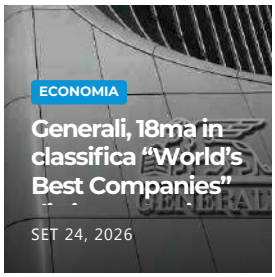
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
089849-IT073K

askanews.it
www.ecostampa.it

del mercato Ue e le Phev al 10%.

Resta ampio il divario dell'Italia: nel progressivo gennaio-agosto la quota delle Bev si ferma all'8,1%, la più bassa tra i major market, mentre le plug-in pesano per il 9,4%.







Home
Politica
Economia
Esteri
Cronaca
Sport
Sociale
Cultura
Spettacolo
Videonews

Transizione Ecologica
Scienza e Innovazione
Benessere e Bellezza
Agrifood
Turismo
Motori

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

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

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

Asia
Nomi e Nomine
Crisi Climatica
Cyber Affairs
Askaenergy
Italiani nel mondo
Europa Building
Sguardi
Mondo Tech
Dentro l'Europa
Venezia 83
Meeting Rimini 2026

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

askanews

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

© 2026 askanews S.p.A.

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

MERCATO

Mercato auto in Europa, agosto cresce del 5,3% ma sulle elettriche l'Italia resta ultima

Agosto 2026 chiude con 832.637 immatricolazioni e otto mesi in crescita del 5,8%, ma la fotografia dell'elettrico racconta un'altra storia: l&#03



Foto di Renato Rocca / Pexels

DI **MARCO MATTEI** · 24 SETTEMBRE 2026

5 MIN DI LETTURA

Agosto 2026 chiude con 832.637 immatricolazioni e otto mesi in crescita del 5,8%, ma la fotografia dell'elettrico racconta un'altra storia: l'Italia è terzo mercato d'Europa per volumi e ultima fra i cinque grandi per auto alla spina.

Il mercato europeo dell'auto ha immatricolato **832.637 vetture ad agosto 2026**, il **5,3% in più** rispetto alle 791.054 dello stesso mese del 2025. I primi otto mesi si chiudono a 9.192.528 unità, in aumento del 5,8%. La crescita però non ha ancora colmato il buco del post-pandemia: sul gennaio-agosto 2019 il ritardo resta del **15,1%**.

Chi cresce e chi rincorre fra i cinque grandi mercati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Nel mese il Regno Unito ha fatto meglio di tutti con un **+13,7%**, davanti a Spagna (+11,8%), Francia (+7,4%), Italia (+3,2%) e Germania (+2,6%). Sul cumulato degli otto mesi la graduatoria cambia: **Regno Unito +9,8%**, Italia +8,5%, Spagna +6,3%, Germania +4,8%, Francia +3,0%.

Per volumi l'Italia si conferma quarto mercato nel singolo mese e terzo nel progressivo da inizio anno. Ad agosto ha immatricolato 69.420 auto, secondo i dati ACEA.

Un chiarimento utile a chi confronta numeri diversi: il perimetro europeo considerato qui comprende Unione europea, Efta e Regno Unito. Guardando alla sola Ue, come fa la rilevazione ACEA, agosto si ferma a **+4,5%** con 708.211 unità. Stesso mercato, due confini di lettura.

LEGGI ANCHE
Le auto più vendute di agosto 2026: la Panda da sola vale il 6,7% del mercato, due cinesi nella top ten

Il divario sull'elettrico, in punti e in unità

Qui la fotografia cambia tono. Ad agosto le auto ricaricabili hanno coperto il **40,5%** del mercato europeo: BEV al 29,2%, con nove punti guadagnati in dodici mesi, e plug-in all'11,3%.

L'Italia si ferma al **18,4%** complessivo, con le elettriche pure al 6,4% e le plug-in al 12,0%. Gli altri quattro grandi mercati viaggiano su un altro binario:

1. **Regno Unito** – ECV al 44,9% (BEV 30,4%, PHEV 14,5%)
2. **Francia** – ECV al 44,5% (BEV 38,3%, PHEV 6,2%)
3. **Germania** – ECV al 44,4% (BEV 32,4%, PHEV 12,0%)
4. **Spagna** – ECV al 27,7% (BEV 13,4%, PHEV 14,3%)
5. **Italia** – ECV al 18,4% (BEV 6,4%, PHEV 12,0%)

Le percentuali dicono molto, le unità dicono di più. Ad agosto in Italia sono state immatricolate **4.434 auto elettriche**. In Germania, applicando la quota del 32,4% al volume del mese, siamo intorno alle **69mila**: quindici volte tanto, a fronte di un mercato che in valore assoluto è tre volte quello italiano. In Francia, con un mercato più vicino al nostro per dimensioni, le BEV di agosto sfiorano le 36mila.

Sul cumulato il quadro non cambia. Nei primi otto mesi l'Italia registra il 17,4% di ricaricabili, con le BEV all'8,0%. La media europea calcolata escludendo il nostro Paese arriva al **25,3%**: la quota italiana vale meno di un terzo.

Le associazioni chiedono di riscrivere la fiscalità delle flotte

Il terreno su cui il settore ha deciso di giocarsi la partita è quello delle auto aziendali. **ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE** hanno depositato a settembre una proposta congiunta di revisione della fiscalità delle flotte: secondo le stime delle associazioni vale l'immatricolazione di circa **400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029**, con un impegno per lo Stato quantificato in **515 milioni di euro**.

«Chiediamo al Governo di utilizzare i margini offerti dal quadro europeo per avviare una riforma strutturale della fiscalità delle auto aziendali, con un orizzonte iniziale triennale già nella prossima Legge di Bilancio», afferma **Andrea Cardinali**, direttore generale di

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

UNRAE. «La proposta presentata può mobilitare gli investimenti delle imprese, accelerare il rinnovo del parco e favorire la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni, alimentando anche un mercato dell'usato recente, più sicuro ed efficiente, a beneficio dei consumatori».

Il canale aziendale pesa: nel Regno Unito le flotte valgono il 58,3% del mercato degli otto mesi, in Germania le persone giuridiche coprono il 59,4% di agosto. Spostare la fiscalità su quel canale significa spostare volumi.

Bollo azzerato nel 2027, ma la soglia fa discutere

Sul fronte delle famiglie il Governo ha messo in campo l'esenzione dal bollo per il solo 2027, riservata alle auto sotto gli **80 kW** e ai motocicli, con una compensazione alle Regioni da **2,3 miliardi di euro**, di cui 1.460 milioni coperti da economie del PNRR. La misura riguarda circa 14,5 milioni di mezzi e vale per un veicolo a persona.

UNRAE la accoglie senza entusiasmo. «Valutiamo positivamente ogni intervento capace di ridurre il carico fiscale sulla mobilità delle famiglie. Allo stato attuale, tuttavia, si tratta di un'esenzione limitata al solo 2027», osserva Cardinali. «Inoltre, la soglia degli 80 kW, non collegata all'età, alle emissioni o alla sicurezza del veicolo, difficilmente potrà favorire da sola il rinnovo del parco».

L'obiezione ha una sua logica: una soglia di potenza premia anche un'utilitaria di vent'anni fa, mentre lascia fuori auto recenti e meno inquinanti che quel limite lo superano.

Cosa si muove a Bruxelles entro fine anno

L'Electrification Action Plan della Commissione punta su agevolazioni fiscali per le auto aziendali e tempi di ammortamento più brevi. **Entro fine 2026** è attesa una raccomandazione sugli incentivi ai veicoli a zero emissioni.

Gli orientamenti di agosto hanno poi chiarito i termini per estendere la clausola di salvaguardia nazionale alle misure di sicurezza energetica, con margini di flessibilità fino al 2028. Sullo sfondo resta la proposta di regolamento **Clean Corporate Vehicles**, che fisserebbe obiettivi nazionali per le immatricolazioni aziendali a zero e basse emissioni delle grandi imprese.

Le domande più frequenti

Quante auto sono state immatricolate in Europa ad agosto 2026? 832.637 vetture, il 5,3% in più rispetto ad agosto 2025. Il dato comprende Unione europea, Efta e Regno Unito. Considerando la sola Ue la crescita è del 4,5%.

Qual è la quota di auto elettriche in Italia? Ad agosto le BEV hanno coperto il 6,4% del mercato italiano e le plug-in il 12,0%, per un totale del 18,4% di auto ricaricabili. Nei primi otto mesi la quota complessiva è del 17,4%.

Perché l'Italia è ultima fra i grandi mercati europei sull'elettrico? Sulle ricaricabili l'Italia si ferma al 18,4% di agosto, contro il 44,9% del Regno Unito, il 44,5% della Francia e il 44,4% della Germania. Sul cumulato la quota BEV italiana vale meno di un terzo della media europea calcolata senza l'Italia.

Chi non paga il bollo auto nel 2027? L'esenzione riguarda le autovetture con potenza inferiore a 80 kW e i motocicli, per un veicolo a persona. La misura vale per il solo 2027 e coinvolge circa 14,5 milioni di mezzi.

Cosa chiedono le associazioni dell'automotive al Governo? ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE chiedono una riforma della

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

www.ecostampa.it

fiscalità delle auto aziendali nella prossima Legge di Bilancio. La proposta stima 400.000 immatricolazioni a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029 a fronte di 515 milioni di euro.

Il mercato europeo ha recuperato i livelli pre-Covid? No. Il cumulato dei primi otto mesi del 2026 resta inferiore del 15,1% a quello dello stesso periodo del 2019.

CONDIVIDI WHATSAPP FACEBOOK X TELEGRAM COPIA LINK

PUBBLICITÀ

Ultime notizie

Bonus colonnine domestiche, domande aperte fino al 31 gennaio: 80% di rimborso ma solo per chi ha installato dopo il 26 giugno
23 SETTEMBRE 2026

Dacia Bigster Hybrid-G 150 4x4, come funziona l'ibrido a GPL con trazione integrale e quanto costa
23 SETTEMBRE 2026

Nissan Pixo, la nuova elettrica di segmento A: batteria LFP, 259 km e ricarica rapida di serie
23 SETTEMBRE 2026

Renault Rafale hypnotic, solo 100 per l'Italia: 300 CV e prezzo di 60.700 euro
22 SETTEMBRE 2026

Škoda Peaq, l'ammiraglia elettrica a 7 posti: oltre 600 km di autonomia e batteria da 91 kWh
21 SETTEMBRE 2026

Le novità dell'auto, ogni settimana

Prove, guide e consigli pratici dal mondo dell'auto. Una mail a settimana, niente spam, disiscrizione in un clic.

la-tua-email@esempio.it

ISCRIVIMI

Acconsento al trattamento dei dati per la newsletter (privacy).

I più letti

1 Scooter elettrici 2026: i migliori da 50 a 125cc, prezzi e autonomia reale

2 Cosa fare se si accende la spia motore: guida completa

3 L'auto ideale per una donna nel 2026: come sceglierla davvero in base alla tua vita, non agli stereotipi

4 SUV ibridi sotto i 30.000 euro: i migliori modelli del 2026

5 Nuova Suzuki e VITARA 2026: prezzo, autonomia, scheda tecnica e allestimenti del SUV elettrico 4×4

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ENERGIAOLTRE.IT

www.ecostampa.it

Auto, ANFIA: a luglio +3% di immatricolazioni rispetto al luglio 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

Economia

Auto, Anfia: importazioni UE dalla Cina volano al 25% nel primo semestre

L'elettrico ad agosto tocca il record del 27,7%.

TELEBORSA

Pubblicato il 24/09/2026
Ultima modifica il 24/09/2026 alle ore 13:42



Il **mercato automobilistico europeo** mantiene il segno positivo anche nel bimestre estivo, pur rallentando rispetto al ritmo di giugno. Secondo i dati diffusi da ACEA, a **luglio** le immatricolazioni nell'Ue27 ammontano a 941.788 unità (+3% su luglio 2025), mentre ad **agosto** il totale sale a 708.211 unità (+4,5%). Nei primi otto mesi del 2026, i volumi immatricolati raggiungono **7.546.397 unità**, in crescita del 5,3% sullo stesso periodo del 2025.

Il dato più significativo riguarda però le **importazioni** dalla **Cina**. Secondo gli ultimi dati Eurostat, nel primo semestre 2026 il valore delle importazioni in Ue27 di autovetture da Paesi extra-Ue è cresciuto del 16,1%, ma per quelle provenienti dalla Cina l'incremento è stato ben più marcato, arrivando al 70%.

"La quota delle importazioni provenienti dalla Cina è passata dal 16,7% nel primo semestre 2024 al 17,1% nel primo semestre 2025, fino a toccare il 25% nel primo semestre 2026, raggiungendo un quarto delle importazioni complessive del comparto auto da paesi Extra-UE", ha dichiarato **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA.

(Foto: Cargo con auto elettriche, generata AI))

cerca un titolo

LEGGI ANCHE

01/09/2026



Automotive, l'import cresce del 9,5%: export italiano in aumento del 3,2%

04/08/2026
Credemholding, l'utile sale a 244,5 milioni di euro nel primo semestre

07/08/2026
Germania, surplus bilancia commerciale scende a 15,4 miliardi di euro a giugno

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

24/09/2026
Eni, nuova licenza esplorativa in Indonesia

24/09/2026
Monnalisa, assemblea approva proposta di revoca da EGM

24/09/2026
Bond, prosegue il sell-off globale: rendimento Treasury USA a 30 anni ai massimi dal 2004

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

lastampa.it
LA STAMPA

www.ecostampa.it

L'Europa corre sull'elettrico ma l'Italia resta ultima per quota Bev

Secondo Anfia, su dati Acea, ad agosto le immatricolazioni Ue crescono del 4,5%. Nel primo semestre boom di importazioni di auto dalla Cina: +70%

LEONARDO DI PACO

24 Settembre 2026 alle 16:01 | 1 minuti di lettura



Il mercato europeo dell'auto rallenta nei mesi estivi ma resta in territorio positivo, mentre l'elettrico continua a guadagnare terreno fino a raggiungere una quota record. A luglio, nei Paesi dell'Unione europea, le immatricolazioni sono state 941.788, il 3% in più rispetto allo stesso mese del 2025, mentre ad agosto hanno raggiunto quota 708.211, con un aumento del 4,5%. Nei primi otto mesi dell'anno il mercato arriva così a 7,5 milioni di vetture, in crescita del 5,3%.

La spinta più forte arriva dalle alimentazioni elettrificate. Ad agosto le auto a batteria hanno rappresentato il 27,7% delle immatricolazioni europee, la quota più alta mai registrata, con volumi cresciuti del 62,7% rispetto a un anno prima. Le ibride plug-in hanno raggiunto l'11,1% del mercato, con un incremento del 10,8%. Nel complesso, Bev e Phev arrivano così al 38,8% delle immatricolazioni, mentre considerando anche le ibride tradizionali le vetture elettrificate valgono il 72% del mercato europeo.

L'Italia continua però a viaggiare a una velocità diversa rispetto agli altri grandi mercati. Nei primi otto mesi del 2026 la quota delle auto elettriche si ferma all'8,1%, il livello più basso tra i major market europei, mentre le plug-in raggiungono il 9,4%. Nel complesso, le immatricolazioni italiane sono comunque in crescita: 123.157 a luglio e 69.420 ad agosto, per un totale di oltre 1,12 milioni di auto nei primi otto mesi, l'8,5% in più rispetto allo stesso periodo del 2025.

«A luglio e ad agosto il mercato europeo dell'auto mantiene il segno positivo, così come tutti i major market, pur rallentando il trend di crescita evidenziato a giugno», sottolinea Roberto Vavassori, presidente di Anfia. L'associazione torna però a chiedere misure a sostegno della produzione europea e rilancia il tema della neutralità tecnologica.

Sul fondo resta infatti il nodo della concorrenza extra-Ue. Nel primo semestre del 2026 il valore delle importazioni nell'Unione di autovetture provenienti da Paesi extraeuropei è aumentato del 16,1%. Per quelle provenienti dalla Cina l'incremento raggiunge il 70%. In tre anni la quota cinese sulle importazioni di auto da Paesi extra-Ue è passata dal 16,7% del primo semestre 2024 al 25% del primo semestre 2026.

LEGGI I COMMENTI

Video In Evidenza



Paura nell'arena, toro di 508 chili salta la barriera e piomba sugli spettatori

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

lastampa.it
LA STAMPA

www.ecostampa.it

Mercato auto europeo, crescita nei primi otto mesi: +5,3%

Elettriche al 27,7% ad agosto

TELEBORSA

Pubblicato il 24/09/2026
Ultima modifica il 24/09/2026 alle ore 20:23



Secondo i **dati diffusi oggi da ACEA**, nel complesso dei **Paesi dell'Unione europea a luglio le immatricolazioni di auto ammontano a 941.788 unità, il 3% in più rispetto a luglio 2025, mentre ad agosto il totale immatricolato ammonta a 708.211 unità, in rialzo del 4,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente**. E' quanto si legge dalla **nota stampa ANFIA** relativa alle nuove **immatricolazioni di autovetture in Europa nei mesi di luglio e agosto 2026.**

Nei primi otto mesi del 2026, **i volumi immatricolati raggiungono 7.546.397 unità, con una variazione positiva del 5,3% rispetto allo stesso periodo del 2025.**

"A **luglio e ad agosto il mercato europeo dell'auto mantiene il segno positivo**, così come tutti i major market, pur rallentando il trend di crescita evidenziato a giugno – commenta **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. Anche i**n questi due mesi estivi, le immatricolazioni di vetture BEV hanno registrato un incremento**. Ad agosto, in particolare, hanno rappresentato oltre un quarto delle auto vendute, toccando il 27,7%, la quota più alta mai registrata, con una crescita mensile dei volumi del 62,7%. Le PHEV si attestano all'11,1% dell'immatricolato nel mese, con un rialzo dei volumi del 10,8%. **Nel cumulato gennaio-agosto 2026, la quota di penetrazione delle auto elettriche raggiunge il 21,7% (era il 21,1% nei primi 7 mesi dell'anno), mentre per le ibride plug-in è del 10%.**

In Italia, **la quota dell'elettrico nel progressivo 2026 arriva appena all'8,1%, confermandosi all'ultimo posto tra i major market, mentre le PHEV pesano per il 9,4%.** ANFIA continua a promuovere attivamente, con numerosi incontri a Bruxelles, la neutralità tecnologica prevista dagli emendamenti presentati all'On. Salini e chiede che, nelle more dell'applicazione e verifica dell'IAA, attualmente in discussione, vengano adottati provvedimenti urgenti di valorizzazione delle produzioni europee sulla scia di quanto fatto recentemente per l'acciaio.

Secondo gli ultimi dati disponibili, nel primo semestre 2026 il valore delle

cerca un titolo

LEGGI ANCHE

24/09/2026


Auto, Anfia: importazioni UE dalla Cina volano al 25% nel primo semestre

04/09/2026
Toscana Aeroporti, miglior agosto di sempre con oltre 1,1 milioni di passeggeri (+3%)

27/08/2026
Auto, UNRAE: usato torna a crescere

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

24/09/2026
Mediobanca completa il collocamento della tranche senior di Quarzo: raccolti 650 milioni

24/09/2026
Domani cerimonia intitolazione Aeroporto Malpensa a Silvio Berlusconi

24/09/2026
ELT Group a bordo dei nuovi cacciatorpediniere DDG della Marina

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

lastampa.it
LA STAMPA

www.ecostampa.it

importazioni in UE27 di autovetture provenienti dai Paesi Extra UE è cresciuto del 16,1%. **Per quelle provenienti dalla Cina l'incremento è ben più marcato, arrivando al 70%. Particolarmente significativo il trend degli ultimi tre anni**: la quota delle importazioni provenienti dalla Cina è passata dal 16,7% nel primo semestre 2024 al 17,1% nel primo semestre 2025, fino a toccare il 25% nel primo semestre 2026, raggiungendo un quarto delle importazioni complessive del comparto auto da paesi Extra-UE".

A **luglio le immatricolazioni nell'area UE-EFTA-UK sono state 1.128.110 (+3,9%), ad agosto 832.637 (+5,3%). Nei primi otto mesi il mercato raggiunge 9.192.528 unità (+5,8%).**

Tutti **i cinque major market crescono sia a luglio sia ad agosto. Nel mese di agosto il Regno Unito registra l'incremento maggiore (+13,7%), seguito da Spagna (+11,8%), Francia (+7,4%), Italia (+3,2%) e Germania (+2,6%).**

Nell'UE, ad agosto crescono BEV (+62,7%), PHEV (+10,8%) e ibride tradizionali (+2,2%). **Le vetture elettrificate raggiungono 509.892 unità, pari al 72% del mercato, mentre BEV e PHEV insieme rappresentano il 38,8%.**

In **Italia, i volumi totalizzati a luglio 2026 si attestano a 123.157 unità (+3,9%), mentre ad agosto si registrano 69.420 unità (+3,2%).** Nei primi otto mesi del 2026, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.128.768 unità, con un rialzo dell'8,5% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2025.

Secondo ISTAT, ad agosto l'inflazione cresce del 3,3% su base annua, dal 2,9% di luglio. L'aumento è legato soprattutto agli energetici, sia regolamentati sia non regolamentati, ai beni durevoli e agli alimentari non lavorati, mentre rallentano alcuni servizi.

Tra gli energetici non regolamentati, **aumentano in particolare i prezzi di gasolio per riscaldamento, benzina, gasolio per trasporto, elettricità e gas naturale.**

Ad **agosto benzina e diesel calano rispettivamente del 15,5% e del 28,5%. Le elettrificate raggiungono il 65,1% del mercato, con volumi in crescita del 17,8%.**

Le ibride mild e full crescono del 6,9%, mentre le ricaricabili aumentano del 58,1%. **Le BEV salgono del 34,5%, con quota del 6,4%, e le PHEV del 74,2%, con quota del 12,1%.**

Nel cumulato, **BEV e PHEV crescono rispettivamente del 69,3% e del 77,6%. Le auto a GPL rappresentano l'8,9% del mercato di agosto e calano del 7,4%.**

La **Spagna registra 101.949 immatricolazioni a luglio (+3,7%) e 68.544 ad agosto (+11,8%)**. Nei primi otto mesi il mercato cresce del 6,3%, raggiungendo 818.201 unità.

L'**Associazione spagnola dell'automotive ANFAC segnala il superamento delle 100mila immatricolazioni a luglio** per il quinto mese consecutivo. Ad agosto il mercato mantiene il trend positivo e le vetture ricaricabili raggiungono il 27,7% delle immatricolazioni.

24/09/2026
RC Auto, prezzo medio scende a 422 euro: le province che pagano di più

› Altre notizie

CALCOLATORI
Casa
Calcola le rate del mutuo
Auto
Quale automobile posso permettermi?
Titoli
Quando vendere per guadagnare?
Conto Corrente
Quanto costa andare in rosso?

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

lastampa.it
LA STAMPA

www.ecostampa.it

Le **ibride non ricaricabili rappresentano il 47,1% del mercato, le benzina il 18,4%, le diesel il 2,7%, le elettriche il 13,4% e le PHEV il 14,3%. Le auto a gas calano dell'11,5%.**

Le **emissioni medie di CO2 dell'immatricolato scendono a 95,5 g/km (-2,3%).** A **luglio la Francia registra 126.808 immatricolazioni (+9%), ad agosto 94.349 (+7,4%).** Nei primi otto mesi raggiunge 1.078.322 unità (+3%).

Ad **agosto calano diesel (-57,7%) e benzina (-40,5%), mentre le elettriche aumentano del 112,8%**, raggiungendo il 38,3% del mercato. Le PHEV crescono dello 0,2%, mentre le ibride diminuiscono dell'8,8%.

La **Germania registra 268.068 immatricolazioni a luglio (+1,2%) e 212.563 ad agosto (+2,6%).** Nel cumulato raggiunge 1.965.024 unità (+4,8%).

Gli **ordini domestici calano del 4% a luglio e crescono del 4% ad agosto.** Nei primi otto mesi, gli incentivi alle elettriche hanno portato la quota delle immatricolazioni private al 40,5%. Ad agosto le ibride rappresentano il 39,8% del mercato, le BEV il 32,4% (+75,1%), la benzina il 16,7% e il diesel il 10,6%. **Le emissioni medie di CO2 scendono del 18%, a 86 g/km.**

Il **mercato britannico registra 156.571 immatricolazioni a luglio (+11,7%) e 94.236 ad agosto (+13,7%)**. Nei primi otto mesi raggiunge 1.388.736 unità (+9,8%). Secondo SMMT, luglio è stato il miglior mese dal 2019 per questo periodo. Le BEV crescono del 44,5% grazie all'offerta di modelli, agli sconti e agli incentivi.

Ad agosto, **le elettriche raggiungono il 29,8% del mercato (+27,7% in volume), mentre le PHEV crescono del 39,8%, con una quota del 14,5%.**

Accoglienza favorevole per la revisione degli obblighi governativi volta ad allineare i target di decarbonizzazione della mobilità alla domanda reale e a tutelare investimenti, posti di lavoro e libertà di scelta dei consumatori. Nel mese, le immatricolazioni delle flotte crescono del 10,1%, mentre le vendite di auto intestate ad aziende aumentano del 14,5%.

Le immatricolazioni intestate a privati, invece, **registrano una variazione positiva del 19,0%. Nel cumulato dei primi otto mesi, le HEV incrementano dell'11,2% e le BEV del 28,6%.**

Le **vetture diesel incrementano del 4,0% nel mese e calano del 10,5% nel cumulato, in cui riportano una market share al 4,6%. Le auto a benzina risultano in flessione del 3,5% ad agosto, con una quota di mercato del 38,3%,** mentre nel progressivo da inizio anno riportano una contrazione del 3,1% rappresentando il 42,5% del venduto.

Servizio a cura di teleborsa

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Mobilità .NEWS
PRESS AGENCY

Mercato auto: l'elettrico corre ad agosto

Ma l'industria chiede scudi contro l'import cinese

Provate per voi

Dacia Sandero Stepway Extreme Up: mix perfetto tra praticità, stile e risparmio

Con linee robuste, assetto rialzato e tagli color rame, non passa inosservata - VIDEO

25/06/2025 13:00

Più lette

Smart Ports Award 2026 all'AdSP del Tirreno centro-settentrionale

Riconosciuti i progetti per decarbonizzazione, idrogeno e tutela del mare a Civitavecchia

21/09/2026 14:13

L'associazione automobilistica Anfia ha diffuso i dati Acea confermando la crescita del mercato dell'auto nell'Unione europea, sostenuta dalle vendite di veicoli elettrici a batteria nei mesi estivi di luglio ed agosto. Le immatricolazioni comunitarie hanno registrato un incremento su scala continentale nei primi otto mesi dell'anno, trainate dalle eccellenti performance registrate nel Regno Unito, in Spagna ed in Francia. L'accelerazione delle alimentazioni ricaricabili ha consentito alle vetture a zero emissioni di toccare ad agosto la quota record del ventisette e sette per cento sul totale delle immatricolazioni, evidenziando una progressiva trasformazione delle abitudini d'acquisto dei consumatori europei verso la transizione ecologica.

L'espansione dei mezzi elettrificati mette tuttavia in luce forti asimmetrie territoriali all'interno del blocco comunitario: mentre la Germania registra una ripresa grazie agli incentivi statali e la Spagna beneficia delle misure del Plan Auto, l'Italia rimane drammaticamente fanalino di coda tra i grandi Paesi con una penetrazione dell'elettrico puro ferma a un modesto otto per cento. Parallelamente cresce la preoccupazione dell'industria per la pressione dei costruttori asiatici sul mercato interno. Nei primi sei

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

mesi dell'anno le importazioni di autovetture provenienti dalla Cina sono infatti aumentate del settanta per cento, arrivando a rappresentare un quarto di tutti i veicoli extra-Ue commercializzati in Europa e spingendo la filiera a chiedere tutele analoghe a quelle siderurgiche.

Per difendere la competitività produttiva continentale di fronte all'avanzata delle fabbriche orientali, la filiera automotive sollecita una revisione delle normative che includa il principio della neutralità tecnologica e il sostegno ai carburanti alternativi. L'andamento differenziato dei mercati nazionali dimostra la necessità di politiche infrastrutturali omogenee e di incentivi stabili per accompagnare il rinnovo del parco circolante. La sfida per l'Europa risiede nell'equilibrio tra ambiziosi target climatici e salvaguardia dei posti di lavoro, proteggendo la catena del valore locale in un momento di profonda ristrutturazione industriale e forte spinta verso la mobilità ad impatto zero.

Torino, TO, Italia
24/09/2026 15:23
dab
Mobilita.news

Suggerite

Hyundai IONIQ 6 N Line: l'elettrica da record sfida il vento

Debutta l'evoluzione della berlina coreana

24/09/2026 15:29

La casa automobilistica sudcoreana Hyundai ha svelato la nuova IONIQ sei N Line, un'evoluzione ad alte prestazioni della celebre berlina elettrica pensata per ottimizzare l'autonomia nei lunghi viaggi.... segue

Mobilità transfrontaliera: il Piemonte guida la Regio Insubrica

La presidenza Preioni mette al centro ferrovie e valichi

24/09/2026 15:25

Oggi, presso il Collegio Mellerio Rosmini di Domodossola, la Comunità di lavoro Regio Insubrica ha ufficializzato il passaggio di presidenza dalla Regione Lombardia alla Regione Piemonte. L'assemblea... segue

Il distributore fantasma del gasolio: maxi sequestro della Finanza

Truffa sulle accise da 72 mila Euro sventata nel Lucchese

Circumvesuviana, pendolari chiedono il ripristino della Baiano-Napoli

I comitati sollecitano collegamenti diretti, più frequenza e un confronto urgente con Eav

21/09/2026 15:46

Yom Kippur, Israele rafforza la sicurezza e ferma i collegamenti

Ben Gurion, trasporto pubblico e valichi sospesi; bloccato il presunto attentatore

21/09/2026 15:55

Eventi

Mobilità .NEWS

Agenzia di stampa registrata presso il registro della stampa del tribunale di Roma con il numero 84/2020

Direttore responsabile: Natale Brunetto
Direttore editoriale: Paolo Di Prima
Casa editrice: Datastudio S.r.l.s.
Sede legale: Via Salaria, 825 00138 Roma
Partita IVA: IT15804341004

© **Mobilita.news**
Tutti i diritti riservati

Agenzia
Contattaci
Lavora con noi
Abbonati
Privacy
Condizioni d'uso
Feed RSS
Tutte le notizie

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

MOTORIONLINE

www.ecostampa.it

Fiscalita' flotte, Federauto: no alla proposta da 515 milioni



La federazione dei concessionari chiede una riforma tecnologicamente neutrale, con tasse proporzionali alla CO2 reale calcolata sul ciclo di vita Federauto , la federazione dei concessionari auto italiani, dice sì alla revisione della fiscalità delle flotte aziendali ma boccia la recente proposta presentata da altre associazioni della filiera. In un comunicato diffuso a Roma il 24 settembre 2026 , Federauto chiede che la riforma sia «tecnologicamente neutrale», perché «l´obiettivo è la decarbonizzazione, non il sostegno a una specifica tecnologia». Perché Federauto vuole la riforma delle flotte aziendali Federauto accoglie con favore l´apertura di un confronto sulla fiscalità delle auto aziendali, un tema su cui l´associazione insiste da tempo. Secondo Federauto il canale aziendale in Italia è strutturalmente sottodimensionato rispetto alla media europea, e una sua crescita avrebbe effetti positivi sull´intero ecosistema automotive. Il sostegno alla riforma è quindi pieno, ma solo a precise condizioni: neutralità tecnologica, sostenibilità ambientale, economica e sociale, priorità al rinnovo dei veicoli più vecchi e «nessuna rendita per nessuno». Il no alla proposta da 515 milioni di euro Federauto ha deciso di non aderire alla recente proposta interassociativa sulla fiscalità delle auto aziendali , presentata da ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE. Secondo la federazione dei concessionari, la proposta equivale a una richiesta di 515 milioni di euro di risorse pubbliche, finanziate a debito. Pur richiamando l´obiettivo della decarbonizzazione, che Federauto definisce condivisibile, la misura finirebbe per favorire una sola tecnologia, quella elettrica, a scapito delle altre, e per dare un vantaggio competitivo al noleggio rispetto all´offerta dei concessionari italiani. Neutralità tecnologica: tasse in base alla CO2 reale Secondo Federauto, ogni intervento fiscale che premia un vettore energetico rispetto a un altro introduce una distorsione di mercato: «La coperta è corta per le finanze pubbliche come per il tessuto imprenditoriale e tirarla tutta da una parte non risolve il problema: lo sposta». La proposta dell´associazione è una tassazione delle auto aziendali proporzionale alle emissioni di CO2 effettive dei veicoli, senza distinzioni tra tecnologie: chi ha un´impronta di carbonio maggiore paga di più, chi ne ha una minore paga di meno. Federauto lo definisce un principio semplice, equo, trasparente e davvero orientato alla decarbonizzazione. Dal tubo di scarico al ciclo di vita: il metodo LCA Per misurare le emissioni, Federauto propone di abbandonare il calcolo al tubo di scarico (Tank-to-Wheel , TTW) e di adottare il metodo LCA (Life Cycle Assessment), che considera l´intero ciclo di vita del veicolo, o almeno gli standard ISO già previsti per finalità simili dalla stessa regolamentazione europea. Secondo l´associazione, basarsi su cicli di emissione più credibili è decisivo per raggiungere davvero gli obiettivi di decarbonizzazione. È una posizione coerente con quella già espressa da Federauto nei mesi scorsi sul calcolo della CO2 a livello europeo. Le critiche al Clean Corporate Vehicles della Commissione UE Federauto considera un errore di metodo prendere come riferimento per la riforma italiana la proposta della Commissione europea sui Clean Corporate Vehicles . Quella proposta, il cui esito secondo Federauto è ancora tutt´altro che definito, introdurrebbe un obbligo di elettrificazione delle flotte che non sarebbe neutrale né dal punto di vista tecnologico né da quello commerciale. La federazione precisa di attribuire al vettore elettrico una notevole importanza strategica, ma sostiene che nessuna politica fiscale dovrebbe promuovere una tecnologia specifica: l´obiettivo deve essere la riduzione delle emissioni, e sarà il mercato a premiare la tecnologia più adatta a ciascun contesto. Incentivi e bollo auto: la posizione di Federauto Federauto non condivide la pratica di chiedere risorse pubbliche italiane o europee per incentivi che non rientrino in un quadro strutturale e programmato, e chiede regole stabili, chiare, uguali per tutti gli operatori e tecnologicamente neutrali. Per questo l´associazione giudica positivamente il decreto del Governo che abolisce per il 2027 il bollo per le autovetture M1 fino a 80 kW e per tutti i motocicli L1: una misura che, secondo Federauto, non è un incentivo ma una riduzione dei costi di gestione per gli automobilisti. L´auspicio della federazione è che l´esenzione diventi strutturale, che riguardi i veicoli con non più di 8 anni di anzianità e che possibilmente si estenda a una platea più ampia, ad esempio fino a 125 kW Domande frequenti sulla posizione di Federauto sulle flotte aziendali Cosa chiede Federauto sulla fiscalità delle flotte aziendali? Federauto chiede una riforma della fiscalità delle auto aziendali tecnologicamente neutrale, con una tassazione proporzionale alle emissioni di CO2 effettive dei veicoli. Chi inquina di più paga di più, senza favorire una tecnologia specifica come l´elettrico. Perché Federauto non ha aderito alla proposta di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE? Secondo Federauto, la proposta interassociativa richiede 515 milioni di euro di risorse pubbliche a debito e favorisce le auto elettriche rispetto alle altre tecnologie. Inoltre, a giudizio della federazione, darebbe un vantaggio competitivo

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

www.ecostampa.it

al noleggio rispetto ai concessionari italiani. Che cos´è il metodo LCA proposto da Federauto? Il metodo LCA (Life Cycle Assessment) calcola le emissioni di CO2 lungo l´intero ciclo di vita del veicolo, invece di misurarle solo allo scarico (Tank-to-Wheel). Federauto propone di usarlo, o almeno di adottare gli standard ISO già previsti dalla normativa UE, come base per la tassazione delle flotte. Cosa pensa Federauto del Clean Corporate Vehicles europeo? Federauto ritiene un errore usare la proposta della Commissione UE sui Clean Corporate Vehicles come riferimento per la riforma italiana. Secondo l´associazione introdurrebbe un obbligo di elettrificazione delle flotte non neutrale né dal punto di vista tecnologico né commerciale. Cosa dice Federauto sull´abolizione del bollo auto nel 2027? Federauto giudica positivo il decreto che abolisce per il 2027 il bollo per le auto M1 fino a 80 kW e per tutti i motocicli L1. L´associazione chiede che la misura diventi strutturale, riguardi i veicoli fino a 8 anni di età e si estenda possibilmente fino a 125 kW. Federauto è contraria alle auto elettriche? No, Federauto dichiara di attribuire al vettore elettrico una notevole importanza strategica. L´associazione si oppone però a politiche fiscali che promuovano una tecnologia specifica, e sostiene che debba essere il mercato a premiare la soluzione più adatta a ciascun contesto. ?? Newsletter Motorionline Notizie dal mondo dei motori, gratis Iscriviti e ricevi direttamente nella tua casella le ultime notizie su auto, moto, Formula 1 e tutto il motorsport. Puoi disiscriverti in qualsiasi momento. ?? Auto ??? Moto ??? Formula 1 ?? MotoGP ? Nautica ? Elettrico ?? Motorsport ?? Flash News Iscriviti gratis ? Cliccando ti iscrivi alla newsletter e accetti la Privacy Policy . Niente spam, disiscrizione in un click.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

MOTORIONLINE

www.ecostampa.it

Mercato auto Europa agosto 2026: +4,5%, elettriche al 27,7%



Nell´UE +3% a luglio e +4,5% ad agosto, +5,3% nei primi otto mesi. Italia in crescita ma ultima tra i major market per quota di elettriche Il mercato auto europeo resta in crescita anche nel bimestre estivo, ma rallenta rispetto a giugno. Secondo i dati ACEA elaborati da ANFIA e diffusi a Torino il 24 settembre 2026 , nell´Unione europea le immatricolazioni di auto sono state a luglio ( ) e ad agosto ( ). Nei primi otto mesi del 2026 il totale sale a unità, il in più rispetto allo stesso periodo del 2025. Ad agosto le auto elettriche hanno raggiunto il del mercato UE, la quota più alta mai registrata. Mercato auto Europa luglio-agosto 2026: i numeri Nell´Unione europea a 27 il mercato dell´auto ha chiuso luglio con 941.788 immatricolazioni (+3% su luglio 2025) e agosto con 708.211 (+4,5%), per un totale di 7.546.397 auto nei primi otto mesi (+5,3%). Allargando lo sguardo all´area UE + EFTA + Regno Unito , le immatricolazioni sono state a luglio ( ) e ad agosto ( ), con un cumulato gennaio-agosto di unità («A luglio e ad agosto il mercato europeo dell´auto mantiene il segno positivo, così come tutti i major market, pur rallentando il trend di crescita evidenziato a giugno», ha commentato Roberto Vavassori , Presidente di ANFIA. Auto elettriche al record del 27,7% ad agosto Ad agosto le auto elettriche (BEV) hanno rappresentato il delle immatricolazioni nell´Unione europea, la quota più alta mai registrata, con volumi in crescita del . Le ibride plug-in (PHEV) sono salite al (+10,8%) e le ibride tradizionali al (+2,2%). Nel complesso le auto elettrificate immatricolate ad agosto sono state , pari al del mercato, mentre le ricaricabili (BEV più PHEV) hanno toccato il . Nei cinque major market le ricaricabili sono state , in crescita del e con una quota del . Nel cumulato gennaio-agosto la quota delle elettriche nell´UE sale al (era il 21,1% nei primi sette mesi) e quella delle plug-in si attesta al Italia ultima tra i major market per quota di elettriche In Italia le immatricolazioni sono state a luglio ( ) e ad agosto ( ), con un totale di auto nei primi otto mesi ( ). La quota delle elettriche nel 2026 si ferma però all´ , il valore più basso tra i major market, mentre le PHEV pesano per il . Ad agosto le BEV hanno raggiunto il (+34,5%) e le plug-in il (+74,2%), per un totale di ricaricabili al . Le ibride mild e full rappresentano il del mese, le auto a benzina il (-15,5%), le diesel il (-28,5%) e le auto a GPL l´ (-7,4%). Nel complesso le auto elettrificate valgono il del mercato italiano di agosto e il del cumulato. Germania, Francia, Spagna e Regno Unito Tutti e cinque i major market europei sono cresciuti sia a luglio sia ad agosto. In Germania le immatricolazioni sono state a luglio (+1,2%) e ad agosto (+2,6%), con auto nei primi otto mesi (+4,8%); ad agosto le elettriche hanno raggiunto il (+75,1%) e le emissioni medie di CO2 sono scese a 86,0 g/km (-18%). Secondo i dati riportati da ANFIA, gli incentivi per i privati hanno portato la quota delle immatricolazioni private sopra il (40,5%) per la prima volta dal 2020. In Francia le immatricolazioni sono state a luglio (+9%) e ad agosto (+7,4%), con auto da inizio anno (+3%); ad agosto le elettriche sono cresciute del arrivando al del mercato, contro il 19,3% di dodici mesi prima. In Spagna il mercato ha registrato auto a luglio (+3,7%) e ad agosto (+11,8%), per unità in otto mesi (+6,3%): secondo l´associazione spagnola ANFAC, il Plan Auto+ ha spinto le ricaricabili al del mercato di agosto. Nel Regno Unito le immatricolazioni sono state a luglio (+11,7%) e ad agosto (+13,7%), con auto da inizio anno (+9,8%); ad agosto le elettriche hanno toccato il e le plug-in il Importazioni dalla Cina: un quarto del totale extra-UE ANFIA richiama l´attenzione anche sulle importazioni. Secondo i dati Eurostat citati da Vavassori, nel primo semestre 2026 il valore delle auto importate nell´UE da Paesi extra-UE è cresciuto del , e quello delle auto provenienti dalla Cina del . La quota della Cina sulle importazioni extra-UE è passata dal del primo semestre 2024 al del primo semestre 2025, fino al del primo semestre 2026: un quarto delle importazioni complessive di auto da fuori Europa. La posizione di ANFIA: neutralità tecnologica e produzione europea ANFIA continua a sostenere a Bruxelles la neutralità tecnologica prevista dagli emendamenti presentati dall´ On. Salini . L´associazione chiede inoltre che, in attesa dell´applicazione e della verifica dell´ IAA , attualmente in discussione, vengano adottati provvedimenti urgenti per valorizzare le produzioni europee, sulla scia di quanto fatto di recente per l´acciaio. Domande frequenti sul mercato auto europeo ad agosto 2026 Quante auto sono state immatricolate in Europa ad agosto 2026? Ad agosto 2026 nell´Unione europea sono state immatricolate 708.211 auto, il 4,5% in più rispetto ad agosto 2025. Considerando anche i Paesi EFTA e il Regno Unito, il totale sale a 832.637 unità (+5,3%). Quanto pesano le auto elettriche sul mercato europeo? Ad agosto 2026 le auto elettriche hanno raggiunto il 27,7% delle immatricolazioni nell´UE, la quota più alta mai registrata. Nei primi otto mesi del 2026 la loro quota è del 21,7%, mentre le ibride plug-in sono al 10%. Com´è andato il mercato auto italiano ad agosto 2026? In Italia ad agosto 2026 sono state immatricolate 69.420 auto, il 3,2% in più rispetto all´anno precedente. Nei primi otto mesi il mercato

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

www.ecostampa.it

italiano è cresciuto dell´8,5%, a 1.128.768 unità. Perché l´Italia è ultima per auto elettriche tra i grandi mercati? Nel 2026 le auto elettriche rappresentano solo l´8,1% del mercato italiano, il valore più basso tra i cinque major market europei. Ad agosto la quota italiana delle BEV è stata del 6,4%, contro il 32,4% della Germania e il 38,3% della Francia. Quale mercato europeo è cresciuto di più ad agosto 2026? Tra i major market, ad agosto 2026 la crescita maggiore è stata quella del Regno Unito (+13,7%), seguito dalla Spagna (+11,8%). Francia (+7,4%), Italia (+3,2%) e Germania (+2,6%) hanno registrato aumenti più contenuti. Quanto sono cresciute le importazioni di auto dalla Cina? Secondo i dati Eurostat citati da ANFIA, nel primo semestre 2026 il valore delle auto importate nell´UE dalla Cina è cresciuto del 70%. La Cina rappresenta ora il 25% delle importazioni di auto da Paesi extra-UE, contro il 16,7% del primo semestre 2024. ?? Newsletter Motorionline Notizie dal mondo dei motori, gratis Iscriviti e ricevi direttamente nella tua casella le ultime notizie su auto, moto, Formula 1 e tutto il motorsport. Puoi disiscriverti in qualsiasi momento. ?? Auto ??? Moto ??? Formula 1 ?? MotoGP ? Nautica ? Elettrico ?? Motorsport ?? Flash News Iscriviti gratis ? Cliccando ti iscrivi alla newsletter e accetti la Privacy Policy . Niente spam, disiscrizione in un click.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

QUALENERGIA.it

www.ecostampa.it

Auto aziendali, il ritardo italiano sull'elettrico e come rimediare



Il canale corporate può diventare una leva strategica per accelerare la diffusione dei veicoli elettrici, ma servono misure di supporto, tra cui una fiscalità più vantaggiosa. Le analisi dello Smart Mobility Report 2026 e le proposte delle associazioni. Le flotte aziendali possono diventare una leva strategica per accelerare il mercato italiano delle auto elettriche , ma la penetrazione dei veicoli a zero o a basse emissioni nelle imprese è ancora limitata. È uno dei punti centrali dello Smart Mobility Report 2026 presentato mercoledì 23 settembre dall´Energy & Strategy della School of Management del Politecnico milanese. Le principali associazioni del settore automotive (Anfia, Aniasa, Motus-E, Unrae) sono sulla stessa linea d´onda: il 21 settembre hanno inviato al ministero dell´Economia e alla Presidenza del Consiglio dei ministri una proposta congiunta per la revisione della fiscalità sulle auto aziendali, finalizzata a promuovere la diffusione dei veicoli elettrici (in basso trovate il documento completo, ottenuto da Qualenergia.it). E&S: cosa emerge da un campione di 219 imprese L´analisi dell´Energy & Strategy sulle auto aziendali si basa su un sondaggio condotto su 219 imprese , da cui emerge un livello di elettrificazione circoscritto, in confronto alla proposta di regolamento europeo Clean Corporate Vehicles Quest´ultima prevede obiettivi nazionali minimi per incrementare le quote di auto e furgoni a zero e basse emissioni nelle nuove immatricolazioni annuali delle grandi imprese , a partire dal 2030 (si veda anche Auto elettriche, sulle flotte aziendali l´Ue deve puntare più in alto Quanto alle auto, il target combinato per l´ Italia (veicoli a zero emissioni e veicoli a basse emissioni) è pari al , con almeno il 45% di vetture a zero emissioni. Al momento, sottolinea il rapporto, le flotte di auto aziendali sono dominate dalle alimentazioni con motori endotermici : benzina, diesel e ibride non plug-in rappresentano il 73% delle vetture all´interno del campione esaminato, mentre le auto elettriche arrivano al 25% considerando sia quelle 100% elettriche (Bev, Battery Electric Vehicle) sia quelle ibride plug-in (Phev, Plug-in Hybrid Electric Vehicle). Il restante 2% riguarda le alimentazioni a gpl e metano. Diversi dati mostrano il ritardo dell´elettrico nelle flotte aziendali: ad esempio, il 44% delle imprese considerate non ha immatricolato Bev nel 2025. Quanto alle sole grandi aziende, il 37% ha una quota nulla di immatricolazioni di veicoli a zero emissioni e solo il 14% è già in linea con i target europei proposti, o addirittura li supera. Tra i possibili strumenti per supportare l´elettrificazione dei veicoli aziendali, i rispondenti ritengono che siano più efficaci: incentivi all´acquisto; maggiore detraibilità Iva maggiore deducibilità dei costi crediti d´imposta; esenzione bollo/IPT incentivi per installare punti di ricarica domestici/aziendali. Una precisazione: nel rapporto dell´Energy & Strategy si legge che nel 2025 il 46% delle nuove immatricolazioni di autovetture era associato a veicoli aziendali (fonte Unrae). Come ha spiegato a Qualenergia.it Francesco Dalpasso, project manager del team di ricerca, il dato include tutte le immatricolazioni a persone giuridiche e non tutte le auto rientrano necessariamente nei diversi perimetri delle flotte aziendali. Il dato, ad esempio, include anche i noleggi a breve termine che solitamente sono esclusi dalle definizioni delle flotte propriamente corporate. Le proposte delle associazioni Nel documento congiunto trasmesso al ministero, le associazioni del settore automotive ricordano che il canale aziendale complessivo (auto intestate alle società, leasing finanziari e noleggi a lungo termine) pesa poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni annuali in Italia, contro circa il 60% nell´Unione europea. All´interno del canale corporate, le nuove immatricolazioni di auto puramente elettriche (Bev) e auto ibride plug-in (Phev) valgono complessivamente il 19% circa. Pertanto, si legge nel documento, il rafforzamento del canale corporate può costituire una leva di politica industriale e di mercato , capace di sostenere contemporaneamente la domanda di veicoli nuovi, la transizione tecnologica e il rinnovo del parco circolante italiano, tra i più anziani dei grandi mercati europei. Più in dettaglio, le associazioni hanno delineato una proposta congiunta per la revisione della fiscalità sulle auto aziendali, finalizzata a promuovere la diffusione dei veicoli a zero e a basse emissioni. La proposta contiene due misure. La prima è incrementare la percentuale di deducibilità fiscale delle autovetture (elettriche e ibride plug-in), indipendentemente dalla modalità di acquisizione (acquisto, locazione finanziaria o noleggio), in modo da avvicinare la legislazione fiscale nazionale sull´acquisto dei veicoli da parte delle imprese a quanto avviene nei principali Paesi europei. Le attuali percentuali di deducibilità delle auto in pool (incluse quelle utilizzate dalle partite Iva) e delle auto ad uso promiscuo sono pari rispettivamente al 20% e 70%. Le associazioni propongono di innalzarle distinguendo tra vetture Bev e Phev, queste ultime ulteriormente suddivise in due fasce emissive: 1-90 grammi di CO2/km e oltre 90 g di CO2/km. La deducibilità fiscale massima sarebbe riservata alle auto elettriche : 60% per quelle in pool e partite Iva, 90% per quelle a uso promiscuo. Queste sono invece le

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

QUALENERGIA.it

www.ecostampa.it

deducibilità proposte per le vetture ibride ricaricabili Phev 1-90 g di CO2/km: 40% e 77%; Phev >90 g di CO2/km: 30% e 73%. Grazie alla misura, le associazioni stimano un aumento delle immatricolazioni di Bev e Phev nel canale corporate pari a circa il 65% medio nel triennio 2027-2029 rispetto allo scenario attuale, raggiungendo una quota complessiva di nuove immatricolazioni annuali del 30% circa nel 2029 (oggi 19% come detto). La proposta porterebbe, quindi, a circa 400.000 vetture a zero e basse emissioni coinvolte dalla misura nel canale corporate nel triennio 2027-2029. La seconda misura proposta al ministero è l´ equiparazione fiscale del rimborso del costo sostenuto dal lavoratore per la ricarica domestica dell´auto elettrica alle spese (sostenute direttamente dal datore di lavoro) per i rifornimenti di carburante o per le ricariche pubbliche/aziendali. Ciò attraverso una modifica dell´art. 51 del Tuir, includendo tra le somme che non concorrono alla formazione del reddito da lavoro dipendente anche le spese sostenute dal lavoratore per l´energia elettrica utilizzata per la ricarica domestica del veicolo aziendale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

Auto, Anfia: importazioni UE dalla Cina volano al 25% nel primo semestre



L'elettrico ad agosto tocca il record del 27,7%.

24 settembre 2026 - 13.47

(Teleborsa) - Il mercato automobilistico europeo mantiene il segno positivo anche nel bimestre estivo, pur rallentando rispetto al ritmo di giugno. Secondo i dati diffusi da ACEA, a luglio le immatricolazioni nell'Ue27 ammontano a 941.788 unità (+3% su luglio 2025), mentre ad agosto il totale sale a 708.211 unità (+4,5%). Nei primi otto mesi del 2026, i volumi immatricolati raggiungono 7.546.397 unità, in crescita del 5,3% sullo stesso periodo del 2025.

Il dato più significativo riguarda però le importazioni dalla Cina. Secondo gli ultimi dati Eurostat, nel primo semestre 2026 il valore delle importazioni in Ue27 di autovetture da Paesi extra-Ue è cresciuto del 16,1%, ma per quelle provenienti dalla Cina l'incremento è stato ben più marcato, arrivando al 70%.

"La quota delle importazioni provenienti dalla Cina è passata dal 16,7% nel primo semestre 2024 al 17,1% nel primo semestre 2025, fino a toccare il 25% nel primo semestre 2026, raggiungendo un quarto delle importazioni complessive del comparto auto da paesi Extra-UE", ha dichiarato Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.

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

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

(Foto: Cargo con auto elettriche, generata AI))

powered by Teleborsa

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

Abbonati

APP

iOS | Android

SOCIAL

SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e FinanzaDll VenerdìRobinson

NEWS E PERIODICI

HuffPost Italia
Fem
Formula Passion
VD News
Le Scienze
Limes
National Geographic

ENTERTAINMENT

DeeJay
Capital
m2o
Onepodcast
MyMovies

SERVIZI

La Repubblica Bookshop

Ilmiolibro
Enti e Tribunali
Meteo
Tvzap
Dizionario italiano
Dizionario inglese/italiano
Consigli.it
AutoXY
Sport.it

NETWORK LENA

Die WeltEl PaisGazeta WyborczaLe FigaroLe SoirTages AnzeigerTribune de Geneve

Mappa del sito Redazione Scriveteci Per inviare foto e video Servizio Clienti Pubblicità Cookie Policy Privacy Codice Etico e Best Practices Dichiarazione di accessibilità Riserva TDM

Copyright © 2001-2026 GEDI News Network S.p.a. Tutti i diritti sono riservati

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

Mercato auto europeo, crescita nei primi otto mesi: +5,3%



Elettriche al 27,7% ad agosto

24 settembre 2026 - 20.28

(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea a luglio le immatricolazioni di auto ammontano a 941.788 unità, il 3% in più rispetto a luglio 2025, mentre ad agosto il totale immatricolato ammonta a 708.211 unità, in rialzo del 4,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. E' quanto si legge dalla nota stampa ANFIA relativa alle nuove immatricolazioni di autovetture in Europa nei mesi di luglio e agosto 2026.

Nei primi otto mesi del 2026, i volumi immatricolati raggiungono 7.546.397 unità, con una variazione positiva del 5,3% rispetto allo stesso periodo del 2025.

"A luglio e ad agosto il mercato europeo dell'auto mantiene il segno positivo, così come tutti i major market, pur rallentando il trend di crescita evidenziato a giugno – commenta Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Anche in questi due mesi estivi, le immatricolazioni di vetture BEV hanno registrato un incremento. Ad agosto, in particolare, hanno rappresentato oltre un quarto delle auto vendute, toccando il 27,7%, la quota più alta mai registrata, con una crescita mensile dei volumi del 62,7%. Le PHEV si attestano all'11,1% dell'immatricolato nel mese, con un rialzo dei volumi del 10,8%. Nel cumulato gennaio-agosto 2026, la quota di penetrazione delle auto elettriche raggiunge il 21,7% (era il 21,1% nei

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

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

primi 7 mesi dell'anno), mentre per le ibride plug-in è del 10%.

In Italia, la quota dell'elettrico nel progressivo 2026 arriva appena all'8,1%, confermandosi all'ultimo posto tra i major market, mentre le PHEV pesano per il 9,4%. ANFIA continua a promuovere attivamente, con numerosi incontri a Bruxelles, la neutralità tecnologica prevista dagli emendamenti presentati all'On. Salini e chiede che, nelle more dell'applicazione e verifica dell'IAA, attualmente in discussione, vengano adottati provvedimenti urgenti di valorizzazione delle produzioni europee sulla scia di quanto fatto recentemente per l'acciaio.

Secondo gli ultimi dati disponibili, nel primo semestre 2026 il valore delle importazioni in UE27 di autovetture provenienti dai Paesi Extra UE è cresciuto del 16,1%. Per quelle provenienti dalla Cina l'incremento è ben più marcato, arrivando al 70%. Particolarmente significativo il trend degli ultimi tre anni: la quota delle importazioni provenienti dalla Cina è passata dal 16,7% nel primo semestre 2024 al 17,1% nel primo semestre 2025, fino a toccare il 25% nel primo semestre 2026, raggiungendo un quarto delle importazioni complessive del comparto auto da paesi Extra-UE".

A luglio le immatricolazioni nell'area UE-EFTA-UK sono state 1.128.110 (+3,9%), ad agosto 832.637 (+5,3%). Nei primi otto mesi il mercato raggiunge 9.192.528 unità (+5,8%).

Tutti i cinque major market crescono sia a luglio sia ad agosto. Nel mese di agosto il Regno Unito registra l'incremento maggiore (+13,7%), seguito da Spagna (+11,8%), Francia (+7,4%), Italia (+3,2%) e Germania (+2,6%).

Nell'UE, ad agosto crescono BEV (+62,7%), PHEV (+10,8%) e ibride tradizionali (+2,2%). Le vetture elettrificate raggiungono 509.892 unità, pari al 72% del mercato, mentre BEV e PHEV insieme rappresentano il 38,8%.

In Italia, i volumi totalizzati a luglio 2026 si attestano a 123.157 unità (+3,9%), mentre ad agosto si registrano 69.420 unità (+3,2%). Nei primi otto mesi del 2026, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.128.768 unità, con un rialzo dell'8,5% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2025.

Secondo ISTAT, ad agosto l'inflazione cresce del 3,3% su base annua, dal 2,9% di luglio. L'aumento è legato soprattutto agli energetici, sia regolamentati sia non regolamentati, ai beni durevoli e agli alimentari non lavorati, mentre rallentano alcuni servizi.

Tra gli energetici non regolamentati, aumentano in particolare i prezzi di gasolio per riscaldamento, benzina, gasolio per trasporto, elettricità e gas naturale.

Ad agosto benzina e diesel calano rispettivamente del 15,5% e del 28,5%. Le elettrificate raggiungono il 65,1% del mercato, con volumi in crescita del 17,8%.

Le ibride mild e full crescono del 6,9%, mentre le ricaricabili aumentano del 58,1%. Le BEV salgono del 34,5%, con quota del 6,4%, e le PHEV del 74,2%, con quota del 12,1%.

Nel cumulato, BEV e PHEV crescono rispettivamente del 69,3% e del 77,6%. Le auto a GPL rappresentano l'8,9% del mercato di agosto e calano del 7,4%.

La Spagna registra 101.949 immatricolazioni a luglio (+3,7%) e 68.544 ad agosto (+11,8%). Nei primi otto mesi il mercato cresce del 6,3%, raggiungendo 818.201 unità.

L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC segnala il superamento delle 100mila immatricolazioni a luglio per il quinto mese consecutivo. Ad agosto il mercato mantiene il trend positivo e le vetture ricaricabili raggiungono il 27,7% delle immatricolazioni.

Le ibride non ricaricabili rappresentano il 47,1% del mercato, le benzina il 18,4%, le diesel il 2,7%, le elettriche il 13,4% e le PHEV il 14,3%. Le auto a gas calano dell'11,5%.

Le emissioni medie di CO2 dell'immatricolato scendono a 95,5 g/km (-2,3%). A luglio la Francia registra 126.808 immatricolazioni (+9%), ad agosto 94.349 (+7,4%). Nei primi otto mesi raggiunge 1.078.322 unità (+3%).

Ad agosto calano diesel (-57,7%) e benzina (-40,5%), mentre le elettriche aumentano del 112,8%, raggiungendo il 38,3% del mercato. Le PHEV crescono dello 0,2%, mentre le ibride diminuiscono dell'8,8%.

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

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

La Germania registra 268.068 immatricolazioni a luglio (+1,2%) e 212.563 ad agosto (+2,6%). Nel cumulato raggiunge 1.965.024 unità (+4,8%).

Gli ordini domestici calano del 4% a luglio e crescono del 4% ad agosto. Nei primi otto mesi, gli incentivi alle elettriche hanno portato la quota delle immatricolazioni private al 40,5%. Ad agosto le ibride rappresentano il 39,8% del mercato, le BEV il 32,4% (+75,1%), la benzina il 16,7% e il diesel il 10,6%. Le emissioni medie di CO2 scendono del 18%, a 86 g/km.

Il mercato britannico registra 156.571 immatricolazioni a luglio (+11,7%) e 94.236 ad agosto (+13,7%). Nei primi otto mesi raggiunge 1.388.736 unità (+9,8%). Secondo SMMT, luglio è stato il miglior mese dal 2019 per questo periodo. Le BEV crescono del 44,5% grazie all'offerta di modelli, agli sconti e agli incentivi.

Ad agosto, le elettriche raggiungono il 29,8% del mercato (+27,7% in volume), mentre le PHEV crescono del 39,8%, con una quota del 14,5%.

Accoglienza favorevole per la revisione degli obblighi governativi volta ad allineare i target di decarbonizzazione della mobilità alla domanda reale e a tutelare investimenti, posti di lavoro e libertà di scelta dei consumatori. Nel mese, le immatricolazioni delle flotte crescono del 10,1%, mentre le vendite di auto intestate ad aziende aumentano del 14,5%.

Le immatricolazioni intestate a privati, invece, registrano una variazione positiva del 19,0%. Nel cumulato dei primi otto mesi, le HEV incrementano dell'11,2% e le BEV del 28,6%.

Le vetture diesel incrementano del 4,0% nel mese e calano del 10,5% nel cumulato, in cui riportano una market share al 4,6%. Le auto a benzina risultano in flessione del 3,5% ad agosto, con una quota di mercato del 38,3%, mentre nel progressivo da inizio anno riportano una contrazione del 3,1% rappresentando il 42,5% del venduto.

powered by Teleborsa

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

Abbonati

APP
iOS | Android

SOCIAL

SUPPLEMENTI REPUBBLICA
Affari e FinanzaDll VenerdìRobinson

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

comsteel right

Gruppo fiori - manchette

siderweb
LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

Ricrea | consorzio nazionale riciclo e recupero imballaggi acciaio

SCOPRI SIDERWEB PROVA GRATUITA

RICERCA

ACCEDI A SIDERWEB



Auto, il mercato europeo prosegue la crescita

Vavassori (Anfia): «Valorizzare le produzioni Ue sulla scia di quanto fatto per l'acciaio»

24 settembre 2026

Benvenuto in siderweb

Accedi

Username

Password

Ricordami

Login Password dimenticata?

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere l'articolo, attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni potrai navigare il sito e al termine del periodo decidere se abbonarti o continuare con i servizi gratuiti.

ARTICOLI SIMILI

24 settembre 2026

AUTO, IL MERCATO EUROPEO PROSEGUE LA CRESCITA

Vavassori (Anfia): «Valorizzare le produzioni Ue sulla scia di quanto fatto per l'acciaio»

di Federico Fusca

23 aprile 2026

AUTOMOTIVE: IL MERCATO UE TORNA A CRESCERE

I risultati positivi di marzo e febbraio hanno permesso al comparto di chiudere il trimestre col segno "piu"

di Federico Fusca

23 luglio 2026

AUTOMOTIVE, IL MERCATO UE ACCELERA A GIUGNO

Primo semestre chiuso a +5,7%. Vavassori (Anfia): «Bene i primi sei mesi, ma ci sara un rallentamento»

di Federico Fusca

18 settembre 2026

ACCIAIO, AD AGOSTO LA PRODUZIONE ITALIANA SI CONFERMA IN CALO

Dopo la frenata di luglio, lo scorso mese l'output delle acciaierie tricolore ha registrato un altro segno meno

di Federico Fusca

17 ottobre 2025

SIDERDATA: OTTOBRE 2025

I numeri dell'acciaio italiano ed europeo nell'ultimo mese

di Arianna Ducoli

Altre News

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Prova gratuita

Se vuoi sfruttare tutti i **vantaggi dell'abbonamento**, scopri la formula piu adatta alle tue esigenze.

Abbonamenti

Puoi anche **registrarti gratuitamente** per sfruttare i servizi a disposizione di tutti gli utenti. Potrai partecipare ai nostri eventi con i principali player italiani e internazionali, ricevere il siderweb TG e la newsletter Weekly con gli aggiornamenti piu rilevanti della settimana, accedere a pubblicazioni e analisi esclusive della redazione.

Registrati ora.

Registrati

LASCIA UN COMMENTO

Per partecipare alla discussione devi effettuare l'accesso

Username

Password

I NOSTRI VIDEO

STEEL FOCUS – Hormuz e Suez, le rotte della crisi

SSAB Ghedi festeggia trent'anni con il revamping della linea produttiva

siderweb TG. Edizione del 18 settembre 2026

Altri video

Unicalce

MERCATI

23 settembre 2026

FERROLEGHE: MERCATO A DUE VELOCITA

Domanda piatta per le comuni e piu frizzante per le nobili

Tondo: si consolidano gli aumenti

23 settembre 2026

TONDO: SI CONSOLIDANO GLI AUMENTI

I produttori preparano nuovi incrementi per ottobre

21 settembre 2026

COILS: IL RIALZO PROSEGUE A PICCOLI PASSI

La domanda frena aumenti piu decisi. Import ancora presente sul mercato

18 settembre 2026

ROTTAME: SETTEMBRE STABILE, POSSIBILE CAMBIO DI PASSO A OTTOBRE

Parchi sufficientemente forniti, scambi ancora ridotti. Sotto osservazione import piu caro e Turchia

16 settembre 2026

LAMINATI MERCANTILI: AUMENTI NECESSARI MA DOMANDA ANCORA DEBOLE

Pesano i costi. L'incertezza frena gli acquisti, anche nel comparto delle travi

Altre analisi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

Auto, Anfia: importazioni UE dalla Cina volano al 25% nel primo semestre

L'elettrico ad agosto tocca il record del 27,7%.

Economia 24 settembre 2026 - 13.42



Seguici su Google Discover Fonti Preferite

(Teleborsa) - Il **mercato automobilistico europeo** mantiene il segno positivo anche nel bimestre estivo, pur rallentando rispetto al ritmo di giugno. Secondo i dati diffusi da ACEA, a **luglio** le immatricolazioni nell'Ue27 ammontano a 941.788 unità (+3% su luglio 2025), mentre ad **agosto** il totale sale a 708.211 unità (+4,5%). Nei primi otto mesi del 2026, i volumi immatricolati raggiungono **7.546.397 unità**, in crescita del 5,3% sullo stesso periodo del 2025.

Il dato più significativo riguarda però le **importazioni** dalla **Cina**. Secondo gli ultimi dati Eurostat, nel primo semestre 2026 il valore delle importazioni in Ue27 di autovetture da Paesi extra-Ue è cresciuto del 16,1%, ma per quelle provenienti dalla Cina l'incremento è stato ben più marcato, arrivando al 70%.

"La quota delle importazioni provenienti dalla Cina è passata dal 16,7% nel primo semestre 2024 al 17,1% nel primo semestre 2025, fino a toccare il 25% nel primo semestre 2026, raggiungendo un quarto delle importazioni complessive del comparto auto da paesi Extra-UE", ha dichiarato **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA.

(Foto: Cargo con auto elettriche, generata AI))

Argomenti trattati

Cina (146)

Altre notizie

- Auto, Anfia: immatricolazioni in crescita a luglio
- Londra: positiva la giornata per Auto Trader Group
- Ue, S&P: AI trade vale 572 miliardi di dollari, ma resta vulnerabile alla Cina
- Eurotech, si riduce il deficit della gestione operativa nel primo semestre
- Pesante sul mercato di Londra Auto Trader Group
- Moltiply, l'utile semestrale vola a 37,1 milioni di euro trainato dalla Divisione Mavriq

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

Mercato auto europeo, crescita nei primi otto mesi: +5,3%

Elettriche al 27,7% ad agosto

Economia 24 settembre 2026 - 20.23



Seguici su Google Discover Fonti Preferite

(Teleborsa) - Secondo i **dati diffusi oggi da ACEA**, nel complesso dei **Paesi dell'Unione europea a luglio le immatricolazioni di auto ammontano a 941.788 unità, il 3% in più rispetto a luglio 2025, mentre ad agosto il totale immatricolato ammonta a 708.211 unità, in rialzo del 4,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente**. E' quanto si legge dalla **nota stampa ANFIA** relativa alle nuove **immatricolazioni di autovetture in Europa nei mesi di luglio e agosto 2026.**

Nei primi otto mesi del 2026, **i volumi immatricolati raggiungono 7.546.397 unità, con una variazione positiva del 5,3% rispetto allo stesso periodo del 2025.**

"A **luglio e ad agosto il mercato europeo dell'auto mantiene il segno positivo**, così come tutti i major market, pur rallentando il trend di crescita evidenziato a giugno – commenta **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. Anche i**n questi due mesi estivi, le immatricolazioni di vetture BEV hanno registrato un incremento**. Ad agosto, in particolare, hanno rappresentato oltre un quarto delle auto vendute, toccando il 27,7%, la quota più alta mai registrata, con una crescita mensile dei volumi del 62,7%. Le PHEV si attestano all'11,1% dell'immatricolato nel mese, con un rialzo dei volumi del 10,8%. **Nel cumulato gennaio-agosto 2026, la quota di penetrazione delle auto elettriche raggiunge il 21,7% (era il 21,1% nei primi 7 mesi dell'anno), mentre per le ibride plug-in è del 10%.**

In Italia, **la quota dell'elettrico nel progressivo 2026 arriva appena all'8,1%, confermandosi**

Argomenti trattati

Italia (978) · Germania (68) · Cina (153) · ISTAT (100) · Francia (63) · Spagna (46) · Regno Unito (49) · Bruxelles (14)

Altre notizie

- Agosto: produzione italiana di acciaio in calo del 3,5%
- Auto, Anfia: immatricolazioni in crescita a luglio
- Pesante sul mercato di Londra Auto Trader Group
- Volex spicca il volo con rialzo stime crescita utili 2027
- A luglio acciaio in calo, -1,8% su luglio 2025, ma +2,8% nel consolidato da inizio anno
- Europa, lanciati 228 nuovi ETF nei primi otto mesi: quasi il 40% a gestione attiva

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

all'ultimo posto tra i major market, mentre le PHEV pesano per il 9,4%. ANFIA continua a promuovere attivamente, con numerosi incontri a Bruxelles, la neutralità tecnologica prevista dagli emendamenti presentati all'On. Salini e chiede che, nelle more dell'applicazione e verifica dell'IAA, attualmente in discussione, vengano adottati provvedimenti urgenti di valorizzazione delle produzioni europee sulla scia di quanto fatto recentemente per l'acciaio.

Secondo gli ultimi dati disponibili, nel primo semestre 2026 il valore delle importazioni in UE27 di autovetture provenienti dai Paesi Extra UE è cresciuto del 16,1%. **Per quelle provenienti dalla Cina l'incremento è ben più marcato, arrivando al 70%. Particolarmente significativo il trend degli ultimi tre anni**: la quota delle importazioni provenienti dalla Cina è passata dal 16,7% nel primo semestre 2024 al 17,1% nel primo semestre 2025, fino a toccare il 25% nel primo semestre 2026, raggiungendo un quarto delle importazioni complessive del comparto auto da paesi Extra-UE".

A **luglio le immatricolazioni nell'area UE-EFTA-UK sono state 1.128.110 (+3,9%), ad agosto 832.637 (+5,3%). Nei primi otto mesi il mercato raggiunge 9.192.528 unità (+5,8%).**

Tutti **i cinque major market crescono sia a luglio sia ad agosto. Nel mese di agosto il Regno Unito registra l'incremento maggiore (+13,7%), seguito da Spagna (+11,8%), Francia (+7,4%), Italia (+3,2%) e Germania (+2,6%).**

Nell'UE, ad agosto crescono BEV (+62,7%), PHEV (+10,8%) e ibride tradizionali (+2,2%). **Le vetture elettrificate raggiungono 509.892 unità, pari al 72% del mercato, mentre BEV e PHEV insieme rappresentano il 38,8%.**

In **Italia, i volumi totalizzati a luglio 2026 si attestano a 123.157 unità (+3,9%), mentre ad agosto si registrano 69.420 unità (+3,2%).** Nei primi otto mesi del 2026, le immatricolazioni complessive ammontano a 1.128.768 unità, con un rialzo dell'8,5% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2025.

Secondo ISTAT, ad agosto l'inflazione cresce del 3,3% su base annua, dal 2,9% di luglio. L'aumento è legato soprattutto agli energetici, sia regolamentati sia non regolamentati, ai beni durevoli e agli alimentari non lavorati, mentre rallentano alcuni servizi.

Tra gli energetici non regolamentati, **aumentano in particolare i prezzi di gasolio per riscaldamento, benzina, gasolio per trasporto, elettricità e gas naturale.**

Ad **agosto benzina e diesel calano rispettivamente del 15,5% e del 28,5%. Le elettrificate raggiungono il 65,1% del mercato, con volumi in crescita del 17,8%.**

Le ibride mild e full crescono del 6,9%, mentre le ricaricabili aumentano del 58,1%. **Le BEV salgono del 34,5%, con quota del 6,4%, e le PHEV del 74,2%, con quota del 12,1%.**

Nel cumulato, **BEV e PHEV crescono rispettivamente del 69,3% e del 77,6%. Le auto a GPL rappresentano l'8,9% del mercato di agosto e calano del 7,4%.**

La **Spagna registra 101.949 immatricolazioni a luglio (+3,7%) e 68.544 ad agosto (+11,8%)**. Nei primi otto mesi il mercato cresce del 6,3%, raggiungendo 818.201 unità.

L'**Associazione spagnola dell'automotive ANFAC segnala il superamento delle 100mila immatricolazioni a luglio** per il quinto mese consecutivo. Ad agosto il mercato mantiene il trend positivo e le vetture ricaricabili raggiungono il 27,7% delle immatricolazioni.

Le **ibride non ricaricabili rappresentano il 47,1% del mercato, le benzina il 18,4%, le diesel il 2,7%, le elettriche il 13,4% e le PHEV il 14,3%. Le auto a gas calano dell'11,5%.**

Le **emissioni medie di CO2 dell'immatricolato scendono a 95,5 g/km (-2,3%).** A **luglio la Francia registra 126.808 immatricolazioni (+9%), ad agosto 94.349 (+7,4%).** Nei primi otto mesi raggiunge 1.078.322 unità (+3%).

Ad **agosto calano diesel (-57,7%) e benzina (-40,5%), mentre le elettriche aumentano del 112,8%**, raggiungendo il 38,3% del mercato. Le PHEV crescono dello 0,2%, mentre le ibride diminuiscono dell'8,8%.

La **Germania registra 268.068 immatricolazioni a luglio (+1,2%) e 212.563 ad agosto (+2,6%).** Nel cumulato raggiunge 1.965.024 unità (+4,8%).

Gli **ordini domestici calano del 4% a luglio e crescono del 4% ad agosto.** Nei primi otto mesi, gli incentivi alle elettriche hanno portato la quota delle immatricolazioni private al 40,5%. Ad agosto le ibride rappresentano il 39,8% del mercato, le BEV il 32,4% (+75,1%), la benzina il 16,7% e il diesel il 10,6%. **Le emissioni medie di CO2 scendono del 18%, a 86 g/km.**

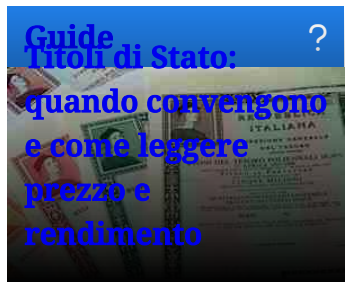
Il **mercato britannico registra 156.571 immatricolazioni a luglio (+11,7%) e 94.236 ad agosto (+13,7%)**. Nei primi otto mesi raggiunge 1.388.736 unità (+9,8%). Secondo SMMT, luglio è stato il miglior mese dal 2019 per questo periodo. Le BEV crescono del 44,5% grazie all'offerta di modelli, agli sconti e agli incentivi.

Ad agosto, **le elettriche raggiungono il 29,8% del mercato (+27,7% in volume), mentre le PHEV crescono del 39,8%, con una quota del 14,5%.**

Accoglienza favorevole per la revisione degli obblighi governativi volta ad allineare i target di decarbonizzazione della mobilità alla domanda reale e a tutelare investimenti, posti di lavoro e libertà di scelta dei consumatori. Nel mese, le immatricolazioni delle flotte crescono del 10,1%, mentre le vendite di auto intestate ad aziende aumentano del 14,5%.

Le immatricolazioni intestate a privati, invece, **registrano una variazione positiva del 19,0%. Nel cumulato dei primi otto mesi, le HEV incrementano dell'11,2% e le BEV del 28,6%.**

Le **vetture diesel incrementano del 4,0% nel mese e calano del 10,5% nel cumulato, in cui riportano una market share al 4,6%. Le auto a benzina risultano in flessione del 3,5% ad agosto, con una quota di mercato del 38,3%,** mentre nel progressivo da inizio anno riportano una contrazione



I titoli di Stato sono obbligazioni emesse da un governo per raccogliere denaro dagli investitori. Chi li acquista presta quindi capitale allo Stato e riceve in cambio una remunerazione che può...

leggi tutto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

del 3,1% rappresentando il 42,5% del venduto.

Vuoi leggere contenuti come questo?

Iscriviti alla newsletter settimanale di Teleborsa

EMAIL

Accetto le condizioni generali e di ricevere le newsletter*

ISCRIVITI

Condividi

```
```

Leggi anche

- Auto, Anfia: importazioni UE dalla Cina volano al 25% nel primo semestre
- Toscana Aeroporti, miglior agosto di sempre con oltre 1,1 milioni di passeggeri (+3%)
- Auto, UNRAE: usato torna a crescere
- Auto, immatricolazioni agosto +5,3% in Europa: Stellantis +3,5%, Volkswagen -3,6%

SEZIONI
Tutte le notizie
Italia
Europa
Mondo
Ambiente
Banche
Economia
Finanza
Politica
Scienza e tecnologia
Assicurazioni
Energia
Lusso
Comunicati Corporate

QUOTAZIONI
Tutti i mercati
Azioni Italia
ETF ETC/ETN
Obbligazioni
Fondi
Cambi e Valute
Materie Prime
Tassi
Futures e Derivati
Sedex
Warrant
Rating Agenzie
EuroTLX
Vorvel

RUBRICHE
Guide

VIDEO
Tutti i Video

AGENDA
Eventi
Calendario Macro
Calendario Dividendi
Coefficienti di rettifica e
Corporate Actions

L'AZIENDA

COESIONE ITALIA 21-27 LAZIO
Cofinanziato dall'Unione europea
REGIONE LAZIO

Grazie al contributo del **Fondo Europeo di Sviluppo Regionale**, Teleborsa ha realizzato un importante percorso di innovazione tecnologica che rafforza la sicurezza, la resilienza operativa e la qualità dei servizi digitali offerti ai propri clienti — a beneficio dell'intera **infrastruttura finanziaria italiana**.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Quotidiano
25-09-2026
Pagina 25
Foglio 1

Il Sole 24 ORE

Tiratura: 55.094
Diffusione: 107.752

www.ecostampa.it

+5,8%

MERCATO AUTO EUROPA
Continua il recupero dei volumi sul mercato europeo (più Efta e Uk) dell'auto, con le immatricolazioni in crescita da gennaio del 5,8%.

Il trend di crescita, evidenzia l'Anfia, è comunque in rallentando rispetto all'andamento di giugno. In questo periodo i volumi di Volkswagen restano stabili, Stellantis guadagna il 4,7%. Nel primo semestre dell'anno il valore delle importazioni in UE27 di autovetture provenienti dai Paesi Extra-UE è cresciuto del 16,1%, +70% per i modelli dalla Cina.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.


Sud, la sfida di convertire la ricchezza culturale in imprese e attrattività

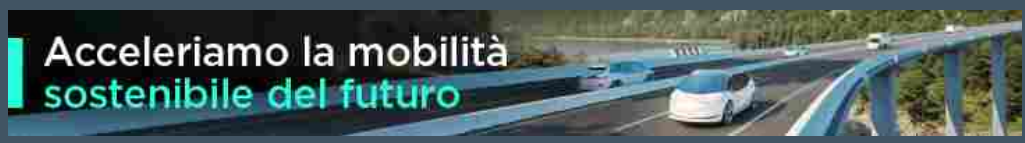
Bancari, dall'esecutivo Abi ok al confronto sul rinnovo del contratto

Al Gruppo Il Sole 24 ORE il Premio Heart Award

BorgWarner taglia in Italia e nel raffreddo in Polonia

089849-IT073K

AUTO tecnica



Cerca articoli...
Cerca

ABBONATI ALLA RIVISTA AUTO TECNICA

NEWS AUTO TECNICA INDUSTRIA MOTORSPORT CLASSIC VEICOLI COMMERCIALI LE MOTO VIDEO

Home › News › Mercato › Il mercato dell'auto europeo cresce e l'Italia resta indietro

Il mercato dell'auto europeo cresce e l'Italia resta indietro

Di **Marco Belletti** - 25 Settembre 2026



Il mercato auto europeo cresce del 5,3% ad agosto e del 5,8% nei primi otto mesi 2026

Indice dei contenuti

1. Nulla di incoraggiante
2. I cinque grandi mercati tengono il passo
3. I numeri da tenere d'occhio
4. La vera partita si gioca sull'elettrico
5. Francia e Germania accelerano
6. Italia la crescita c'è, la transizione molto meno
7. La questione non è più soltanto vendere auto
8. Il nodo del parco circolante
9. Un'Europa elettrica, ma ancora lontana dal 2019

Agosto chiude a +5,3% e porta il consuntivo dei primi otto mesi a oltre 9,19 milioni di vetture.

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



Il mercato dell'auto europeo cresce e l'Italia resta indietro
25 Settembre 2026



Apocalypse Speedster, il mostro delle dune
25 Settembre 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

Ma rispetto al 2019 mancano ancora all'appello più di 15 punti percentuali. E mentre l'elettrico accelera in tutta Europa, l'Italia rimane il grande mercato con la quota BEV più bassa.

Nonostante la crescita, sarebbe comunque prematuro parlare di ritorno alla normalità. I numeri di agosto sono positivi, quelli del cumulato gennaio-agosto ancora di più, ma basta cambiare il termine di paragone per capire che la strada da percorrere è ancora lunga.

Nulla di incoraggiante

Secondo i dati ACEA elaborati dalle associazioni del settore, nell'Europa Occidentale allargata a UE, EFTA e Regno Unito, ad agosto sono state immatricolate 832.637 autovetture, il 5,3% in più rispetto alle 791.054 dello stesso mese del 2025. Nei primi otto mesi del 2026 il totale raggiunge così 9.192.528 unità, con una crescita del 5,8% sull'anno precedente.

Numeri incoraggianti ancora lontani dai livelli pre-pandemia: rispetto ai primi otto mesi del 2019 il mercato europeo è infatti più basso del 15,1%. Il Centro Studi Promotor mette in evidenza inoltre che anche agosto, preso singolarmente, rimane a -22,5% rispetto allo stesso mese del 2019.

In altre parole, il mercato sta recuperando, ma non ha ancora recuperato tutto.

I cinque grandi mercati tengono il passo

La crescita di agosto è generalizzata nei cinque principali mercati europei. Il Regno Unito è quello che registra l'incremento più consistente, con un +13,7%, seguito dalla Spagna con +11,8%, dalla Francia con +7,4%, dall'Italia con +3,2% e dalla Germania con +2,6%.

Nel cumulato gennaio-agosto la graduatoria cambia leggermente: il Regno Unito cresce del 9,8%, l'Italia dell'8,5%, la Spagna del 6,3%, la Germania del 4,8% e la Francia del 3,0%.

L'Italia mantiene quindi una posizione importante per volumi, ma la sua performance quantitativa non si traduce ancora in un analogo risultato sul fronte della transizione



Autonomy For Art, quando arte e auto abbattono le barriere
24 Settembre 2026



Renault 8 Gordini Concept, torna il mito ma con i watt
24 Settembre 2026



La prima auto dei giovani slitta a 30 anni
24 Settembre 2026

Articoli correlati

stellantis



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

energetica.

I numeri da tenere d'occhio

Indicatore	Agosto	Gennaio-agosto
Europa Occidentale UE+EFTA+UK	832.637	9.192.528
Crescita sul 2025	+5,3%	+5,8%
Scostamento dal 2019	-22,5%	-15,1%
Quota BEV	29,2%	23,2%
Quota PHEV	11,3%	10,5%
Quota ECV complessiva	40,5%	33,7%

Fonti: ACEA, ANFIA, Centro Studi Promotor; dati agosto 2026

La vera partita si gioca sull'elettrico

È però osservando le alimentazioni che emerge la trasformazione più interessante.

Ad agosto, nell'Europa Occidentale, le BEV raggiungono il 29,2% del mercato, contro il 20,2% di un anno fa.

Le immatricolazioni di elettriche pure crescono del 52,2%, mentre nel cumulato gennaio-agosto arrivano a 2.133.364 unità, con un incremento del 38,8%. La quota BEV nei primi otto mesi sale così al 23,2%, dal 17,7% del 2025.

Alle elettriche pure si aggiungono le ibride plug-in. Ad agosto le PHEV valgono l'11,3% del mercato europeo, con una crescita del 13,5%; nel cumulato raggiungono il 10,5%, contro il 9,1% dello stesso periodo dello scorso anno.

Il risultato è una quota complessiva di auto ricaricabili del 40,5% ad agosto e del 33,7% nei primi otto mesi.

La fotografia restituisce quindi un mercato nel quale l'elettrificazione non è più un fenomeno marginale o confinato a pochi modelli premium: sta diventando una componente strutturale della domanda.

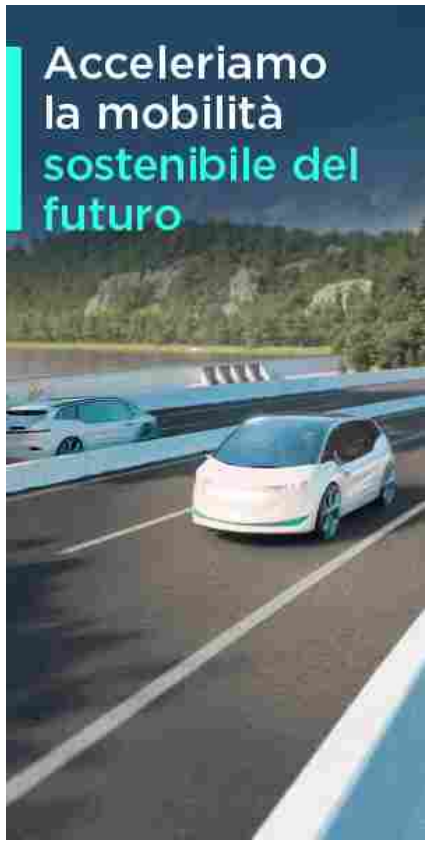
Francia e Germania accelerano

Il confronto tra i principali mercati rende il quadro ancora più evidente.

La Francia, ad agosto porta le BEV al 38,3%, con una crescita delle immatricolazioni elettriche del 112,8%. La Germania raggiunge il 32,4%, con un incremento del 75,1%. Anche il Regno Unito arriva al 29,8%, mentre la Spagna si ferma al 13,4%.

Il dato italiano, invece, è del 6,4% ad agosto e dell'8,1% nel cumulato gennaio-agosto.

Ed è proprio questo il paradosso italiano: le BEV crescono molto rapidamente, +34,5% ad agosto e +69,3% nei primi otto mesi, ma partono da una base talmente bassa che la quota





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

di mercato rimane lontana da quella degli altri grandi Paesi europei.

Italia la crescita c'è, la transizione molto meno

Il mercato italiano delle autovetture cresce dell'8,5% nei primi otto mesi. Le auto elettrificate rappresentano complessivamente il 66,5% del mercato cumulato, mentre le ricaricabili arrivano al 17,5%.

La componente BEV pesa per l'8,1%, quella PHEV per il 9,4%. Nel frattempo benzina e diesel continuano a perdere terreno: nei primi otto mesi le immatricolazioni a benzina diminuiscono del 16,7%, quelle diesel del 26,1%.

Il risultato è una transizione che procede, ma con caratteristiche molto italiane: ibrido tradizionale protagonista, plug-in in forte crescita e BEV ancora relativamente poco diffuse.

Il Centro Studi Promotor mette in evidenza proprio questo aspetto: l'Italia è seconda tra i cinque grandi mercati europei per crescita percentuale delle BEV nel cumulato, ma resta ultima per quota di mercato, con l'8,1% contro il 29,9% della Francia, il 26,2% della Germania, il 25,6% del Regno Unito e il 10,2% della Spagna.

È una differenza che non può essere letta soltanto attraverso le percentuali di crescita. Dice qualcosa anche sulla velocità effettiva con cui il parco circolante sta cambiando.

La questione non è più soltanto vendere auto

ANFIA sottolinea come la crescita europea delle elettriche e delle plug-in si inserisca in un quadro nel quale la transizione richiede strumenti strutturali e coordinati.

L'associazione richiama anche il rallentamento del mercato rispetto alla crescita registrata nei mesi precedenti e la necessità di accompagnare il rinnovo del parco.

Nel frattempo, la proposta di revisione della fiscalità delle flotte aziendali avanzata dalle associazioni della filiera punta a favorire l'immatricolazione di circa 400mila veicoli a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029, con un impegno finanziario stimato in 515 milioni di euro.

È un passaggio importante perché le flotte rappresentano uno dei principali canali attraverso i quali le nuove tecnologie possono arrivare rapidamente anche nel mercato dell'usato.

E proprio l'usato potrebbe essere la chiave del problema italiano: una maggiore disponibilità di vetture elettrificate di seconda mano potrebbe rendere la transizione accessibile a una platea più ampia di automobilisti.

Il nodo del parco circolante

L'Europa continua a immatricolare più auto rispetto al 2025, ma resta significativamente sotto i livelli del 2019.

E in Italia la questione è ancora più delicata perché la crescita delle nuove immatricolazioni

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

www.ecostampa.it

convive con un parco circolante che ha bisogno di essere progressivamente rinnovato.

Da questo punto di vista, il dato sulle alimentazioni racconta soltanto una parte della storia. Non è sufficiente aumentare la percentuale di BEV nelle immatricolazioni, ma occorre anche fare in modo che queste vetture entrino nel parco circolante in quantità tali da produrre effetti concreti sulle emissioni, sui consumi e sulla sicurezza.

La partita, quindi, non riguarda semplicemente quale motore scegliere, ma come costruire un sistema di mobilità capace di accompagnare il cambiamento senza lasciare indietro il mercato e gli automobilisti.

Un’Europa elettrica, ma ancora lontana dal 2019

Il bilancio di agosto consegna dunque una fotografia apparentemente semplice e in realtà molto più complessa.

Da una parte c’è un mercato europeo che cresce per l’ottavo mese consecutivo e che nei primi otto mesi mette a segno un +5,8%. Dall’altra c’è un gap ancora importante rispetto al 2019.

Nel mezzo c’è una trasformazione tecnologica che procede rapidamente, con BEV e PHEV ormai oltre il 40% delle nuove immatricolazioni in agosto nell’Europa Occidentale.

L’Italia partecipa alla trasformazione, ma a una velocità diversa. Le elettriche crescono molto, tuttavia la loro quota resta lontana da quella dei principali partner europei.

Il vero tema dei prossimi mesi, quindi, non sarà probabilmente capire se il mercato elettrico crescerà. I dati sembrano già indicare una direzione precisa. La domanda sarà piuttosto quanto rapidamente riuscirà a crescere e quali condizioni economiche, fiscali e industriali permetteranno all’Italia di ridurre il divario.

Perché il futuro dell’automobile non si decide soltanto nei listini dei costruttori. Si decide anche nella fiscalità, nelle flotte aziendali, nelle infrastrutture, nel mercato dell’usato e, soprattutto, nella possibilità per l’automobilista di trovare una tecnologia nuova che sia realmente accessibile.

E forse è proprio questa la fotografia più interessante di agosto 2026: l’auto europea sta ripartendo, ma la vera corsa deve ancora cominciare.

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



[Le immagini di questo articolo sono state generate con IA]

agosto 2026 Anfia Auto elettriche BEV Centro Studi Promotor mercato auto europeo PHEV

Articolo precedente

Apocalypse Speedster, il mostro delle dune

ALTRO DALL'AUTORE



Il mercato dell'auto europeo cresce e l'Italia resta indietro



Apocalypse Speedster, il mostro delle dune



Autonomy For Art, quando arte e auto abbattono le barriere

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



www.ecostampa.it

ANFIA MOTORSPORT FORUM 2026, APPUNTAMENTO A MILANO

25 Settembre 2026 Formula Motori



Tempo di lettura: 2 minuti

La filiera italiana del motorsport si prepara a incontrarsi a Milano. Mercoledì 14 ottobre 2026, presso l'Auditorium di Assolombarda in via Pantano 9, si terrà la seconda edizione dell'ANFIA Motorsport Forum, giornata dedicata a innovazione, tecnologie e trasformazioni del settore.

L'evento, in lingua italiana, riunirà aziende e operatori del comparto per discutere le principali evoluzioni del motorsport in Italia. Tra i temi annunciati ci sono sicurezza, spettacolo, digitalizzazione ed evoluzione tecnologica: aspetti che stanno modificando il modo di progettare, organizzare e vivere le competizioni.

Il programma dell'evento

L'accredito e il welcome coffee sono previsti dalle 9.00, mentre i lavori inizieranno alle 10.00 con i saluti istituzionali di Roberto Vavassori, presidente ANFIA, Alvise Biffi, presidente di Assolombarda, e Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti ANFIA.

Alle 10.30 è previsto l'intervento di Stefano Domenicali, presidente e CEO della Formula 1. Alle 11.00 Riccardo de Filippi, in rappresentanza di ANFIA-Motorsport, presenterà lo studio dedicato al settore.

La parte centrale della mattinata sarà dedicata a due tavole rotonde tematiche. La prima, intitolata *Oltre la performance: come Sicurezza e Spettacolo stanno ridisegnando il Motorsport*, coinvolgerà Formula Medicine, Racing Force, la cui partecipazione è indicata come da confermare, CBS Compositi, ZF Racing e OZ Racing.

La seconda tavola rotonda, *La gara invisibile: quando l'Intelligenza Digitale fa la differenza*, affronterà il ruolo degli strumenti digitali nelle competizioni con la partecipazione prevista di Podium, Marelli, e-Shock, SKF e Pirelli.

Gli ospiti e la chiusura

Cerca

ARTICOLI RECENTI

ANFIA Motorsport Forum 2026, appuntamento a Milano
Italian Bike Week 2026, VM Cycles vince il Custom Bike Show
Fondazione Renault, 25 anni di mobilità solidale
Mercato auto europeo, agosto 2026 cresce del 5,3%
Microlino al Festival Car 2026

Radio FORMULA MOTORI
00:00 / 00:00
FormulaMotori Radio del 15/04/2017: Nuova Kia Picanto test drive a Barcellona e Nuova Toyota Yaris provata a Leiden Olanda

Cerca

ISCRIVITI AL NOSTRO CANALE YOUTUBE
Nuove Citroën C3 e C5 Aircross: eccole dal vivo a Torino 2026!

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

www.ecostampa.it

Alle 12.45 interverrà Thomas Laudenbach, vicepresidente di Porsche Motorsport. La giornata proseguirà con le conclusioni affidate a Geronimo La Russa, presidente ACI, in programma alle 13.15.

Il networking light lunch inizierà alle 13.30, mentre la fine dei lavori è fissata alle 15.00.

La scelta dei temi mette al centro due direttrici ormai decisive per la filiera: da una parte la sicurezza e la capacità di trasformare l'esperienza sportiva in spettacolo, dall'altra l'uso dell'intelligenza digitale per migliorare processi e gestione delle competizioni. Secondo la nostra redazione, il confronto tra realtà industriali, organismi di settore e protagonisti internazionali può offrire una lettura concreta delle sfide che attendono il motorsport italiano.

Motorsport ANFIA, ANFIA Motorsport Forum, Formula 1, Milano, Motorsport, Porsche Motorsport, Stefano Domenicali, Thomas Laudenbach

« Italian Bike Week 2026, VM Cycles vince il Custom Bike Show

RELATED POSTS



Rally delle Palme 2026, partenza da Bordighera

24 Settembre 2026
Formula Motori 0
Il 27° Rally delle Palme si correrà domenica 18 ottobre tra Bordighera e Sanremo. In palio...
Motorsport



Formula SAE Italy 2026, vincono Padova, Graz e Praga

23 Settembre 2026
Formula Motori 0
Si è conclusa lo scorso 6 settembre a Varano de' Melegari la XXI Formula SAE Italy:...
Formula SAE Motorsport



Ferrari SF90 contro F-35: sfida a Grottaglie

21 Settembre 2026
Formula Motori 0
L'11 ottobre 2026 la base MARISTAER di Grottaglie ospiterà, secondo il programma diffuso dagli organizzatori, una...
Motorsport

LEAVE A COMMENT

Comment

Name

Email

Website URL

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

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

IL TUO GIORNALE PREFERITO SU Google

MOBILANDIA Rilassati! Pensiamo a tutto NOI! ... scopri ALL INCLUSIVE Trasporto e montaggio INCLUSO NESSUN ACCONTO Paga con il Bancomat in 12 MESI

Attualità

L'auto europea cambia marcia: l'elettrico corre e i cinesi conquistano spazio

Nei primi otto mesi del 2026 le elettriche a batteria arrivano al 21,7% del mercato Ue, mentre benzina e diesel scendono al 29%

SERENA BELLANDI
Email:
media@giornalelavoce.it

25 SETTEMBRE 2026 - 06:00



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

L'auto europea sta cambiando faccia. Non è più soltanto una questione di nuovi modelli o di motori diversi: a cambiare è la **composizione stessa del mercato**. Nei primi otto mesi del 2026 nell'Unione europea sono state immatricolate circa **1,64 milioni di auto elettriche a batteria**, pari al **21,7% delle nuove immatricolazioni**, contro il 15,8% dello stesso periodo del 2025. Nello stesso arco di tempo le ibride hanno raggiunto il **36,6%**, mentre benzina e diesel insieme sono scesi al **29%**, dal 37,5% di un anno fa. I dati più recenti di ACEA confermano una crescita complessiva del mercato Ue del **5,3%** nei primi otto mesi.

La svolta è ancora più evidente guardando soltanto ad **agosto**. Nell'Unione europea sono state immatricolate **708.211 automobili**, il 4,5% in più rispetto allo stesso mese del 2025; considerando anche Regno Unito ed EFTA, l'aumento sale al 5,3%. Nel mercato dell'Europa occidentale richiamato dai dati ACEA, invece, le elettriche a batteria hanno raggiunto il **27,7% delle vendite mensili**, il livello più alto indicato per il periodo. È un'accelerazione che arriva mentre il settore continua a fare i conti con prezzi dell'energia elevati e incertezza geopolitica.

Il dato europeo, però, nasconde differenze enormi tra un Paese e l'altro. Nei primi otto mesi del 2026 le immatricolazioni di auto elettriche sono cresciute del **74,2% in Francia**, del **53,1% in Germania** e del **40,9% in Danimarca**. L'Italia procede a un'altra velocità: la quota delle elettriche a batteria nel cumulato dell'anno si ferma all'**8,1%**, mentre le ibride plug-in valgono il **9,4%**.

È una distanza che si vede anche nei dati di metà anno. A giugno l'ACEA indicava per l'Ue una quota del **20,7%** per le elettriche a batteria, mentre le ibride raggiungevano il 37,3%; nello stesso periodo l'Italia registrava una crescita significativa delle ibride tradizionali e delle plug-in, ma rimaneva molto più indietro sul full electric.

Il risultato è che l'Italia continua ad avere un mercato nel quale **l'ibrido è la vera tecnologia di transizione**, mentre l'elettrico puro fatica a conquistare una quota comparabile a quella dei principali mercati europei. E questo diventa particolarmente importante per un Paese che ha una filiera automobilistica fortemente integrata con il resto dell'Europa.

Mentre cambia la tecnologia, cambia anche la geografia dei costruttori. E qui arriva la seconda grande notizia. **Geely** ha raggiunto circa **289 mila immatricolazioni** da gennaio ad agosto, entrando all'ottavo posto nella classifica europea dei gruppi. Ma non è un caso isolato.

Crescono anche **BYD, SAIC, Chery e Leapmotor**. Complessivamente, i cinque gruppi cinesi indicati nel quadro di mercato hanno raggiunto **1.034.685 immatricolazioni** nei primi otto mesi dell'anno. Una cifra che dà la misura di quanto rapidamente i marchi cinesi stiano passando dall'essere una presenza marginale a diventare una componente riconoscibile del mercato europeo.

Edicola digitale

Leggi l'ultima edizione
Acquista l'edizione



I più letti



Attualità

La lingua italiana è importante ma a Settimo Torinese le maestre non la conoscono



Cronaca

Truffa della legna: compra 50 quintali, ma gliene consegnano solo 17. I carabinieri di Cavagnolo sventano l'operazione



La Voce Economia

Si salvi chi può. A Leini e Settimo Torinese arrivano gli arabi e occuperanno 32 campi da calcio con i pannelli solari



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

La novità è particolarmente significativa perché alcuni di questi marchi non stanno entrando in Europa soltanto attraverso il prezzo. Stanno costruendo **reti commerciali, gamma di modelli, produzione locale e accordi industriali**. Il caso più evidente è **Leapmotor**, arrivata sul mercato europeo con il sostegno commerciale di **Stellantis**, che ne ha favorito la distribuzione attraverso la propria rete.

L'avanzata dei marchi cinesi si accompagna a un aumento delle importazioni. Secondo i dati **ANFIA**, nel primo semestre 2026 il valore delle importazioni italiane di autovetture è cresciuto dell'11% rispetto allo stesso periodo del 2025. Più in generale, l'Italia continua a importare la maggior parte del valore degli autoveicoli da altri Paesi europei: nell'intero comparto, l'**84,5%** del valore importato nel primo semestre proveniva dall'Europa.

La Cina, però, è il Paese che cresce più rapidamente tra le origini extraeuropee. Nel quadro richiamato dall'ANFIA, la quota cinese sulle importazioni extra-Ue del comparto auto è salita fino al **25% nel primo semestre 2026**, contro il 16,7% del primo semestre 2024. Il presidente ANFIA **Roberto Vavassori** ha richiamato in questo contesto la necessità di mantenere un approccio di **neutralità tecnologica**, cioè senza legare la politica industriale a una sola soluzione tecnica.

È un tema destinato a pesare sempre di più sulla politica industriale europea: perché la transizione all'elettrico non significa soltanto cambiare il motore delle automobili. Significa anche decidere **chi produrrà batterie, componenti, software e veicoli** e dove verrà generato il valore economico della trasformazione.

In questo nuovo scenario c'è naturalmente anche **Stellantis**, protagonista assoluta dell'industria automobilistica italiana e torinese. Ad agosto il gruppo ha immatricolato nell'Europa allargata a EFTA e Regno Unito circa **110 mila vetture**, pari al **13,2% del mercato**. Nei primi otto mesi le immatricolazioni sono cresciute del **4,7%** rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.



Il gruppo guidato da **Antonio Filosa** rimane però dietro a **Volkswagen**, che ad agosto ha mantenuto il primo posto nell'Europa allargata con una quota del **25,3%**. Al terzo posto si colloca il gruppo Renault, con l'8,6%.

Per Stellantis la partita è particolarmente delicata anche perché coincide con la trasformazione dello stabilimento di **Mirafiori**, dove la produzione della **Fiat 500 elettrica e ibrida** deve confrontarsi con una domanda europea nella quale le due tecnologie stanno prendendo direzioni diverse da Paese a Paese.

Mirafiori dentro una trasformazione enorme

Per Torino il dato europeo non è quindi una statistica distante. È direttamente collegato al futuro della sua industria automobilistica. **Mirafiori** si trova esattamente dentro il passaggio descritto dai numeri: elettrico in crescita, ibrido ancora dominante, concorrenza cinese sempre più aggressiva e costi industriali che pesano sulla competitività.

Esteri

Usa, passeggero immobilizzato con nastro adesivo su un volo American Airlines: l'aereo viene dirottato e costretto ad atterrare a Baltimora



Ultimi Video



Vola appeso all'elicottero dopo un salto di 70 metri: così i vigili del fuoco salvano un vitello di 220 chili (VIDEO)



Netanyahu trasforma l'Onu in un pollaio digitale: tutti pappagalli contro Israele (VIDEO)

Di Battista torna in video dopo il malore: «I medici cubani mi hanno salvato la vita. Tornerò prestissimo» (VIDEO)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Lo stabilimento torinese ha già aumentato la produzione rispetto al 2025 grazie all'arrivo della **500 ibrida**, ma Stellantis ha annunciato anche nuove settimane di cassa integrazione per circa mille lavoratori della linea della 500 elettrica e ibrida. L'azienda ha indicato tra i problemi da affrontare anche il costo dell'energia, mentre i sindacati chiedono un secondo modello per aumentare la saturazione produttiva dello stabilimento.

La contraddizione è evidente: **l'Europa compra sempre più auto elettriche, ma non tutte le fabbriche europee riescono ancora a trasformare questa crescita in volumi produttivi sufficienti**. E mentre i grandi gruppi europei cercano di adattarsi, i costruttori cinesi stanno conquistando quote di mercato con una velocità che pochi anni fa sarebbe stata difficile da immaginare.

Il mercato racconta quindi una transizione meno lineare di quanto potrebbe sembrare. L'elettrico cresce rapidamente, ma le **ibride restano la motorizzazione più scelta** nell'Unione europea. Allo stesso tempo, benzina e diesel arretrano, ma non sono ancora scomparsi: insieme rappresentano ancora circa il 29% del mercato Ue nei primi otto mesi.

E soprattutto non esiste un'unica Europa dell'auto. La Francia e la Germania stanno accelerando sull'elettrico, l'Italia resta molto più prudente, mentre i costruttori cinesi avanzano trasversalmente sfruttando una gamma sempre più ampia di tecnologie e modelli.

La conseguenza è che la sfida dei prossimi anni non sarà soltanto **elettrico contro motore termico**. Sarà anche Europa contro Asia, vecchi gruppi industriali contro nuovi protagonisti, fabbriche tradizionali contro nuove catene produttive e, soprattutto, **capacità di innovare contro capacità di adattarsi rapidamente**.

Per Torino, dove l'automobile non è soltanto un settore industriale ma una parte della propria storia economica, il messaggio dei numeri europei è particolarmente chiaro: il mercato sta cambiando. La domanda si sta spostando. E la vera partita per Mirafiori sarà riuscire a **cambiare abbastanza velocemente insieme al mercato**.



Mattarella a Candiolo per i 40 anni della Fondazione Agnelli: «La ricerca diventi cura»

Il presidente della Repubblica ha visitato l'Istituto Nazionale Oncologico nel giorno della ricerca sul cancro, a quarant'anni dalla nascita della Fondazione Allegra Agnelli. Inaugurata una nuova Tac Photon-Counting da quasi 3 milioni di euro



Da Mogadiscio a Torino: Giorgio sfidò i nazisti alla radio, Isabella recitò in "Riso amaro". La città dedica un giardino ai fratelli Marincola

Venerdì 25 settembre Torino intitola il giardino tra via Masserano e via Biella ai due fratelli italo-somali: dietro quei nomi ci sono due vite che attraversano quasi un secolo di storia italiana



Pascoli e fondi pubblici, scattano i controlli in Alta Valle di Susa: recuperati oltre 98 mila euro

I controlli dei Carabinieri Forestali sulle domande di sostegno agricolo hanno portato a sanzioni e riduzioni dei premi. Altre 5.629 euro saranno recuperate nei prossimi tre anni

Tag
Antonio Filosa , Geely , BYD , SAIC , Chery , Leapmotor , Stellantis , Mirafiori , Fiat , Unione europea

Commenti scrivi/Scopri i commenti
Condividi le tue opinioni su Giornale La Voce
Caratteri rimanenti: 400
Invia

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

L'Edicola
Edizione Nazionale

www.ecostampa.it

MERCATO DELL'AUTO

L'elettrico vola in Europa e le termiche crollano sotto la soglia del 30% Boom dei marchi cinesi

L'Italia resta indietro
I costruttori del Sol Levante conquistano un quarto delle importazioni extra-Ue nei primi 8 mesi del 2026
Le ibride guidano le vendite

TORINO

Il mercato europeo dell'auto continua a crescere, ma soprattutto sta cambiando rapidamente composizione. Nei primi otto mesi del 2026 nell'Unione Europea sono stati immatricolate 1,64 milioni di auto elettriche, pari al 21,7% del mercato, contro il 15,8% dello stesso periodo del 2025. Le ibride si confermano la motorizzazione preferita, con una quota del 36,6%, mentre benzina e diesel scendono complessivamente al 29%, dal 37,5% di un anno fa. Anche conferma agosto la tendenza: secondo i dati Acea, in Europa Occidentale sono state immatricolate 832.637 vetture, il 5,3% in più rispetto ad agosto 2025. Le Bev hanno raggiunto nel mese il 27,7% delle vendite, il livello più alto mai registrato, con volumi in crescita del 62,7%.

La corsa all'elettrico è particolarmente evidente nei principali mercati. Nei primi otto mesi dell'anno le immatricolazioni di Bev sono aumentate del 74,2% in Francia, del 53,1% in Germania e del 40,9% in Danimarca. L'Italia resta invece distante: la quota dell'elettrico nel cumulato 2026 è dell'8,1%, mentre le ibride plug-in valgono il 9,4%.

Parallelamente cresce la presenza dei costruttori cinesi. Nel complesso, Geely, Byd, Saic, Chery e Leapmotor hanno totalizzato 1.034.685 immatricolazioni nei primi otto mesi dell'anno. La crescita dei marchi cinesi si accompagna ad un aumento delle importazioni. Secondo l'Anfia, nel primo semestre 2026 il valore delle importazioni di autovetture extra-Ue è cresciuto del 16,1%; quelli provenienti dalla Cina sono aumentati del 70%. La loro quota sulle importazioni extra-Ue è passata dal 16,7% del primo semestre 2024 al 25% nello stesso periodo del 2026.

«La quota delle importazioni provenienti dalla Cina è passata dal 16,7% nel primo semestre 2024 al 17,1% nel primo semestre 2025, fino a toccare il 25% nel primo semestre 2026, raggiungendo un quarto delle interessi complessivi del comparto auto da paesi Extra-Ue», sottolinea il presidente Anfia Roberto Vavassori, che richiama anche la necessità di mantenere un approccio di neutralità tecnologica. In questo scenario Stellantis ha immatricolato in agosto 109.823 vetture in Europa Occidentale, il 3,5% in più rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi otto mesi il gruppo ha raggiunto 1,36 milioni di immatricolazioni, con una crescita del 4,7% e una quota del 4,8%, alle spalle di Volkswagen che si colloca al primo posto tra i costruttori con il 25,7% del mercato europeo.

AMALIA ANGOTTI


«Più fondi e meno burocrazia» Appello di 60 scienziati all'Ue

Marina, nuovi sistemi d'arma per due cacciatorpediniere

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Marocco, l'Ambasciatore Salzano visita lo stabilimento dell'azienda bolognese ATG a Tangeri

By **Italpress** - 27 Settembre 2026 6



ROMA (ITALPRESS) – **L'ambasciatore d'Italia in Marocco, Pasquale Salzano, ha visitato oggi lo stabilimento di ATG Maroc a Tangeri**, in occasione del decimo anniversario di attività della società nel Regno. Lo rende noto lo stesso diplomatico tramite un post sui social media. ATG è un'azienda italiana nata a Castello d'Argile, in provincia di Bologna, specializzata nella componentistica automotive ad alto

TREND NEWS



La Finanza nei contratti di acquisizione, il libro di Luca Ponti,...



IEG, si è chiusa a Rimini la prima edizione di BEX...

La Regione Lombardia protagonista alla Climate Week di New York con...



Colombini rileva il 70% di Snaidero Rino

Inaugurato a Fidenza il nuovo Polo scolastico Villa Ferro, Foti "10,5...

Italpress - 27 Settembre 2026 0



ROMA (ITALPRESS) – "Sono particolarmente orgoglioso di essere qui a Fidenza per visitare una delle 166 nuove scuole realizzate in Italia con i fondi...

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

contenuto tecnologico.

Nella sede di Tangeri, ha sottolineato l'ambasciatore, operano standard produttivi elevati, attività di ricerca e sviluppo, tecnologie avanzate e personale marocchino altamente qualificato. **La presenza in Marocco si è sviluppata affiancando la casa madre italiana**, che continua a produrre e a sviluppare tecnologia e competenze in Italia. Lo stabilimento di Tangeri ha rafforzato la capacità industriale del gruppo, la vicinanza ai clienti e l'integrazione in una delle filiere automotive più dinamiche della regione.

"È una complementarità che racconta bene le opportunità tra i nostri due Paesi: ***tecnologia e know-how italiani, competenze marocchine e una filiera industriale che può crescere ancora"***, ha dichiarato Salzano.

L'ambasciatore ha ringraziato Franco Coraglia, direttore generale di ATG Maroc e referente ANFIA in Marocco, per l'accoglienza e per l'accompagnamento nella visita. Con Coraglia, Salzano ha già avuto occasione di conoscere altre imprese italiane della filiera automotive presenti nel Paese e ha annunciato che i contatti proseguiranno nei prossimi mesi.

"Promuovere le nostre imprese significa anche conoscerle da vicino, ascoltarne le esigenze e far emergere la qualità della presenza industriale italiana in Marocco", ha concluso l'ambasciatore.

– Foto Ambasciata d'Italia a Rabat –

(ITALPRESS).

Previous article

Pavanetto "Intelligenza artificiale per il turismo veneto è un'opportunità, ma va governata"

Next article

Inaugurato a Fidenza il nuovo Polo scolastico Villa Ferro, Foti "10,5 milioni di euro di risorse Pnrr per la realizzazione"

Italpress

MORE FROM AUTHOR

Pavanetto "Intelligenza artificiale per il turismo veneto è un'opportunità, ma va...

Italpress – 27 Settembre 2026 0



VENEZIA (ITALPRESS) – "L'intelligenza artificiale sta imprimendo un cambiamento epocale alle nostre vite e anche al modo di scegliere, organizzare e vivere un viaggio....

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Quotidiano
28-09-2026
Pagina 9
Foglio 1

italypost

Tiratura: 12.000

www.ecostampa.it

Cinesi, produrre in Europa è una scommessa da giocare tra Made in Ue e condizioni della filiera

di **A.A.**

I dazi sulle auto a batteria, in vigore da ottobre 2024, comprimono i margini delle case automobilistiche cinesi. Ben più che i maggiori costi dei noli, effetto della corsa al rialzo del greggio. Non è un caso che la corsa agli insediamenti per produrre in Europa sia in pieno svolgimento. Ma conviene davvero? Una simulazione di Mobility Global per ItalyPost risponde in senso affermativo. «Sì, la produzione o l'assemblaggio in Europa possono migliorare in modo significativo la redditività per gli Oem cinesi», è l'analisi di Susanna Huang, Consulting Associate Director di Mobility Global. Il risultato, precisa, dipende da scala, localizzazione e investimenti necessari.

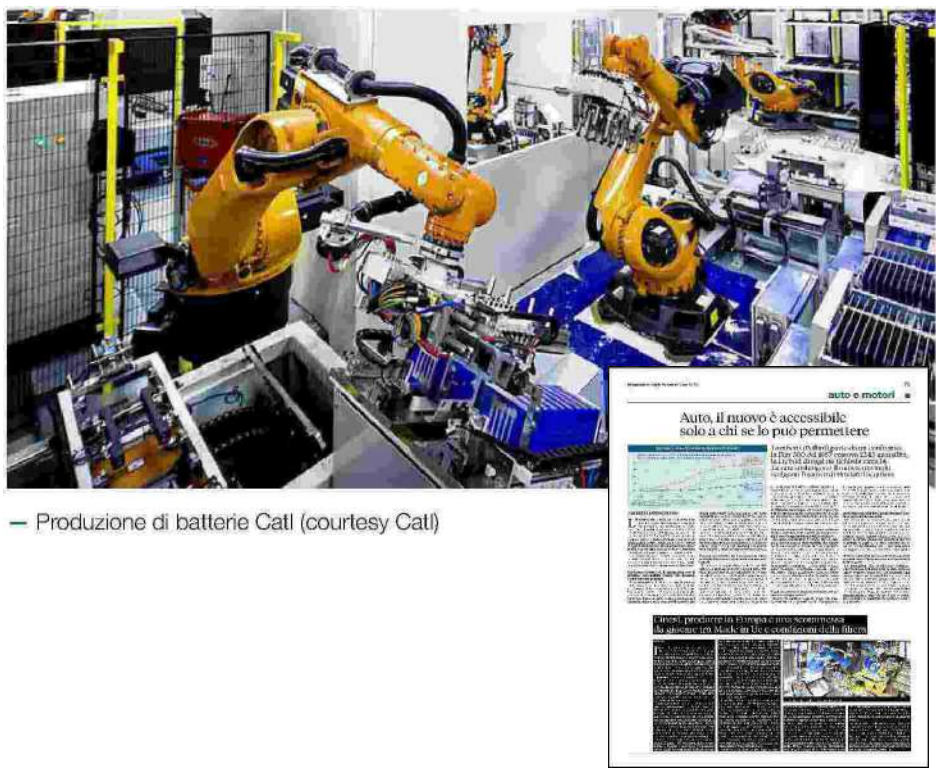
Mobility Global ha calcolato che in un'ipotetica produzione del Suv Leapmotor C10 in Germania, un modello di assemblaggio Ckd (kit di componenti inviato dalla Cina e assemblato in uno stabilimento europeo) può generare un margine lordo sostanzialmente superiore rispetto a un modello di importazione Cbu (veicolo completamente assemblato). I principali fattori trainanti? I dazi evitati sulle vetture complete e i minori costi logistici.

Non ci sono solo pro. «Il confronto – spiega Huang – riflette dinamiche economiche a regime e non tiene pienamente conto degli investimenti iniziali necessari per gli impianti di assemblaggio, la localizzazione dei fornitori, il supporto ingegneristico, l'omologazione e l'avvio della produzione (ramp-up)». Di conseguenza, il punto è se i guadagni operativi siano sufficienti a giustificare l'investimento e la trasformazione della catena di fornitura. «Sotto l'attuale regime tariffario l'assemblaggio locale può rivelarsi una strategia a lungo termine più interessante rispetto all'importazione di veicoli completi dalla Cina». Secondo Mobility Global il fatto che i costruttori cinesi producano nell'Ue «non basterà a creare parità di condizioni nella concorrenza per gli Oem europei: dovranno diventare più snelli e più veloci nel portare i propri prodotti sul mercato».

E mentre la Spagna tenta una mediazione sul perimetro del "Made in Europe", resta cruciale quanto della vettura sarà davvero prodotto in Europa. Volkswagen, Stellantis e Renault chiedono che il 70% delle auto vendute nell'Ue abbia il 70% del valore generato nei Ventisette. Con un'asticella così alta per i cinesi «il solo assemblaggio locale risulterebbe probabilmente insufficiente», osserva Huang. Significherebbe partire da sedili, interni, vetri e pneumatici, che hanno già una filiera europea, per poi arrivare a batterie, powertrain ed elettronica. Un pezzo fondamentale della contesa è qui.

Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia (l'associazione nazionale della filiera automobilistica), guarda la situazione dalla parte dei fornitori e ricorda che batteria, propulsione elettrica, elettronica e software rappresentano ancora tra il 50% e il 65% del valore di una vettura elettrica di fascia media prodotta in Occidente. «La batteria è ancora il componente più costoso e anche quando i pacchi batteria vengono formalmente assemblati in Ue per evitare i dazi, la catena di fornitura è per la maggior parte cinese». Le ricadute sulla filiera, osserva Giorda, dipendono anche dalla capacità di abbassare i costi di produzione: energia, lavoro e oneri normativi pesano sulle decisioni d'investimento. Così come un mercato delle auto elettriche cresciuto meno di quanto atteso.

Giorda indica, infine, condizioni precise da parte dei fornitori: conoscere i criteri con cui il costruttore cinese li seleziona e avere «previsioni di volumi stabili a 12-24 mesi» per pianificare gli investimenti. Chiede inoltre che il costruttore «stabilisca dei centri di competenza congiunti in Europa per formare la forza lavoro locale sulle tecnologie proprietarie».



— Produzione di batterie Catl (courtesy Catl)

auto e motori

Auto, il nuovo è accessibile solo a chi se lo può permettere

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Quotidiano
28-09-2026
Pagina 2+8
Foglio 1 / 4

Torino la Repubblica

Diffusione: 3.981

www.ecostampa.it

Obiettivo Polonia imprese piemontesi a caccia di crescita



di **MASSIMILIANO SCIULLO**

a pagina **7**

LO SCENARIO

Oltre 3,2 miliardi di export È il quarto mercato per la regione, con vendite in crescita dell'1%. E quasi 4 miliardi di import

Per le imprese piemontesi si apre il fronte Polonia la partita europea si allarga

Difesa, semiconduttori, aerospazio e medicina guardano a Breslavia Nel 2025 l'interscambio ha sfiorato i 7,2 miliardi di euro

di **MASSIMILIANO SCIULLO**

Nel Sud-Ovest della Polonia, al confine con la Repubblica Ceca e a un passo anche dalla Germania: ecco dove si trova la Bassa Slesia, il territorio emergente dell'Est europeo su cui si stanno concentrando le attenzioni del tessuto produttivo piemontese. Si va dalla Difesa ai semiconduttori, passando per aerospazio e medicale. E l'auto potrebbe ritrovarsi a fare "solo" da corollario.

Se n'è discusso nell'incontro che si è tenuto nei giorni scorsi a Collegno, organizzato da Confindustria Piemonte e Confindustria Polonia, presso la sede della Elbi International. Occhi puntati in particolare sul territorio che circonda Wroclaw (Breslavia), ter-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Torino
la Repubblica

www.ecostampa.it

za città più grande della Polonia e maggior punto di riferimento nel Paese per quanto riguarda il settore It. Tra i punti a favore, oltre al posizionamento piuttosto centrare rispetto al continente europeo, anche una fitta rete di infrastrutture (strade e ferrovie) e la presenza di università e centri di formazione. In fase di espansione anche il settore del turismo, altra similitudine marcata con il Piemonte.

Più in generale, i rapporti economici tra Piemonte e Polonia sono piuttosto solidi, anche se la bilancia commerciale per il momento è ancora a favore dei polacchi: qualcosa però sta cambiando, visto che l'import nel 2025 è stato per quasi 4 miliardi, in calo del 6%, mentre l'export è stato di oltre 3,2 miliardi, in crescita dell'1%. Una forbice, dunque, che va restringendosi.

La voce più importante per le importazioni che arrivano da oltre confine riguarda i mezzi di trasporto, che con 2,8 miliardi rappresentano il 72,3% del totale, seguiti poi dalla farmaceutica (4,8%), elettricità (4,5%), agroalimentare (4,3%) e metalli (3,3%). Anche sull'altro versante – quello in uscita dal Piemonte – sono i mezzi di trasporto a farla da padrone, ma con una percentuale più ridotta, pari al 35,8% e un valore di poco superiore a 1,1 miliardi di euro. Seguono l'agroalimentare (15,9%), macchinari e attrezzature (13%), farmaceutica (8,5%) e metalli, pari al 6,4%. Complessivamente, la Polonia è il quarto mercato di riferimento per le industrie piemontesi.

«In Polonia e in particolare nella Bassa Slesia ci sono molte opportunità di investimento per le aziende della nostra regione – dice Patrizia Paglia, delegata per l'automotive di Confindustria Piemonte e membro del Consiglio di Presidenza di Anfia –: si tratta di una zona molto interessante che ho potuto apprezzare in prima persona, come imprenditrice». «In queste condizioni di grandi instabilità internazionali – prosegue Paglia – si deve pensare a nuove architetture industriali».

Come detto, poi, sono tanti gli ambiti in cui si possono sviluppare accordi: «Non solo automotive – dice Paglia –: dall'avio all'health care, fino alla medicina e altro ancora. La volontà di Confindustria Polonia di stringere legami con il Piemonte per noi è un'ottima opportunità, soprattutto per quegli addetti ai lavori che stanno cercando nuovi partner in Europa. Senza dimenticare che a questa vicinanza può contribuire anche la presenza di nuovi collegamenti aerei dal nostro territorio». E ci sono già scenari piuttosto interessanti (e concreti): «L'Europa si sta muovendo su tematiche come umanoidi e semiconduttori e altri elementi che non abbiamo e su cui dobbiamo farci trovare pronti. Le prospettive industriali sono molteplici: le più semplici sono quelle di agganciare player italiani che già si trovano in Polonia, ma si può cercare anche di stringere legami e collaborazioni con player polacchi o di altre nazionalità. L'auto, dal canto suo, resta un'occasione per mettere un primo piede sul territorio: soprattutto per quanto riguarda motori (per Mercedes) e batterie».

Le sensazioni sono positive: «C'è curiosità tra le nostre aziende – conclude Paglia –, soprattutto da parte di chi è già internazionalizzato».

E una lettura incoraggiante arriva anche da Alessandro Saglio, vicepresidente Confindustria Polonia con delega alle relazioni istituzionali: «Polonia e Piemonte interscambiano molto e, a livello italiano, il Paese polacco vale quanto Argentina, Brasile e Giappone messi insieme». «Sono convinto – aggiunge – ci siano possibilità di crescita importanti grazie a molti elementi di complementarietà che esistono tra i due territori, dall'auto all'aerospazio". C'è poi il peso dell'attualità: «In Polonia, anche per quello che sta accadendo nel mondo, si sta investendo molto sul fronte della Difesa e quindi serve una filiera importante in questo senso. Nei vari bandi che sta portando avanti il governo polacco sarebbe bello se trovasse spazio parte della fornitura in arrivo dal Piemonte». Un'altra opportunità interessante si trova a Miękinia, un'area vicina a Breslavia. «Entro il 2027 – dice Saglio – ci saranno 3.500 posti di lavoro nel settore dei semiconduttori. Un'occasione importante per le industrie piemontesi che hanno una competenza specifica in questo settore». Senza dimenticare il turismo: «Partono già molti voli per portare i polacchi a sciare in Piemonte, ma speriamo che questi collegamenti possano diventare annuali per migliorare ulteriormente i legami e le collaborazione tra i due territori».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Varsavia investe sulla sicurezza
Nuove occasioni per le filiere industriali


Torino
Sipario su Terra Madre con il tutto esaurito
Delitto di via Gulli, tutti in carcere fiumi di crack dal parco Sempione
Falsa partenza per Torino Ko alla prima stagionale
SICULO


Piemonte Economia
Per le imprese piemontesi si apre il fronte Polonia la partita europea si allarga

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

Torino
la Repubblica

www.ecostampa.it

SCAMBI PIEMONTE – POLONIA

POLONIA: 4° mercato di esportazione dell'UE per le aziende appartenenti al sistema Confindustria Piemonte

IMPORTAZIONI 2025

3,907 miliardi €

-6% rispetto al 2024

Principali prodotti. Percentuali e milioni di euro

- **72,3% 2.826** Mezzi di trasporto di cui il 67,1% costituito da autoveicoli, rimorchi e semirimorchi
- **4,8% 188,7** Prodotti farmaceutici, chimici, medicinali e botanici
- **4,5% 174,6** Apparecchiature elettriche
- **4,3% 168,4** Alimenti, bevande e tabacco
- **3,3% 131** Prodotti in metallo

ESPORTAZIONI 2025

3,211 miliardi €

+1% rispetto al 2024

Principali prodotti. Percentuali e milioni di euro

- **35,8% 1.149** Mezzi di trasporto di cui il 35,3% costituito da autoveicoli, rimorchi e semirimorchi
- **15,9% 510,5** Alimenti, bevande e tabacco
- **13% 417,2** Macchinari e apparecchiature
- **8,5% 271,4** Prodotti farmaceutici, chimici, medicinali e botanici:
- **6,4% 205,5** Prodotti in metallo

FONTE: CENTRO STUDI UNIONE INDUSTRIALI TORINO, 2025

Con i semiconduttori 3.500 posti di lavoro entro il 2027 nell'area di Miękinia



Danzica, città portuale sul Baltico e importante polo industriale del Nord della Polonia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Torino
la Repubblica

www.ecostampa.it



Breslavia, polo economico rilevante, ha quasi 900mila abitanti nell'area metropolitana

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K