RASSEGNA STAMPA ANFIA

Settimana dal 29 settembre al 5 ottobre 2026

Torino, 12 ottobre 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
22	Il Giornale	29/09/2026	Tesla allena i robot con gli operai, sale la rivolta (P.Bonora)	2
	Borsaitaliana.it	29/09/2026	Scostamento di bilancio: le proposte di Motus-E contro caro-carburanti	3
	Euroborsa.it	29/09/2026	Mobilita' elettrica: le proposte di Motus-E al Mef per la sicurezza energetica e il taglio dei carbu	5
	Flottefinanzaweb.it	29/09/2026	Auto aziendali: la riforma fiscale per rilanciare le imprese	6
	Insideevs.it	29/09/2026	Prezzi benzina, Motus-E propone 4 misure per ridurre i costi	8
	Lastampa.it	29/09/2026	Scostamento di bilancio: le proposte di Motus-E contro caro-carburanti	10
	Repubblica.it	29/09/2026	Scostamento di bilancio: le proposte di Motus-E contro caro-carburanti	12
	Teleborsa.it	29/09/2026	Scostamento di bilancio: le proposte di Motus-E contro caro-carburanti	14
2	Inserto (Il Foglio)	30/09/2026	INSEGUENDO LA LIBERTA' E LA NEUTRALITA'	16
	E-ricarica.it	30/09/2026	Scostamento di bilancio: Motus-E propone quattro misure per accelerare l'elettrificazione dei consum	18
	Ansa.it	01/10/2026	Auto, immatricolazioni settembre in crescita del 9,9%	20
	Askanews.it	01/10/2026	Anfia: auto prodotte in Cina al 15,1% del mercato in 9 mesi	23
	Askanews.it	01/10/2026	Motus-E: mercato elettriche tiene ma Europa sempre piu' lontana	26
8/10	Lamiera	01/10/2026	Quale futuro per l'industria dell'automotive?	29
19/21	Oleodinamica Pneumatica Lubrificazione	01/10/2026	II futuro dell'industria automotive	31
20/24	Parts Truck	01/10/2026	DOMANDA ALTALENANTE	34
28/29	Plastix	01/10/2026	L'IMPATTO DELLA TRANSIZIONE ELETTRICA	38
18/22	Tempi	01/10/2026	Autosuicidio	40
23/25	Tempi	01/10/2026	"Abbiamo ammazzato l'industria per niente"	45
	Borsaitaliana.it	01/10/2026	Auto Italia: Anfia, buona parte incremento 9 mesi appannaggio vetture cinesi	48
	Borsaitaliana.it	01/10/2026	Auto, immatricolazioni settembre in crescita del 9,9%	49
	Euroborsa.it	01/10/2026	Auto elettriche: il mercato italiano tiene, ma l'Europa accelera ed e' sempre piu' lontana	51

Quotidiano
29-09-2026
Pagina 22
Foglio 1

il Giornale

www.ecostampa.it

Tesla allena i robot con gli operai, sale la rivolta

Allarme lavoro
Tute con sensori per addestrare Optimus. Negli stabilimenti esplode il malcontento

Pierluigi Bonora

Il robot si prepara a soppiantare la classica tuta blu lungo le linee di assemblaggio degli stabilimenti. E il paradosso è che i capi azienda chiedano allo stesso lavoratore umano di "istruire" il concorrente umanoide nei vari processi. Tutto questo sta accadendo in casa dell'americana Tesla (ma anche gli altri costruttori sono impegnati nella stessa direzione) nei reparti che sfornano la Model S. Il progetto, che ha trovato contrariati gli operai in carne e ossa, punta sull'umanoide Optimus. In pratica, l'iniziativa prevede di far indossare agli operai tute speciali dotate di sensori di movimento, per insegnare ai robot a lavorare allo stesso modo.

«Il malcontento - informa un report - ha raggiunto punte talmente elevate da spingere la stessa Tesla a rallentare l'attività di addestramento, dividendo il personale addetto alla formazione degli automi da quello effettivamente impegnato nelle mansioni manuali». Tesla è stata così costretta a rivolgersi all'esterno per reperire personale che accettasse di fare da "trainer" ai robot Optimus, visto che gli operai a cui era stato chiesto di indossare le tute con i sensori hanno rifiutato qualsiasi coinvolgimento.

La progressiva robotizzazione delle fabbriche consente all'azienda di conseguire risparmi di tutto rispetto, non avendo l'umanoide problemi di lavorare al caldo o al freddo, di orari e assenze per motivi vari, di rivendicare aumenti di salario e di operare sempre e comunque secondo le necessità. L'impiego di umanoidi rappresenta un nuovo problema che grava su un settore in piena crisi nel caso specifico in Europa.

Anfia, l'associazione della filiera automotive italiana, segue con attenzione questo scenario. «C'è un problema demografico - avverte il presidente Roberto Vavassori, intervistato da Aci Radio - : è vero che gli operai vanno a casa e, purtroppo, sono in tanti. Ecco perché tra pochi anni non troveremo lavoratori per le fabbriche e la robotizzazione, come stanno facendo Cina e Giappone, diventa necessità e non un'opzione. Bill Gates, parecchi anni fa, quando ancora non circolavano tanti robot, aveva proposto un'idea un po' balzana che adesso non si sta rivelando tale: dovremo tassare i robot». Una soluzione che guarderebbe anche al mantenimento del welfare. Per i sindacati una nuova difficile sfida.

Visionario
Il fondatore di Tesla, Elon Musk




Allarme della Bce sull'IA
Fitch promuove l'Italia
Tesla allena i robot con gli operai, sale la rivolta

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

borsaitaliana.it
BORSA ITALIANA
www.ecostampa.it

SCOSTAMENTO DI BILANCIO: LE PROPOSTE DI MOTUS-E CONTRO CARO-CARBURANTI

teleborsa



(Teleborsa) - **Dagli incentivi alle infrastrutture di ricarica p**er aziende e partite Iva all'elettrificazione del trasporto merci, passando dalla revisione della fiscalità delle flotte aziendali e dall'installazione di colonnine ad altissima potenza lungo la rete TEN-T: sono queste le proposte trasmesse da **Motus-E** al ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef) per contribuire in modo strutturale alla riduzione dell'uso dei carburanti fossili, in un contesto geopolitico che penalizza la dipendenza dell'Italia dalle importazioni petrolifere, facendo leva sulla flessibilità che la Clausola Nazionale di Salvaguardia (National Escape Clause, NEC) riserva alle misure di sicurezza energetica.

"Le quattro proposte condividono una medesima impostazione: intervenire sulle condizioni strutturali della sostituzione dei combustibili fossili importati", commenta Fabio Pressi, presidente di Motus-E, osservando che l'impostazione adottata "non solo è coerente con i vincoli di utilizzo dei fondi definiti dalla Commissione Ue, ma consentirebbe **anche all'Italia di colmare il pericoloso ritardo rispetto all'Europa nell'adozione della mobilità elettrica, con benefici per famiglie, imprese e industria".**

Si parte dal "Supporto all'installazione delle infrastrutture di ricarica private per imprese, professionisti e logistica", tramite un contributo in conto capitale per l'acquisto e la posa di colonnine e wallbox.

La misura andrebbe quindi messa di nuovo in campo con una dotazione commisurata alle effettive esigenze di elettrificazione dei luoghi di lavoro e contribuirebbe alla sicurezza energetica nazionale grazie a una riduzione dei consumi di gasolio.
Il documento continua con la "Revisione della fiscalità delle flotte aziendali elettrificate e il sostegno alla ricarica domestica dei dipendenti". L'intervento aiuterebbe le società a passare alle auto elettriche e ricaricabili nel triennio 2027-2029 e coincide con la proposta interassociativa elaborata da Motus-E con Anfia, Aniasa e Unrae, che innalza le percentuali di deducibilità di queste autovetture.
Alla revisione delle aliquote si accompagna l'adeguamento del massimale del costo, fermo da decenni a 18.075 euro per l'acquisto e a 3.615 euro per il noleggio.

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

borsaitaliana.it
BORSA ITALIANA
www.ecostampa.it

La misura garantirebbe la sostituzione di prodotti petroliferi in un segmento di mercato che, negli altri grandi Paesi europei, ha trainato la transizione energetica del parco veicoli leggeri. L'effetto, infatti, non si esaurisce nel perimetro aziendale, perché le flotte costituiscono il principale canale di alimentazione dell'usato: su un parco circolante di 41,3 milioni di autovetture (il secondo d'Europa per dimensione e il più anziano fra i quattro maggiori mercati, con un'età media di 13 anni e il 42% dei veicoli di classe ambientale Euro 4 o inferiore), l'accelerazione di un ricambio che favorisca le tecnologie a zero emissioni allo scarico è una leva di riduzione strutturale del consumo di carburanti fossili.

Si continua con ***"Infrastrutture di ricarica: rete pubblica in corrente continua ad alta e altissima potenza lungo la rete TEN-T comprehensive",*** ossia la destinazione di una parte delle risorse rese disponibili con lo scostamento di bilancio a un fondo dedicato all'installazione di infrastrutture pubbliche ad alta e altissima potenza (= 150 kW) per auto e camion lungo il principale sistema di collegamenti europeo, a esclusione delle autostrade, già oggetto, per quanto troppo a rilento, di gare pubbliche dedicate.
Si sostituirebbe così il consumo di carburanti importati con elettricità di produzione rinnovabile sulla grande viabilità.
L'ultima proposta si intitola "Trasporto merci: rafforzamento degli incentivi all'acquisto di veicoli elettrici". L'iniziativa favorisce l'elettrificazione del trasporto merci mediante il rafforzamento degli incentivi esistenti aumentando i fondi dedicati all'elettrificazione e ai veicoli a zero emissioni allo scarico.

Va infatti ricordato che **il trasporto merci è fra i comparti a più alto utilizzo di gasolio e che, a differenza dell'auto aziendale, il veicolo rimane un bene dell'impresa.** Perciò l'elettrificazione del comparto **permette una sostituzione permanente e su larga scala di combustibili fossili.**

(Foto: bizoon | 123RF)

(TELEBORSA) 29-09-2026 15:06

Gruppo Euronext
Euronext
Live Markets
Comunicati stampa

Altri link
Comitato Corporate Governance
Lavora con noi
Pubblicità

EN

Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits | Dichiarazione di accessibilità

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

EUROBORSA.IT

www.ecostampa.it

Mobilita' elettrica: le proposte di Motus-E al Mef per la sicurezza energetica e il taglio dei carbu

La transizione energetica italiana cerca un nuovo slancio strutturale, puntando con decisione sulla immagine mobilità elettrica per affrancare il Paese dalla forte dipendenza dalle importazioni petrolifere. In un quadro geopolitico complesso e sfidante, l´associazione Motus-E ha formalmente trasmesso al ministero dell´Economia e delle Finanze (Mef) un pacchetto di quattro proposte organiche, ideate per incidere sui fondamenti dei consumi fossili sfruttando i margini di flessibilità concessi dalla Clausola Nazionale di Salvaguardia (National Escape Clause, NEC) in materia di sicurezza energetica. Mobilità elettrica: le proposte di Motus-E al Mef per la sicurezza energetica e il taglio dei carburanti fossili L´obiettivo industriale e finanziario è duplice: accelerare la decarbonizzazione dei trasporti e colmare il divario che separa l´Italia dai principali partner europei. A delineare la filosofia dell´intervento è Fabio Pressi , presidente di Motus-E (in foto), il quale sottolinea: Le quattro proposte condividono una medesima impostazione: intervenire sulle condizioni strutturali della sostituzione dei combustibili fossili importati, osservando che l´impostazione adottata non solo è coerente con i vincoli di utilizzo dei fondi definiti dalla Commissione Ue, ma consentirebbe anche all´Italia di colmare il pericoloso ritardo rispetto all´Europa nell´adozione della mobilità elettrica, con benefici per famiglie, imprese e industria Il piano d´azione si articola su direttrici strategiche ben precise, mirate a coinvolgere imprese, partite IVA, logistica e grandi flotte. La prima direttrice riguarda il Supporto all´installazione delle infrastrutture di ricarica private per imprese, professionisti e logistica, un asse che prevede un contributo in conto capitale destinato all´acquisto e alla posa di colonnine e wallbox nei luoghi di lavoro. Una misura concepita per rispondere alle reali esigenze operative del tessuto produttivo, tagliando i consumi di gasolio. Il documento prosegue con la Revisione della fiscalità delle flotte aziendali elettrificate e il sostegno alla ricarica domestica dei dipendenti, un intervento mirato a stimolare il rinnovo aziendale nel triennio 2027-2029 in linea con la proposta interassociativa elaborata da Motus-E insieme ad Anfia, Aniasa e Unrae, volta a innalzare le percentuali di deducibilità dei veicoli aziendali a zero emissioni. Tale revisione fiscale si completa con l´adeguamento del massimale del costo, rimasto bloccato da decenni a 18.075 euro per l´acquisto e a 3.615 euro per il noleggio. L´impatto economico di questa misura riveste un´importanza cruciale per il mercato dell´auto: su un parco circolante nazionale di 41,3 milioni di autovetture il secondo in Europa per dimensioni ma anche il più anziano tra i quattro grandi mercati continentali, con un´età media di 13 anni e il 42% dei veicoli classificati come Euro 4 o inferiore le flotte aziendali rappresentano il principale canale di alimentazione del mercato dell´usato. Accelerare il ricambio tecnologico in questo segmento significa innescare una riduzione strutturale e duratura dei consumi petroliferi. Il piano guarda poi alle infrastrutture pubbliche con l´iniziativa Infrastrutture di ricarica: rete pubblica in corrente continua ad alta e altissima potenza lungo la rete TEN-T comprehensive, che suggerisce di destinare parte delle risorse derivanti dallo scostamento di bilancio a un fondo specifico per installare colonnine ad alta e altissima potenza (superiori a 150 kW) per auto e camion lungo il sistema di collegamenti europeo, escludendo le autostrade già interessate da percorsi di gara dedicati. L´ultimo pilastro è dedicato al settore industriale e logistico con il Trasporto merci: rafforzamento degli incentivi all´acquisto di veicoli elettrici, volto a incrementare i fondi per i mezzi commerciali a zero emissioni allo scarico. Trattandosi di un comparto caratterizzato da un elevato consumo di gasolio in cui il veicolo resta di proprietà dell´impresa, l´elettrificazione del trasporto merci garantisce una sostituzione permanente e su larga scala delle fonti fossili, consolidando la resilienza energetica ed economica del Paese.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Flotte&finanza

Auto aziendali: la riforma fiscale per rilanciare le imprese



Le principali associazioni della filiera automotive italiana, **ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE,** hanno presentato una strategia comune per sbloccare la transizione ecologica e svecchiare i trasporti nel nostro Paese. L'esaurimento dei bonus statali tradizionali sposta ora i riflettori sulle auto aziendali, un comparto che in Italia rappresenta appena il 30% del mercato a fronte del 60% registrato nel resto d'Europa. La notevole differenza frena l'adozione di vetture a zero o ridotte emissioni e rallenta la sostituzione di un parco vetture nazionale che resta tra i più vecchi del continente. Potenziare questo canale significa attivare una leva industriale capace di stimolare gli acquisti del nuovo, accelerare la decarbonizzazione e alimentare successivamente il circuito dell'usato con mezzi moderni ed efficienti. L'iniziativa si allinea perfettamente alle direttive europee sulla competitività e l'indipendenza energetica, che individuano proprio nelle flotte una risorsa cruciale. Per concretizzare questo potenziale è però indispensabile una riforma del regime fiscale legata ai veicoli aziendali.
La bozza di riforma inviata al Governo e al Ministero dell'Economia punta a essere subito applicabile e sostenibile per le finanze statali. Il piano prevede di immettere sulle strade circa 400 mila veicoli a basso impatto ambientale tra il 2027 e il 2029 con un investimento previsto di 515 milioni di euro. Il progetto include anche l'azzeramento dei costi fiscali che oggi gravano sulla ricarica privata dei mezzi aziendali svolta a casa, un intervento mirato dal costo minimo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

per lo Stato.
I benefici di una simile operazione andrebbero ben oltre il mero dato ecologico, creando un ciclo economico positivo per l'intera produttività italiana. Inoltre, i nuovi orientamenti dell'Unione Europea e la clausola di flessibilità offrono margini finanziari spendibili per interventi strutturali sulle emissioni. Di conseguenza, i fondi necessari sono già disponibili e integrabili a partire dalle prossime manovre finanziarie.
"*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*".

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

www.ecostampa.it

Home News Attualità

Prezzi benzina, Motus-E propone 4 misure per ridurre i costi

L'associazione ha presentato al Mef quattro misure per accelerare l'elettrificazione e ridurre il consumo italiano di benzina e gasolio



Foto di: Shutterstock

Di: Eleonora Lilli
29 Set alle 10:54

Condividi Aggiungi InsideEVs alle fonti preferite su Google

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

I prezzi della benzina e del gasolio restano legati anche alla forte dipendenza dell'Italia dalle importazioni di petrolio. Per ridurre strutturalmente il consumo di carburanti fossili, Motus-E, associazione che riunisce aziende e operatori della filiera della mobilità elettrica, ha presentato al Ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef) quattro proposte da finanziare nell'ambito dello scostamento di bilancio.
L'idea è utilizzare le risorse rese disponibili dalla clausola di salvaguardia nazionale prevista dalle regole europee per accelerare l'elettrificazione di auto, aziende, infrastrutture e trasporto merci. Un intervento che, secondo l'associazione, potrebbe aumentare la sicurezza energetica del Paese e ridurre nel tempo l'esposizione alle oscillazioni dei prezzi dei carburanti.
Prezzi benzina, si parte dalle aziende
La prima proposta riguarda l'installazione di colonnine e wallbox presso imprese, studi professionali e attività di logistica, attraverso contributi destinati all'acquisto e alla posa delle infrastrutture, per rendere più semplice la ricarica dei veicoli elettrici direttamente nei luoghi di lavoro e diminuire così il ricorso a benzina e gasolio.
La seconda misura riguarda invece le flotte aziendali e prevede una revisione della fiscalità delle auto elettriche e ricaricabili nel triennio 2027-2029, insieme a un sostegno per la ricarica domestica dei dipendenti.
La proposta, sviluppata da Motus-E insieme ad Anfia, Aniasa e Unrae, comprende anche l'aggiornamento dei limiti di costo fiscalmente rilevanti, oggi fermi a 18.075 euro per l'acquisto e 3.615 euro per il noleggio.
Il tema è importante anche per il mercato dell'usato: in Italia circolano 41,3 milioni di auto, con un'età media di 13 anni, e il 42% appartiene alle classi ambientali Euro 4 o precedenti.
Colonnine rapide e camion elettrici
La terza proposta riguarda la rete di ricarica pubblica. Motus-E chiede di destinare parte delle risorse a un fondo per installare colonnine ad alta e altissima potenza, da almeno 150 kW, lungo la rete TEN-T, il principale sistema europeo di collegamenti. Le infrastrutture sarebbero dedicate sia alle auto sia ai camion e verrebbero realizzate fuori dalle autostrade, già interessate da specifiche gare pubbliche.
L'ultima misura riguarda proprio il trasporto merci e punta a rafforzare gli incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici. Il settore utilizza infatti grandi quantità di gasolio e la sostituzione dei mezzi tradizionali con veicoli a zero emissioni permetterebbe di ridurre in modo permanente il consumo di carburanti fossili.
Secondo Motus-E, intervenire su questi quattro fronti significherebbe quindi agire non solo sul problema dei prezzi benzina, ma soprattutto sulla dipendenza energetica dell'Italia.
Leggi anche

Mazda 6e vs Hyundai Ioniq 6, confronto tra ammiraglie elettriche

I Paesi europei dove si vendono più auto elettriche

Condividi quest'articolo

DI TENDENZA

Mazda 6e vs Hyundai Ioniq 6, confronto tra ammiraglie elettriche

La presentazione della Tesla Roadster è rinviata al 15 ottobre

Dentro la fabbrica texana che sfida i cinesi sui magneti per EV

Batterie al sodio, scoperto un modo per farle durare di più

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

lastampa.it
LA STAMPA

www.ecostampa.it

Scostamento di bilancio: le proposte di Motus-E contro caro-carburanti

e la dipendenza dalle fonti fossili

TELEBORSA

Pubblicato il 29/09/2026
Ultima modifica il 29/09/2026 alle ore 15:06



Dagli incentivi alle infrastrutture di ricarica per aziende e partite Iva all'elettrificazione del trasporto merci, passando dalla revisione della fiscalità delle flotte aziendali e dall'installazione di colonnine ad altissima potenza lungo la rete TEN-T: sono queste le proposte trasmesse da **Motus-E** al ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef) per contribuire in modo strutturale alla riduzione dell'uso dei carburanti fossili, in un contesto geopolitico che penalizza la dipendenza dell'Italia dalle importazioni petrolifere, facendo leva sulla flessibilità che la Clausola Nazionale di Salvaguardia (National Escape Clause, NEC) riserva alle misure di sicurezza energetica.

"Le quattro proposte condividono una medesima impostazione: intervenire sulle condizioni strutturali della sostituzione dei combustibili fossili importati", commenta Fabio Pressi, presidente di Motus-E, osservando che l'impostazione adottata "non solo è coerente con i vincoli di utilizzo dei fondi definiti dalla Commissione Ue, ma consentirebbe **anche all'Italia di colmare il pericoloso ritardo rispetto all'Europa nell'adozione della mobilità elettrica, con benefici per famiglie, imprese e industria".**

Si parte dal "Supporto all'installazione delle infrastrutture di ricarica private per imprese, professionisti e logistica", tramite un contributo in conto capitale per l'acquisto e la posa di colonnine e wallbox.

La misura andrebbe quindi messa di nuovo in campo con una dotazione commisurata alle effettive esigenze di elettrificazione dei luoghi di lavoro e contribuirebbe alla sicurezza energetica nazionale grazie a una riduzione dei consumi di gasolio.
Il documento continua con la "Revisione della fiscalità delle flotte aziendali elettrificate e il sostegno alla ricarica domestica dei dipendenti". L'intervento aiuterebbe le società a passare alle auto elettriche e ricaricabili nel triennio 2027-2029 e coincide con la proposta interassociativa elaborata da Motus-E

cerca un titolo

LEGGI ANCHE

28/09/2026



Caro-carburanti, Taxi: sindacati pronti allo sciopero

28/08/2026

Caro-carburanti: nella maggioranza si accende dibattito su extraprofitti

14/09/2026

Carburanti, benzina supera 2,1 euro e gasolio oltre 2,2 euro

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

29/09/2026

S&P Global riporta gli ABS italiani in Tripla A

29/09/2026

Fidia, Cda approvazione semestrale slitta a metà ottobre

29/09/2026

Yakkyo, salgono fatturato e utile nel primo semestre

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

lastampa.it
LA STAMPA

www.ecostampa.it

con Anfia, Aniasa e Unrae, che innalza le percentuali di deducibilità di queste autovetture.
Alla revisione delle aliquote si accompagna l'adeguamento del massimale del costo, fermo da decenni a 18.075 euro per l'acquisto e a 3.615 euro per il noleggio.

La misura garantirebbe la sostituzione di prodotti petroliferi in un segmento di mercato che, negli altri grandi Paesi europei, ha trainato la transizione energetica del parco veicoli leggeri. L'effetto, infatti, non si esaurisce nel perimetro aziendale, perché le flotte costituiscono il principale canale di alimentazione dell'usato: su un parco circolante di 41,3 milioni di autovetture (il secondo d'Europa per dimensione e il più anziano fra i quattro maggiori mercati, con un'età media di 13 anni e il 42% dei veicoli di classe ambientale Euro 4 o inferiore), l'accelerazione di un ricambio che favorisca le tecnologie a zero emissioni allo scarico è una leva di riduzione strutturale del consumo di carburanti fossili.

Si continua con **"Infrastrutture di ricarica: rete pubblica in corrente continua ad alta e altissima potenza lungo la rete TEN-T comprehensive"**, ossia la destinazione di una parte delle risorse rese disponibili con lo scostamento di bilancio a un fondo dedicato all'installazione di infrastrutture pubbliche ad alta e altissima potenza (= 150 kW) per auto e camion lungo il principale sistema di collegamenti europeo, a esclusione delle autostrade, già oggetto, per quanto troppo a rilento, di gare pubbliche dedicate.
Si sostituirebbe così il consumo di carburanti importati con elettricità di produzione rinnovabile sulla grande viabilità.
L'ultima proposta si intitola "Trasporto merci: rafforzamento degli incentivi all'acquisto di veicoli elettrici". L'iniziativa favorisce l'elettrificazione del trasporto merci mediante il rafforzamento degli incentivi esistenti aumentando i fondi dedicati all'elettrificazione e ai veicoli a zero emissioni allo scarico.

Va infatti ricordato che **il trasporto merci è fra i comparti a più alto utilizzo di gasolio e che, a differenza dell'auto aziendale, il veicolo rimane un bene dell'impresa.** Perciò l'elettrificazione del comparto **permette una sostituzione permanente e su larga scala di combustibili fossili.**

(Foto: bizoon | 123RF)

Servizio a cura di teleborsa

29/09/2026
Wall Street poco mossa con rendimento Treasury a 10 anni al 5,25%

> 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.

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

Scostamento di bilancio: le proposte di Motus-E contro caro-carburanti



e la dipendenza dalle fonti fossili

29 settembre 2026 - 15.11

(Teleborsa) - Dagli incentivi alle infrastrutture di ricarica per aziende e partite Iva all'elettrificazione del trasporto merci, passando dalla revisione della fiscalità delle flotte aziendali e dall'installazione di colonnine ad altissima potenza lungo la rete TEN-T: sono queste le proposte trasmesse da Motus-E al ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef) per contribuire in modo strutturale alla riduzione dell'uso dei carburanti fossili, in un contesto geopolitico che penalizza la dipendenza dell'Italia dalle importazioni petrolifere, facendo leva sulla flessibilità che la Clausola Nazionale di Salvaguardia (National Escape Clause, NEC) riserva alle misure di sicurezza energetica.

"Le quattro proposte condividono una medesima impostazione: intervenire sulle condizioni strutturali della sostituzione dei combustibili fossili importati", commenta Fabio Pressi, presidente di Motus-E, osservando che l'impostazione adottata "non solo è coerente con i vincoli di utilizzo dei fondi definiti dalla Commissione Ue, ma consentirebbe anche all'Italia di colmare il pericoloso ritardo rispetto all'Europa nell'adozione della mobilità elettrica, con benefici per famiglie, imprese e industria".

Si parte dal "Supporto all'installazione delle infrastrutture di ricarica private per imprese, professionisti e logistica", tramite un contributo in conto capitale per l'acquisto e la posa di colonnine e wallbox.

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

repubblica.it
la Repubblica

www.ecostampa.it

La misura andrebbe quindi messa di nuovo in campo con una dotazione commisurata alle effettive esigenze di elettrificazione dei luoghi di lavoro e contribuirebbe alla sicurezza energetica nazionale grazie a una riduzione dei consumi di gasolio.
Il documento continua con la “Revisione della fiscalità delle flotte aziendali elettrificate e il sostegno alla ricarica domestica dei dipendenti”. L’intervento aiuterebbe le società a passare alle auto elettriche e ricaricabili nel triennio 2027-2029 e coincide con la proposta interassociativa elaborata da Motus-E con Anfia, Aniasa e Unrae, che innalza le percentuali di deducibilità di queste autovetture.
Alla revisione delle aliquote si accompagna l’adeguamento del massimale del costo, fermo da decenni a 18.075 euro per l’acquisto e a 3.615 euro per il noleggio.

La misura garantirebbe la sostituzione di prodotti petroliferi in un segmento di mercato che, negli altri grandi Paesi europei, ha trainato la transizione energetica del parco veicoli leggeri. L’effetto, infatti, non si esaurisce nel perimetro aziendale, perché le flotte costituiscono il principale canale di alimentazione dell’usato: su un parco circolante di 41,3 milioni di autovetture (il secondo d’Europa per dimensione e il più anziano fra i quattro maggiori mercati, con un’età media di 13 anni e il 42% dei veicoli di classe ambientale Euro 4 o inferiore), l’accelerazione di un ricambio che favorisca le tecnologie a zero emissioni allo scarico è una leva di riduzione strutturale del consumo di carburanti fossili.

Si continua con *“Infrastrutture di ricarica: rete pubblica in corrente continua ad alta e altissima potenza lungo la rete TEN-T comprehensive”,* ossia la destinazione di una parte delle risorse rese disponibili con lo scostamento di bilancio a un fondo dedicato all’installazione di infrastrutture pubbliche ad alta e altissima potenza (= 150 kW) per auto e camion lungo il principale sistema di collegamenti europeo, a esclusione delle autostrade, già oggetto, per quanto troppo a rilento, di gare pubbliche dedicate.
Si sostituirebbe così il consumo di carburanti importati con elettricità di produzione rinnovabile sulla grande viabilità.
L’ultima proposta si intitola “Trasporto merci: rafforzamento degli incentivi all’acquisto di veicoli elettrici”. L’iniziativa favorisce l’elettrificazione del trasporto merci mediante il rafforzamento degli incentivi esistenti aumentando i fondi dedicati all’elettrificazione e ai veicoli a zero emissioni allo scarico.

Va infatti ricordato che il trasporto merci è fra i comparti a più alto utilizzo di gasolio e che, a differenza dell’auto aziendale, il veicolo rimane un bene dell’impresa. Perciò l’elettrificazione del comparto permette una sostituzione permanente e su larga scala di combustibili fossili.

(Foto: bizoon | 123RF)

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

www.ecostampa.it

Scostamento di bilancio: le proposte di Motus-E contro caro-carburanti

e la dipendenza dalle fonti fossili

Economia,Trasporti 29 settembre 2026 - 15.06



Seguici su Google Discover Fonti Preferite

(Teleborsa) - **Dagli incentivi alle infrastrutture di ricarica p**er aziende e partite Iva all'elettrificazione del trasporto merci, passando dalla revisione della fiscalità delle flotte aziendali e dall'installazione di colonnine ad altissima potenza lungo la rete TEN-T: sono queste le proposte trasmesse da **Motus-E** al ministero dell'Economia e delle Finanze (Mef) per contribuire in modo strutturale alla riduzione dell'uso dei carburanti fossili, in un contesto geopolitico che penalizza la dipendenza dell'Italia dalle importazioni petrolifere, facendo leva sulla flessibilità che la Clausola Nazionale di Salvaguardia (National Escape Clause, NEC) riserva alle misure di sicurezza energetica.

"Le quattro proposte condividono una medesima impostazione: intervenire sulle condizioni strutturali della sostituzione dei combustibili fossili importati", commenta Fabio Pressi, presidente di Motus-E, osservando che l'impostazione adottata "non solo è coerente con i vincoli di utilizzo dei fondi definiti dalla Commissione Ue, ma consentirebbe **anche all'Italia di colmare il pericoloso ritardo rispetto all'Europa nell'adozione della mobilità elettrica, con benefici per famiglie, imprese e industria".**

Si parte dal "Supporto all'installazione delle infrastrutture di ricarica private per imprese, professionisti e logistica", tramite un contributo in conto capitale per l'acquisto e la posa di colonnine e wallbox.

La misura andrebbe quindi messa di nuovo in campo con una dotazione commisurata alle effettive esigenze di elettrificazione dei luoghi di lavoro e contribuirebbe alla sicurezza energetica nazionale grazie a

Altre notizie

- Carburanti: Mimit, prezzo medio benzina a 2,156 euro e gasolio a 2,340 euro
- Salvini: scostamento di bilancio e contributo delle banche coprono quasi tutta la manovra
- Decreto accise, Cdm approva ulteriore proroga di una settimana
- Caro carburante, Meloni punta su effetto domino: Q8 nel mirino
- Carburanti senza freno: benzina a 2,067 euro, gasolio a 2,177 euro
- Carburanti, prezzo medio self benzina a 2,149 euro e gasolio a 2,294 euro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

una riduzione dei consumi di gasolio.
Il documento continua con la "Revisione della fiscalità delle flotte aziendali elettrificate e il sostegno alla ricarica domestica dei dipendenti". L'intervento aiuterebbe le società a passare alle auto elettriche e ricaricabili nel triennio 2027-2029 e coincide con la proposta interassociativa elaborata da Motus-E con Anfia, Aniasa e Unrae, che innalza le percentuali di deducibilità di queste autovetture.
Alla revisione delle aliquote si accompagna l'adeguamento del massimale del costo, fermo da decenni a 18.075 euro per l'acquisto e a 3.615 euro per il noleggio.

La misura garantirebbe la sostituzione di prodotti petroliferi in un segmento di mercato che, negli altri grandi Paesi europei, ha trainato la transizione energetica del parco veicoli leggeri. L'effetto, infatti, non si esaurisce nel perimetro aziendale, perché le flotte costituiscono il principale canale di alimentazione dell'usato: su un parco circolante di 41,3 milioni di autovetture (il secondo d'Europa per dimensione e il più anziano fra i quattro maggiori mercati, con un'età media di 13 anni e il 42% dei veicoli di classe ambientale Euro 4 o inferiore), l'accelerazione di un ricambio che favorisca le tecnologie a zero emissioni allo scarico è una leva di riduzione strutturale del consumo di carburanti fossili.

Si continua con ***"Infrastrutture di ricarica: rete pubblica in corrente continua ad alta e altissima potenza lungo la rete TEN-T comprehensive",*** ossia la destinazione di una parte delle risorse rese disponibili con lo scostamento di bilancio a un fondo dedicato all'installazione di infrastrutture pubbliche ad alta e altissima potenza (= 150 kW) per auto e camion lungo il principale sistema di collegamenti europeo, a esclusione delle autostrade, già oggetto, per quanto troppo a rilento, di gare pubbliche dedicate.
Si sostituirebbe così il consumo di carburanti importati con elettricità di produzione rinnovabile sulla grande viabilità.
L'ultima proposta si intitola "Trasporto merci: rafforzamento degli incentivi all'acquisto di veicoli elettrici". L'iniziativa favorisce l'elettrificazione del trasporto merci mediante il rafforzamento degli incentivi esistenti aumentando i fondi dedicati all'elettrificazione e ai veicoli a zero emissioni allo scarico.

Va infatti ricordato che **il trasporto merci è fra i comparti a più alto utilizzo di gasolio e che, a differenza dell'auto aziendale, il veicolo rimane un bene dell'impresa.** Perciò l'elettrificazione del comparto **permette una sostituzione permanente e su larga scala di combustibili fossili.**

(Foto: bizoon | 123RF)

Guide ?



Per valutare una società che entra in Borsa bisogna esaminare i risultati economici, la capacità di generare cassa e i debiti accumulati. Da questi elementi si stima il valore dell'intera attività...

leggi tutto

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

- Caro-carburanti, Taxi: sindacati pronti allo sciopero
- Carburanti, benzina supera 2,1 euro e gasolio oltre 2,2 euro
- Palazzo Chigi: "Grazie a Eni per il tetto al prezzo dei carburanti"
- Caro-energia: Urso e Pichetto convocano operatori raffinazione

SEZIONI
Tutte le notizie
Italia
Europa

QUOTAZIONI
Tutti i mercati
Azioni Italia
ETF ETC/ETN

RUBRICHE
Guide

VIDEO

AGENDA
Eventi
Calendario Macro
Calendario Dividendi

L'AZIENDA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K
```

IL FOGLIO

www.ecostampa.it

IL PUNTO

INSEGUENDO LA LIBERTÀ E LA NEUTRALITÀ

Dal presidente La Russa ai dirigenti delle case auto: industria e istituzioni chiedono regole certe, infrastrutture adeguate e costi sostenibili

Il futuro della mobilità non è una sola tecnologia. È un sistema nel quale automobile, treno, aereo, bicicletta, infrastrutture ed energia devono convivere, mentre il cittadino chiede soprattutto una cosa: poter scegliere con regole semplici e costi sostenibili. È il filo conduttore emerso al convegno "*Il futuro della mobilità*", organizzato da *Il Foglio* nella sede dell'Automobile Club Milano.

Un confronto tra istituzioni e industria che ha messo al centro la trasformazione del settore. "ACI è oggi un mobility club. Il nostro mondo guarda al futuro, ci stiamo ringiovanendo", ha detto il presidente dell'ACI, **Geronimo La Russa**. "L'automobile nel '900 è stata uno strumento di libertà, ma oggi i cittadini hanno esigenze più ampie: treni, aerei ma anche biciclette. Una mobilità semplice e agevole è oggi un dovere". L'ACI, ha aggiunto, vuole essere interlocutore delle istituzioni e favorire regole più uniformi sulle limitazioni al traffico. Per **Pietro Meda**, presidente di Automobile Club Milano, la sede di Corso Venezia deve essere "un luogo di incontro, confronto e proposta per tutto ciò che riguarda il mondo dei trasporti, della sicurezza stradale e della mobilità, favorendo un dialogo costante e proficuo tra istituzioni, imprese, esperti e protagonisti del settore".

"Parlare del mercato dell'auto oggi può apparire riduttivo, ma va detto che è in crescita", ha spiegato **Roberto Pietrantonio**, presidente Unrae. Gli incentivi hanno sostenuto le elettriche, ma gli italiani mostrano una preferenza per l'ibrido, indicato intorno al 50% delle scelte. Secondo Unrae, circa l'80% ricorre al finanziamento, con rate comprese tra 200 e 500 euro al mese. La stima è di una chiusura del mercato poco sopra 1,6 milioni di vetture, mentre carburanti e fine degli incentivi frenano la domanda. **Roberto Vavassori**, presidente Anfia, insiste sulla neutralità tecnologica. "Oggi esistono soluzioni tecnologiche furbe che permettono di utilizzare la propulsione più adatta". La mobilità elettrica, sostiene, richiede però un ecosistema ancora da completare. Nel suo intervento ha indicato nella crescita delle importazioni cinesi e nella "bulimia

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

IL FOGLIO

Inserto

www.ecostampa.it

regolatoria europea" elementi di pressione sull'industria, proponendo anche un tetto dell'8% alle importazioni di auto cinesi. "Noi andiamo dove vuole il cliente, l'Europa vive la dualità di voler un mercato libero ma poi tenta di obbligare il cittadino alla scelta" ha detto **Massimo Nalli** Presidente e AD Suzuki Italia. "La benzina a casa non la potremmo mai produrre diverso il discorso per l'energia elettrica che può essere home made", ha detto **Marco Santucci**, managing director e ceo di Geely Italia. La domanda dei cittadini segue però logiche che vanno oltre l'auto. Secondo il report EY presentato da **Claudio D'Angelo**, oltre sei viaggiatori su dieci interagiscono con l'intelligenza artificiale per informarsi e decidere gli spostamenti. Il 60% sceglie il mezzo soprattutto in base al prezzo, mentre solo il 17% indica la sostenibilità. Per la Generazione Z la sostenibilità resta importante, ma l'80% la considera tale a condizione che non comporti un aggravio dei costi. "Non c'è chiarezza sull'obiettivo finale nel mondo automotive, a parte far fuori i cinesi manca una visione strategica" ha detto **Alfredo Altavilla** Special Advisor BYD per l'Europa. **Edoardo Rixi**, viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha indicato nella certezza delle regole e nel rinnovo del parco circolante due condizioni per rilanciare il mercato. "Cambiamenti tecnologici troppo repentini portano a un crollo delle vendite", ha osservato. La mobilità del futuro, dunque, non ha ancora un'unica direzione. Il punto emerso dal confronto milanese è costruire un sistema nel quale tecnologie diverse possano competere e convivere, con infrastrutture e informazioni sufficienti per consentire ai cittadini di scegliere.

m.a.c.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.


IN STRADA ATTENTI ALL'AI

TRA PISTA, TRENI ED ENERGIA

089849-IT073K

www.ecostampa.it









Scostamento di bilancio: Motus-E propone quattro misure per accelerare l'elettrificazione dei consumi

Settembre 30, 2026

Incentivi per le infrastrutture di ricarica private, revisione della fiscalità delle flotte aziendali, una rete di ricarica ad alta e altissima potenza lungo la rete TEN-T e maggiori risorse per l'elettrificazione del trasporto merci. Sono le quattro proposte che **Motus-E** ha trasmesso al **Ministero dell'Economia e delle Finanze** (Mef) nell'ambito dello scostamento di bilancio, con l'obiettivo di contribuire alla riduzione strutturale dell'utilizzo di carburanti fossili e della dipendenza dalle importazioni petrolifere.

Le misure, secondo l'associazione, potrebbero essere finanziate facendo leva sulla flessibilità prevista dalla Clausola Nazionale di Salvaguardia (National Escape Clause, NEC) per gli interventi legati alla sicurezza energetica. Il pacchetto parte dal sostegno all'installazione di infrastrutture di ricarica private per imprese, professionisti e operatori della logistica, attraverso un contributo in conto capitale per l'acquisto e la posa di colonnine e wallbox. Motus-E propone di riproporre la misura con una dotazione calibrata sulle effettive esigenze di elettrificazione dei luoghi di lavoro.

La seconda proposta riguarda la revisione della fiscalità delle flotte aziendali elettrificate e il sostegno alla ricarica domestica dei dipendenti. L'obiettivo è favorire nel triennio 2027-2029 il rinnovo delle flotte con veicoli elettrici e ricaricabili, intervenendo sulle percentuali di deducibilità e sul massimale del costo fiscalmente riconosciuto, oggi fermo a 18.075 euro per l'acquisto e a 3.615 euro per il noleggio. La proposta riprende il lavoro sviluppato da Motus-E insieme ad Anfia, Aniasa e Unrae. L'associazione evidenzia inoltre il ruolo delle flotte aziendali nell'alimentazione del mercato dell'usato, sottolineando come un maggiore ricorso alle tecnologie a zero emissioni allo scarico possa incidere progressivamente anche sul parco circolante.

Sul fronte della rete pubblica, Motus-E propone invece la costituzione di un fondo destinato alla realizzazione di infrastrutture di ricarica in corrente continua ad alta e altissima potenza, pari o superiore a 150 kW, lungo la rete TEN-T comprehensive, con particolare riferimento alla ricarica di auto e camion. L'intervento escluderebbe le autostrade, già interessate da specifiche gare pubbliche. L'obiettivo è sostenere la disponibilità di ricarica sulla grande viabilità e favorire la sostituzione dei consumi di carburanti con elettricità prodotta da fonti rinnovabili.







Iscriviti alla newsletter E-Ricarica Weekly

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

La quarta misura riguarda il trasporto merci e prevede il rafforzamento degli incentivi esistenti per l'acquisto di veicoli elettrici, attraverso un incremento delle risorse destinate all'elettrificazione e ai veicoli a zero emissioni allo scarico. Per Motus-E, il comparto rappresenta una delle aree con maggiore consumo di gasolio e, considerando che i veicoli restano di proprietà delle imprese, l'elettrificazione consentirebbe una sostituzione strutturale dei combustibili fossili.

«Le quattro proposte condividono una medesima impostazione: intervenire sulle condizioni strutturali della sostituzione dei combustibili fossili importati», commenta **Fabio Pressi,** presidente di Motus-E, osservando che l'impostazione adottata «non solo è coerente con i vincoli di utilizzo dei fondi definiti dalla Commissione Ue, ma consentirebbe anche all'Italia di colmare il pericoloso ritardo rispetto all'Europa nell'adozione della mobilità elettrica, con benefici per famiglie, imprese e industria».



Condividi su:

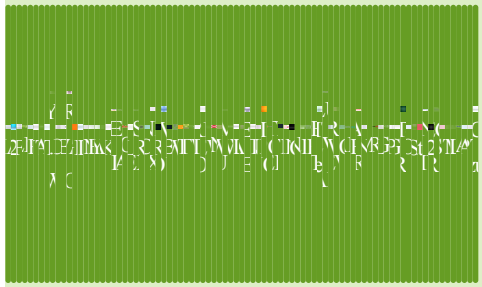
Articoli correlati

News
MASE: in Gazzetta Ufficiale i decreti per accedere ai fondi destinati alle colonnine pubbliche

News
Mobilekes installate 500 stazioni di ricarica presso 200 filiali BBT

News
E-Ricarica Weekly: il nuovo numero della newsletter dedicata ai prodotti per la mobilità elettrica

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

ANSA.it

Responsabilità editoriale a cura di Teleborsa

ECONOMIA

Auto, immatricolazioni settembre in crescita del 9,9%

1 Ottobre 2026



(Teleborsa) – Cresce a ritmo più lento il mercato dell'auto italiano a settembre. Secondo i dati del Ministero dei Traporti, le **immatricolazioni in Italia** sono cresciute a **139.356 unità, in aumento del 9,9%** rispetto alle 126.781 vetture

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

www.ecostampa.it

registrate nello stesso mese dell'anno precedente. Nello stesso mese, i **trasferimenti di proprietà** sono stati **500.289, in crescita dell'1,16%** rispetto ai 494.573 passaggi registrati a settembre 2025. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 639.645, ha interessato per il **21,79% vetture nuove e per il 78,21% vetture usate**.

Nei primi nove mesi dell"anno si sono registrate **1.268.964 immatricolazioni, in crescita dell'8,7%** rispetto a 1.167.542 unità dello stesso periodo del 2025.

Il **Gruppo Stellantis** ha registrato una **crescita a doppia cifra,** facendo meglio del mercato. Le immatricolazioni del gruppo a settembre si sono attestate a 38.704 autovetture (compresa Leapmotor), in **aumento del 12,6%** rispetto allo stesso mese del 2025e la quota di mercato è salita al 27,8%. Nei primi nove mesi dell'anno, il Gruppo ha registrato 379.936 immatricolazioni, con una crescita del 13,9%, con una quota salita al 29,9%. Nell'ambito dle Gruppo, il **marchio Fiat conferma la leadership** con 15.876 immatricolazioni a settembre e 144.464 nei nove mesi. La **"Pandina" resta l'auto più venduta** in Italia con 10.401 immatricolazioni a settembre.

Fra le altre case d'auto estere, in difficoltà **Volkswagen che** registra 8.849 immatricolazioni a settembre, **in calo del 7,86%,** con una quota di mercato che scende al 6,35%, mentre nei nove mesi registra 85,644 unità (+1%).

Recopera Toyota che vede aumentare le vendite a settembre a 10.657 unità **(+6,6%)**, ma nei nove mesi registra 90.347 immatricolazioni (-0,9%).

A settembre **BYD** ha immatricolato 5.161 vetture e raggiunto il 3,8% di market share, mettendo a segno una **crescita del 108,9%** rispetto allo stesso mese del 2025.

"Mentre il mercato negli ultimi mesi ha **perso parte della spinta positiva del primo semestre**, chiediamo con forza ed urgenza al Governo di prendere atto della situazione che in Italia e in Europa sta vanificando gli importanti sforzi

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

www.ecostampa.it

messi in atto dalla filiera dell'auto per mantenersi vitale", afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di **ANFIA.**, ricordando che "l'inarrestabile **ondata di importazioni di veicoli dalla Cina**, in assenza di qualunque misura che riporti la concorrenza a livelli di equità, **sta causando massicci licenziamenti e chiusure di stabilimenti**, che riguardano sia i produttori di autoveicoli che di componenti, che del veicolo rappresentano l'80% del valore". "E' una **situazione insostenibile** – denuncia – L'OCSE ha certificato che il sistema produttivo cinese beneficia di sussidi complessivamente dalle 3 alle 8 volte superiori a quanto fatto dai governi europei. E' quindi necessario adottare immediatamente, a livello europeo, misure concrete che ripristinino una condizione di parità e reciprocità in una filiera, quella dell'automotive, essenziale per l'autonomia strategica europea".

LEGGI ANCHE

UE valuta rilascio scorte gasolio. Attesa decisione AIE

FINANZA – 1 Ottobre 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



ECONOMIA MOTORI

Anfia: auto prodotte in Cina al 15,1% del mercato in 9 mesi

Vavassori: import auto cinesi insostenibile, servono misure Ue

OTT 1, 2026 Auto

L'agenzia di stampa e i podcast Askanews presenta un anno di approfondimenti

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

askanews.it
www.ecostampa.it



info & imprese

askanews
Segui la Pagina 185.209 follower

Milano, 1 ott. (askanews) – "L'inarrestabile ondata di importazioni di veicoli dalla Cina", in assenza di misure che riportino la concorrenza "a livelli di equità", sta causando "massicci licenziamenti e chiusure di stabilimenti" in Europa e rende necessarie misure immediate a livello Ue. È l'allarme lanciato dal presidente dell'Anfia Roberto Vavassori, commentando i dati del mercato auto italiano di settembre, cresciuto del 9,9% a 139.356 immatricolazioni. Nei primi nove mesi le registrazioni sono salite dell'8,7% a 1,269 milioni.

Secondo Anfia, le vetture prodotte in Cina rappresentano il 15,1% delle immatricolazioni italiane nei primi nove mesi e assorbono quasi interamente l'incremento del mercato registrato nel 2026.

"Mentre il mercato negli ultimi mesi ha perso parte della spinta positiva del primo semestre, chiediamo con forza e urgenza al governo di prendere atto della situazione che in Italia e in Europa sta vanificando gli importanti sforzi messi in atto dalla filiera dell'auto per mantenersi vitale", ha affermato Vavassori.

Il presidente dell'associazione ha richiamato i dati Ocse secondo cui il sistema produttivo cinese beneficia di sussidi complessivamente da tre a otto volte superiori a quelli dei governi europei. Per Vavassori è quindi necessario adottare "immediatamente, a livello europeo, misure concrete che ripristinino una condizione di parità e reciprocità", senza attendere "le lungaggini, le storture e le timidezze dell'Iaa attualmente in discussione a Bruxelles". Sul fronte nazionale Anfia chiede inoltre di inserire nella prossima legge di Bilancio l'adeguamento della fiscalità delle auto aziendali.

Prosegue intanto la trasformazione del mix delle alimentazioni. A settembre le mild e full hybrid sono cresciute del 23,1% e hanno raggiunto il 50,4% del mercato. Le ricaricabili sono aumentate del 45,3%, con una quota salita al 18,8% dal 14,2%: le elettriche pure segnano +47,3% e il 7,6% di quota, le plug-in +43,9% e l'11,2%. In forte arretramento benzina (-13,9%, quota 17,7%) e diesel (-39%, quota 4,9%), mentre il Gpl cala del 4,5% e vale l'8,1%.

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

askanews.it
www.ecostampa.it

Tra i principali gruppi, Stellantis, inclusa Leapmotor, cresce a settembre del 12,3% con una quota del 27,8%. Volkswagen arretra del 3,8%, Renault dell'1,5%, Hyundai-Kia del 3,2% e Bmw del 6,7%, mentre Toyota sale dell'8,6%. Fra i brand cinesi Byd raddoppia le immatricolazioni (+108,8%), Omoda&Jaecoo segna +184,9%, Leapmotor +452,5% e MG +21,2%. In crescita anche Tesla, +47% a 2.132 vetture, con una quota dell'1,5%.

Anfia stima per l'intero 2026 circa 1,656 milioni di auto immatricolate, con una crescita dell'8,6% sul 2025.







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

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

askanews.it
www.ecostampa.it



ECONOMIA MOTORI

Motus-E: mercato elettriche tiene ma Europa sempre più lontana

100.923 Bev nei 9 mesi (+66%). Pressi: costruire strategia stabile

OTT 1, 2026 **Auto**

L'agenzia di stampa e i podcast Askanews presenta un anno di approfondimenti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

askanews.it
askanews
www.ecostampa.it



info & imprese

askanews
Segui la Pagina 185.209 follower

Milano, 1 ott. (askanews) – Continua a crescere il mercato delle auto elettriche in Italia, ma la penetrazione dei veicoli a batteria resta nettamente inferiore rispetto ai principali Paesi europei. A settembre, secondo i dati diffusi da Motus-E, le immatricolazioni di vetture full electric sono state 10.544, in aumento del 47,7% rispetto allo stesso mese del 2025, con una quota di mercato salita al 7,6% dal 5,6% di un anno fa. La share resta però sotto il picco del 10,1% raggiunto a giugno con la coda degli incentivi 2025.

Nei primi nove mesi dell'anno sono state immatricolate 100.923 auto elettriche, il 65,8% in più rispetto allo stesso periodo del 2025, con una quota poco inferiore all'8%, contro il 5,2% di un anno prima. Al 30 settembre il parco circolante elettrico puro in Italia ha raggiunto 454.437 vetture.

Nel complesso il mercato automobilistico italiano ha registrato a settembre 138.753 immatricolazioni, +9,3% su base annua secondo i dati utilizzati da Motus-E. Nei primi nove mesi le registrazioni sono state 1.269.814, in aumento dell'8,4%. Resta ampio il divario con i principali mercati europei. Gli ultimi dati confrontabili, relativi ad agosto, indicano per le elettriche una quota del 38,4% in Francia, del 32,5% in Germania, del 29,8% nel Regno Unito e del 13,6% in Spagna, mentre in Italia nello stesso mese la quota si fermava al 6,3%.

"Nonostante i segnali positivi dal lato della domanda, il confronto europeo è netto e ci dice che non possiamo considerarci soddisfatti: l'Italia continua a crescere, ma resta molto distante dai principali mercati europei in termini di penetrazione dei veicoli elettrici", ha commentato il presidente di Motus-E, Fabio Pressi.

Per Pressi, "il punto non è inseguire il mercato con misure emergenziali, ma utilizzare le risorse disponibili per costruire una strategia stabile e selettiva". Motus-E indica tra le priorità una fiscalità più favorevole all'elettrificazione delle flotte aziendali, infrastrutture di ricarica per le imprese e nelle aree dove gli investimenti sono più difficili e misure per l'elettrificazione del trasporto merci.

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

askanews.it
www.ecostampa.it

L'associazione richiama inoltre la proposta sulla fiscalità delle flotte aziendali trasmessa alla presidenza del Consiglio e al ministero dell'Economia insieme ad Anfia, Aniasa e Unrae. "L'Italia non ha bisogno di rincorrere l'Europa con nuovi bonus temporanei: ha bisogno di una politica industriale stabile sull'elettrificazione", ha concluso Pressi.







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

LAMIERA

www.ecostampa.it

ATTUALITÀ

A cura della redazione



Quale futuro per l'industria dell'automotive?

SECONDO L'ANALISI DI MECSPE, SERVE RICOSTRUIRE UNA FILIERA COMPETITIVA METTENDO AL CENTRO IL CONSUMATORE E PUNTANDO SU IBRIDO, ELETTRICO, DIGITALE E QUALITÀ DEL PRODOTTO

Mettere il consumatore al centro e puntare su ibrido, elettrico, digitale e qualità del prodotto. Sono queste le sfide che l'industria automotive italiana ed europea dovrà puntare nei prossimi anni per essere competitiva a livello globale. Secondo l'analisi di MECSPE,[1] la fiera di riferimento per l'innovazione dell'industria manifatturiera (BolognaFiere 3-5 marzo 2027), realizzata anche sulla base del Global Automotive Consumer Study 2026 di Deloitte,[2] nella scelta di un nuovo veicolo sarà sempre più determinante la qualità del prodotto, indicata dal 51% degli italiani, davanti al prezzo (49%) e alle performance (38%).

Qualità e digitale guidano le scelte

Allo stesso tempo, cresce il peso della componente digitale: quasi la metà degli italiani considera fondamentale l'ecosistema tecnologico di bordo (al pari dello smartphone) e il 40% si dichiara pronto a utilizzare funzioni basate sull'intelligenza artificiale, contro una media europea del 31%. Numeri che evidenziano una maggiore attenzione da parte dei consumatori italiani verso le tecnologie digitali applicate all'automobile rispetto al resto d'Europa. Tradotto: la filiera manifatturiera è chiamata nei prossimi anni a una trasformazione più ampia, in cui la componente meccanica si integra sempre più con hardware e software lungo l'intera catena produttiva, favorendo lo sviluppo di componentistica elettronica e sensoristica sempre più sofisticate.

"Il consumatore italiano mostra un approccio sempre più pragmatico alla mobilità del futuro: valuta prima di tutto qualità, prezzo e performance del veicolo", dichiara Franco Orsogna, Responsible for Automotive Sector di Deloitte Central Mediterranean.

1 Osservatorio MECSPE sull'industria manifatturiera relativo al I quadrimestre 2026 condotta da Nomisma utilizzando il metodo CAWI (Computer Assisted Web Interviewing) effettuato a maggio-giugno 2026.

2 Global Automotive Consumer Study 2026, Italy in the European Market Highlights, Febbraio 2026

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

LAMIERA

www.ecostampa.it

"L'elettrico è progressivamente più sdoganato, ma la scelta resta legata a fattori molto concreti, come il costo di utilizzo, gli incentivi e la praticità della ricarica quotidiana. Allo stesso tempo cresce con decisione il peso dei servizi digitali e connessi: gli automobilisti italiani sono sempre più disposti a pagare per funzioni di sicurezza, assistenza e personalizzazione, soprattutto quando generano un valore reale e tangibile. La trasformazione del comparto automotive riguarda quindi l'intero ecosistema, dal prodotto alle tecnologie, fino ai servizi e al post-vendita. Una sfida che chiama in causa direttamente la capacità della manifattura di integrare competenze meccaniche, elettroniche e digitali sempre più interconnesse."

La fabbrica accelera la trasformazione

Per rispondere a queste sfide servono investimenti, tanta innovazione e nuove competenze, così da trasformare la transizione in un'occasione di rilancio. Sicuramente l'automazione e la robotica per migliorare l'efficienza produttiva (per il 34% delle imprese), così come la digitalizzazione e l'interconnessione dei processi (33%) e la personalizzazione e la produzione su misura (31%) sono, secondo gli imprenditori, le principali tendenze che stanno emergendo, o che si rafforzeranno nei prossimi anni per rendere le fabbriche moderne. In questo scenario serve una guida in grado di aiutare realmente gli imprenditori a trovare la soluzione adatta per migliorare l'attività produttiva della propria impresa. MECSPE racchiude tutto questo: un evento che si conferma sempre più un osservatorio privilegiato e un punto di incontro e confronto per le imprese chiamate a interpretare il cambiamento del comparto, potendo contare su iniziative dedicate come quella in collaborazione con ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, che valorizza il legame tra formazione, ricerca e industria attraverso progetti capaci di avvicinare le nuove generazioni di ingegneri alle trasformazioni dell'automotive, dalle tecnologie ibride e elettriche alle soluzioni driverless. A questo si affiancano progetti e iniziative speciali come MECSPE LAB – Spazio Innovazione, pensato per anticipare le tendenze del mercato e favorire il confronto tra imprese, partner tecnologici ed esperti e l'Arena Additive Manufacturing, spazio di approfondimento dedicato alle tecnologie additive che offre momenti dimostrativi, tavole rotonde, case study e occasioni di aggiornamento sulle principali evoluzioni dell'industria.



I numeri di MECSPE BOLOGNA 2026

- **60.581** visitatori professionali
- oltre **2.000** aziende presenti
- **18** iniziative speciali
- **92.000** mq di superficie espositiva
- **13** saloni espositivi
- **157** convegni

Il ruolo delle competenze nel cambiamento

"L'automotive è uno dei settori che meglio rappresenta la trasformazione in atto nella manifattura italiana", dichiara Maruska Sabato, Project Manager di MECSPE. "I dati dell'Osservatorio MECSPE mostrano chiaramente che le imprese guardano prima di tutto a efficienza produttiva, digitalizzazione e personalizzazione: una risposta concreta a una domanda che cambia rapidamente, tra apertura all'ibrido e all'elettrico e crescita dei contenuti digitali ed elettronici a bordo. Per la filiera, questo significa saper gestire una trasformazione graduale ma profonda, in cui diventano decisive flessibilità produttiva, competenze specialistiche in ambito elettronico e software, e capacità di innovare i processi lungo tutta la catena del valore. È esattamente in questa direzione che lavora MECSPE: mettere in relazione le imprese con le tecnologie, le competenze e i partner in grado di accompagnarle in questo percorso, offrendo alla prossima edizione un punto di vista ampio sulle trasformazioni del comparto automotive."

Per informazioni e aggiornamenti:
www.mecspe.com

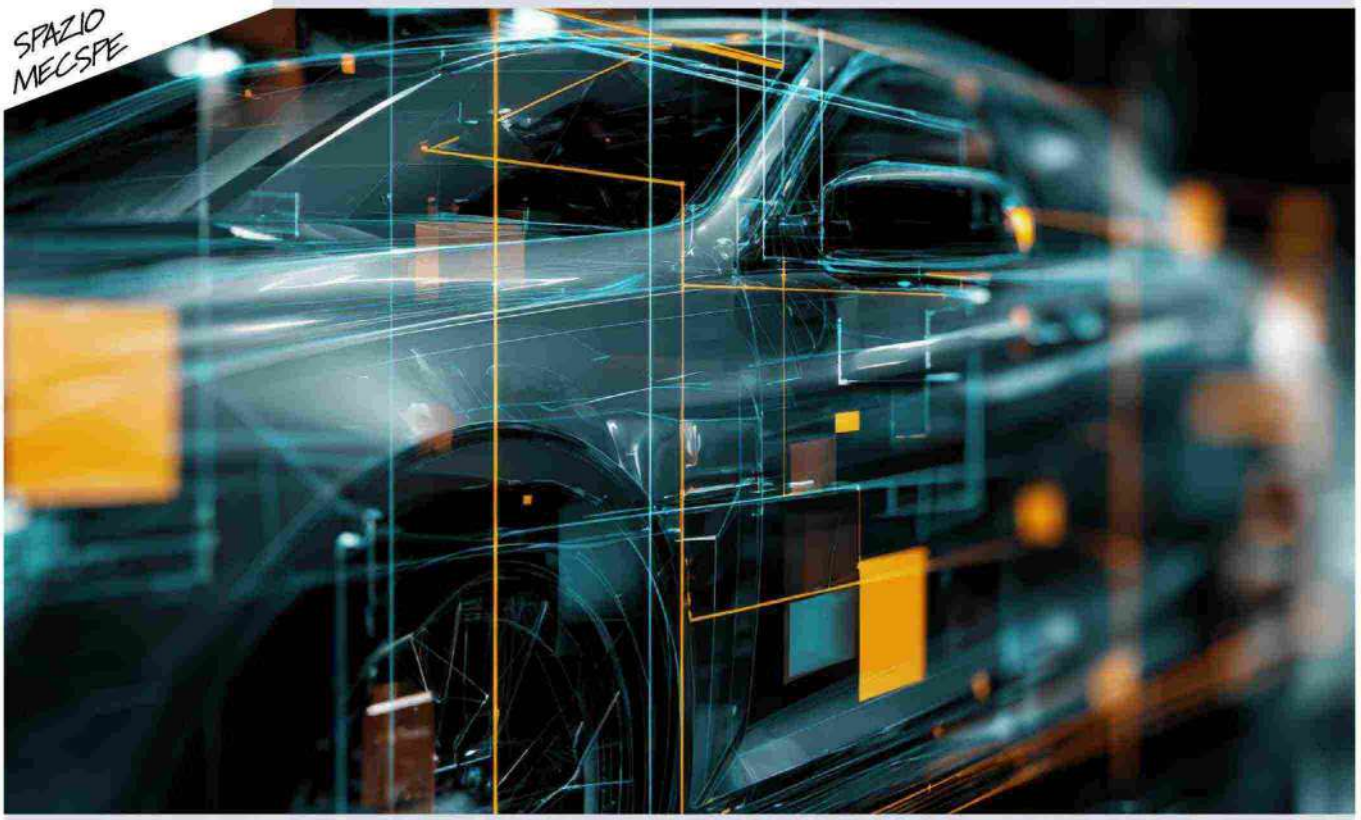
La prossima edizione di MECSPE si terrà dal 3 al 5 marzo 2027.

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

oleodinamica pneumatica
MECCATRONICA E INTEGRAZIONE DEI SISTEMI

www.ecostampa.it

SPAZIO MECSPE



RICOSTRUIRE UNA FILIERA COMPETITIVA METTENDO AL CENTRO IL CONSUMATORE E PUNTANDO SU IBRIDO, ELETTRICO, DIGITALE E QUALITÀ DEL PRODOTTO

Il futuro dell'industria **automotive**

I numeri di MECSPE BOLOGNA 2026

60.581	VISITATORI PROFESSIONALI
92.000 mq	SUPERFICIE ESPOSITIVA
+2.000	AZIENDE PRESENTI
13	SALONI ESPOSITIVI
18	INIZIATIVE SPECIALI
157	CONVEGNI

Mettere il consumatore al centro e puntare su ibrido, elettrico, digitale e qualità del prodotto. Sono queste le sfide che l'industria automotive italiana ed europea dovrà puntare nei prossimi anni per essere competitiva a livello globale. Secondo l'analisi di MECSPE, la fiera di riferimento per l'innovazione dell'industria manifatturiera (BolognaFiere 3-5 marzo 2027), realizzata anche sulla base del Global Automotive Consumer Study 2026 di Deloitte, nella scelta di un nuovo veicolo sarà sempre più determinante la qualità del prodotto, indicata dal 51% degli italiani, davanti al prezzo (49%) e alle performance (38%). Allo stesso tempo, cresce il peso della componente digi-

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

oleodinamica pneumatica
MECCATRONICA E INTEGRAZIONE DEI SISTEMI

www.ecostampa.it

SPAZIO MECSPE



tale: quasi la metà degli italiani considera fondamentale l'ecosistema tecnologico di bordo (al pari dello smartphone) e il 40% si dichiara pronto a utilizzare funzioni basate sull'intelligenza artificiale, contro una media europea del 31%. Numeri che evidenziano una maggiore attenzione da parte dei consumatori italiani verso le tecnologie digitali applicate all'automobile rispetto al resto d'Europa.
Tradotto: la filiera manifatturiera è chiamata nei prossimi anni a una trasformazione più ampia, in cui la componente meccanica si integra sempre più con hardware e software lungo l'intera catena produttiva, favorendo lo sviluppo di componentistica elettronica e sensoristica sempre più sofisticate. "Il consumatore italiano mostra un approccio sempre più pragmatico alla mobilità del futuro: valuta prima di tutto qualità, prezzo e performance del veicolo", dichiara Franco Orsogna, Responsible for Automotive Sector di Deloitte Central Mediterranean. "L'elettrico è progressivamente più sdoganato, ma la scelta resta legata a fattori molto concreti, come il costo di utilizzo, gli incentivi e la praticità della ricarica quotidiana. Allo stesso tempo cresce con decisione il peso dei servizi digitali e connessi: gli automobilisti italiani sono sempre più disposti a pagare per funzioni di sicurezza, assistenza e personalizzazione, soprattutto quando generano un valore reale e tangibile.
La trasformazione del comparto automotive riguarda quindi l'intero ecosistema, dal prodotto alle tecnologie, fino ai servizi e al post-vendita. Una sfida che chiama in causa direttamente la capacità della manifattura di integrare competenze meccaniche, elettroniche e digitali sempre più interconnesse."

Investimenti, innovazione e competenze

Per rispondere a queste sfide servono investimenti, tanta innovazione e nuove competenze, così da trasformare la transizione in un'occasione di rilancio. Sicuramente l'automazione e la robotica per migliorare l'efficienza produttiva (per il 34% delle imprese), così come la digitalizzazione e l'interconnessione dei processi (33%) e la personalizzazione e la produzione su misura (31%) sono, secondo gli imprenditori, le principali tendenze che stanno emergendo, o che si rafforzeranno nei prossimi anni per rendere le fabbriche moderne. In questo scenario serve una guida in grado di aiutare realmente gli imprenditori a trovare la soluzione adatta per migliorare l'attività produttiva della propria impresa. MECSPE racchiude tutto questo: un evento che si conferma sempre più un osservatorio privilegiato e

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

oleodinamica pneumatica
MECCATRONICA E INTEGRAZIONE DEI SISTEMI

www.ecostampa.it

SPAZIO MECSPE

un punto di incontro e confronto per le imprese chiamate a interpretare il cambiamento del comparto, potendo contare su iniziative dedicate come quella in collaborazione con ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, che valorizza il legame tra formazione, ricerca e industria attraverso progetti capaci di avvicinare le nuove generazioni di ingegneri alle trasformazioni dell'automotive, dalle tecnologie ibride e elettriche alle soluzioni driverless. A questo si affiancano progetti e iniziative speciali come MECSPE LAB – Spazio Innovazione, pensato per anticipare le tendenze del mercato e favorire il confronto tra imprese, partner tecnologici ed esperti e l'Arena Additive Manufacturing, spazio di approfondimento dedicato alle tecnologie additive che offre momenti dimostrativi, tavole rotonde, case study e occasioni di aggiornamento sulle principali evoluzioni dell'industria. "L'automotive è uno dei settori che meglio rappresenta la trasformazione in atto nella manifattura italiana", dichiara Maruska Sabato, Project Manager di MECSPE. "I dati dell'Osservatorio MECSPE mostrano chiaramente che le imprese guardano prima di tutto a efficienza produttiva, digitalizzazione e personalizzazione: una risposta concreta a una domanda che cambia rapidamente, tra apertura all'ibrido e all'elettrico e crescita dei contenuti digitali ed elettronici a bordo. Per la filiera, questo significa saper gestire una trasformazione graduale ma profonda, in cui diventano decisive flessibilità produttiva, competenze specialistiche in ambito elettronico e software, e capacità di innovare i processi lungo tutta la catena del valore. È esattamente in questa direzione che lavora MECSPE: mettere in relazione le imprese con le tecnologie, le competenze e i partner in grado di accompagnarle in questo percorso, offrendo alla prossima edizione un punto di vista ampio sulle trasformazioni del comparto automotive." •



La prossima edizione di MECSPE si terrà dal 3 al 5 marzo 2027.
Per informazioni e aggiornamenti: www.mecspe.com.

I saloni di MECSPE

Macchine e Utensili – Macchine utensili, Attrezzature, Utensili e Software di progettazione; **Macchine lavorazione lamiera** – Piegatura, Stampaggio, Taglio, Assemblaggio, Saldatura, Materiali e Software; **Fabbrica Digitale** – Informatica industriale, IoT, Sensoristica industriale, Cloud-manufacturing, Tecnologie di identificazione automatica, Applicazioni, dispositivi, strumentazione e componentistica intelligente per l'interpretazione e l'interconnessione dei processi; **Logistica** – Confezionamento, Imballaggio, Movimentazione, Material handling, Lean manufacturing, Software gestionale di magazzino, Supply chain management, Sistemi di Sicurezza, DPI, Terziarizzazione; **Subfornitura Meccanica** – Lavorazioni meccaniche di precisione, Carpenteria metallica, Costruzioni meccaniche, Fasteners, Fonderie, Minuterie, Lavorazioni del filo metallico, Lavorazioni industriali per conto terzi, Microlavorazioni; **Elettronica Italia** – Cem (contract electronics manufacturer), Cablaggi, Ems (electronics manufacturing service), Pcb (produttori di circuiti stampati), Studi di Ingegneria e progettazione; **Eurostampi, plastica, gomma e compositi** – Lavorazione materie plastiche, gomma e compositi, Macchine e impianti, Attrezzature ausiliarie, Materiali innovativi, Stampaggio, Estrusione, Imballaggio, Soffiaggio, Stampi, Modelli, Componenti normalizzati per stampi, Design, Software di simulazione e progettazione, Microlavorazioni; **Additive Manufacturing** – Stampa 3D, Prototipazione Rapida, Rapid Manufacturing, Sistemi e servizi per reverse engineering, Tecnologia additiva, Materiali, Servizi, Hardware: stampanti e scanner 3D, accessori, Software di simulazione e progettazione; **Trattamenti e Finiture** – Impianti per il trattamento delle superfici, Forni, Galvanica, Processi chimici ed elettronici, Lavaggio, Metallizzazione, Smaltatura, Zincatura, Prodotti e accessori per trattamenti, Trattamenti Termici, Verniciatura; **Materiali non ferrosi e leghe** – Lavorazioni di materiali non ferrosi (Alluminio, Titanio, Magnesio, Leghe Leggere), Pressofusioni, Fonderie, Lavorazioni industriali conto terzi, Tecnologie, Design, Engineering; **Automazione e Robotica** – Automazione e Robotica, Assemblaggio, Montaggio e manipolazione; **Controllo e Qualità** – Certificazione e controllo della qualità, Metrologia, Strumenti di misura, Prove di laboratorio, Taratura, Attrezzature di analisi, Visione; **Power Drive** – Organi di trasmissione meccanica, Oleodinamica, Pneumatica, Meccatronica, Controllo del movimento, Manutenzione, Aria compressa.

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

www.ecostampa.it



DOMANDA altalenante

Buoni i pesanti, tengono rimorchi e semirimorchi, vivaci i bus

di Miriam Sala

L'estate del 2026 si è rivelata un passaggio delicato per le dinamiche dell'economia internazionale, pesantemente condizionate dall'escalation delle tensioni geopolitiche. A luglio, i costi dell'energia hanno ripreso una traiettoria ascendente, guidati dagli impatti sistemici del conflitto tra Stati Uniti e Iran che hanno continuato a frenare i processi di crescita su scala globale. In questo scenario, l'inflazione si mantiene su livelli elevati, costringendo la Banca Centrale Europea a un nuovo rialzo dei tassi d'interesse. Una scelta di politica monetaria che, aumentando il costo del credito, finisce per penalizzare in modo diretto la ripresa degli investimenti da parte del tessuto produttivo. Le prospettive per le imprese italiane sono caratterizzate da un'incertezza profonda che si innesta su un sentiero di crescita già strutturalmente debole. Le previsioni diffuse a luglio dal Fondo Monetario Internazionale stimano infatti per l'Italia un incremento del PIL limitato allo 0,5% sia per il 2026 che per il 2027. La preoccupazione maggiore riguarda l'andamento dei due trimestri centrali dell'anno, durante i quali sia l'Italia che la Germania rischiano di scivolare in una vera e propria recessione tecnica, definita dalla flessione congiunturale del PIL per due trimestri consecutivi. Secondo le stime pubblicate a maggio dalla Commissione Europea, nel secondo trimestre del 2026 il PIL italiano dovrebbe subire una contrazione dello 0,1% rispetto al trimestre precedente, a fronte del -0,2% previsto per quello tedesco. Per il terzo trimestre, le previsioni indicano invece una crescita pari a zero per entrambe le principali economie manifatturiere del continente, confermando una fase di sostanziale stagnazione che rischia di protrarsi per tutto l'anno. Secondo i dati ISTAT, a giugno 2026, l'indice della produzione industriale (2021 = 100) è in diminuzione dello 0,6% su base tendenziale e dell'1,0% su base congiunturale. L'indice della produzione per il solo settore automotive è in crescita, nello specifico del 2,8% rispetto a giugno 2025 e in calo del 4,8% rispetto al mese precedente. Nel cumulato del primo semestre del 2025, l'indice della produzione industriale, nel suo complesso registra un aumento (0,5%). Nello stesso periodo, il settore automotive registra un incremento del 13,5%. I singoli comparti del settore automotive mostrano le seguenti variazioni tendenziali:

- l'indice della produzione di autoveicoli (ATECO 29.1) è in crescita del 10,5% nel mese e del 22,8% nel cumulato
- l'indice della produzione di carrozzerie R&S (29.2) diminuisce dell'1,3% nel mese e del 5,4% nel cumulato
- l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli (29.3) cala del 8,5% nel mese, ma risulta in aumento del 2,1% nel cumulato.

Per quanto riguarda la produzione rilevata da ANFIA, il totale degli autoveicoli prodotti nel primo semestre 2026 ammonta a circa 302mila unità, il 13,4% in più dello stesso periodo del 2025.

DOMANDA DI VEICOLI INDUSTRIALI

Il mercato italiano dei veicoli industriali presenta, nei primi sette mesi del 2026, andamenti molto differenziati. Per il mercato degli autocarri con massa superiore a 3,5 tonnellate, i primi sette mesi del 2026 delineano un andamento complessivamente positivo, ma caratterizzato da una progressiva

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

www.ecostampa.it

AUTOCARRI

ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOCARRI CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 05/07/2026 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2026	2025	Var. % 26/25
gennaio	2.664	2.550	4,5
febbraio	2.345	2.280	2,9
marzo	2.530	2.255	12,2
aprile	2.291	2.326	-1,5
maggio	2.475	2.493	-0,7
giugno	2.689	2.523	6,6
luglio	2.840	2.873	-1,1
agosto		1.311	
settembre		2.068	
ottobre		2.584	
novembre		2.332	
dicembre		2.104	
Totale	**17.834**	**27.699**	**-35,6**

Area geografica	Gen-lug 2026	Gen-lug 2025	Var. % 26/25
NORD OVEST	5.051	4.989	1,2
NORD EST	4.993	4.642	7,6
CENTRO	2.877	2.892	-0,5
SUD-ISOLE	4.913	4.777	2,8
Totale	**17.834**	**17.300**	**3,1**

Classi di peso (kg)	Gen-lug 2026	Gen-lug 2025	Var. % 26/25
3501 - 5000 kg	288	527	-45,4
5001 - 8000 kg	1.254	1.150	9,0
8001 - 12500 kg	684	674	1,5
12501 - 16000 kg	540	573	-5,8
> 16000 kg	15.068	14.376	4,8
Totale	**17.834**	**17.300**	**3,1**

Tipologia	Gen-lug 2026	Gen-lug 2025	Var. % 26/25
TRATTORI	9.589	8.378	14,5
CABINATI	8.245	8.922	-7,6
Totale	**17.834**	**17.300**	**3,1**

Destinazione	Gen-lug 2026	Gen-lug 2025	Var. % 26/25
CANTIERE	2.168	1.935	12,0
STRADALI	15.666	15.365	2,0
Totale	**17.834**	**17.300**	**3,1**

ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. DO7161/H4)

alternanza tra fasi di crescita e momenti di rallentamento. Dopo un avvio sostenuto, con gennaio in aumento del 4,5% e febbraio del 2,9%, il mercato ha raggiunto il punto di massima espansione a marzo, quando le immatricolazioni sono cresciute del 12,2%. Ad aprile si è registrata una prima inversione di tendenza, con una flessione dell'1,5%, seguita dalla sostanziale stabilità di maggio, chiuso a -0,7%. Il recupero osservato a giugno, con un incremento del 6,6%, non ha trovato continuità nel mese successivo: luglio ha infatti evidenziato nuovi segnali di rallentamento, riportando una contrazione dell'1,1%. Nonostante la discontinuità dell'andamento mensile, il bilancio cumulato del periodo gennaio-luglio rimane positivo, con una crescita complessiva del 3,1%. Scendendo nel dettaglio tecnico delle classi di peso, l'analisi delle quote di mercato rivela una polarizzazione quasi totale verso i segmenti più pesanti. I veicoli industriali con peso superiore alle 16 tonnellate detengono infatti l'84,5% di quota dell'intero mercato nazionale, spinti da un incremento dei volumi del 4,8% con oltre 15mila veicoli immatricolati. Al contrario, tutte le classi medio-leggere vedono erodere drasticamente la propria rilevanza commerciale. La fascia d'ingresso tra le 3,5 e le 5 tonnellate crolla del 45,4%, riducendo la sua presenza a una quota marginale dell'1,6%. La classe da 5 a 8 tonnellate riesce a crescere in termini volumetrici del 9%, ma esprime una quota totale di appena il 7%. La fascia intermedia da 8 a 12,5 tonnellate torna a mostrare un segno positivo (+1,5% e 3,8% di market share), mentre la classe da 12,5 a 16 tonnellate flette del 5,8%, fermandosi ad appena il 3% di quota di mercato. Questa forte concentrazione sui mezzi pesanti si riflette sulla tipologia costruttiva di veicolo. I trattori stradali continuano la loro fase espansiva, crescendo del 14,5% con 9.589 unità e una quota del 53,8% del mercato. Questo incremento avviene a danno diretto dei veicoli cabinati, le cui immatricolazioni sono diminuite del 7,6%, determinando una discesa della loro quota di mercato al 46,2%. Sotto il profilo della destinazione d'uso principale, i veicoli stradali mantengono saldamente il controllo del mercato complessivo con l'87,8% di quota e una crescita stabile al 2%. Tuttavia, risulta particolarmente interessante segnalare la costante accelerazione dei veicoli da cantiere che crescono del 12%, con una quota di mercato del 12,2%.

RIMORCHI E SEMIRIMORCHI PESANTI

Il comparto dei rimorchi e semirimorchi pesanti con massa superiore a 3,5 tonnellate ha registrato una crescita nei primi quattro mesi dell'anno, sostenuta soprattutto dagli incrementi di gennaio, pari al 16,6%, e di marzo, al 7,4%. La progressione accumulata nella fase iniziale è stata tuttavia quasi interamente annullata dalla brusca flessione di maggio, quando le immatricolazioni sono diminuite del 22,2%, attestandosi a 1.327 unità rispetto alle 1.701 dello stesso mese del 2025. Al deciso recupero di giugno (+14%), ha

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

www.ecostampa.it

MERCATO

RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

ITALIA - IMMATRICOLATO R&S CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 05/07/2026 ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2026	2025	Var. % 26/25
gennaio	1.178	1.010	16,6
febbraio	1.213	1.181	2,7
marzo	1.262	1.175	7,4
aprile	1.327	1.313	1,1
maggio	1.327	1.701	-22
giugno	1.484	1.302	14
luglio	1.573	1.640	-4,1
agosto		860	
settembre		1.279	
ottobre		1.340	
novembre		1.367	
dicembre		1.084	
Totale	**9.364**	**15.252**	**-38,6**
Gen-lug 2026	**9.364**	**9.322**	**0,5**

ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. DO7161/H4)

Area geografica	Gen-lug 2026	Gen-lug 2025	Var. % 25/24
NORD OVEST	2.463	2.357	4,5
NORD EST	2.657	2.577	3,1
CENTRO	1.354	1.215	11,4
SUD-ISOLE	2.890	3.173	-8,9
Totale	**9.364**	**9.322**	**0,5**

Tipologia	Gen-lug 2026	Gen-lug 2025	Var. % 25/24
RIMORCHI	786	873	-10,0
SEMIRIMORCHI	8.578	8.449	1,5
Totale	**9.364**	**9.322**	**0,5**

Destinazione	Gen-lug 2026	Gen-lug 2025	Var. % 25/24
MARCHE NAZIONALI	3.888	4.012	-3,1
MARCHE ESTERE	5.476	5.310	3,1
Totale	**9.364**	**9.322**	**0,5**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

www.ecostampa.it

AUTOBUS

ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOBUS CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 05/07/2026- ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2026	2025	Var. % 26/25
gennaio	499	631	-20,9
febbraio	719	390	84,4
marzo	585	432	35,4
aprile	581	377	54,1
maggio	712	392	81,6
giugno	875	393	122,6
luglio	495	524	-5,5
agosto		319	
settembre		514	
ottobre		461	
novembre		416	
dicembre		652	
Totale	**4.466**	**5.501**	**-18,8**
Gen-lug 2026	**4.466**	**3.139**	**42,3**

Area geografica	Gen-Lug 2026	Gen-Lug 2025	Var. % 26/25
NORD OVEST	853	503	69,6
NORD EST	727	501	45,1
CENTRO	1.423	965	47,5
SUD-ISOLE	1.463	1.170	25,0
Totale	**4.466**	**3.139**	**42,3**

Segmento Anfia	Gen-lug 2026	Gen-lug 2025	Var. % 26/25
AUTOBUS/MIDIBUS URBANI	2.096	1.017	106,1
AUTOBUS/MIDIBUS INTERURBANI	626	599	4,5
AUTOBUS/MIDIBUS TURISTICI	829	709	16,9
MINIBUS	573	504	13,7
SCUOLABUS	342	310	10,3
Totale	**4.466**	**3.139**	**42,3**

Alimentazione	Gen-lug 2026	Gen-lug 2025	Var. % 26/25
DIESEL (INCL. BIODIESEL)	1.934	1.657	16,7
BEV	1.848	622	197,1
METANO	409	617	-33,7
IDROGENO	179	7	2457,1
HEV (DIESEL)	92	226	-59,3
ALTRO	**4**	**10**	**-60,0**
Totale	**4.466**	**3.139**	**42,3**

ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. DO7161/H4)

fatto seguito una nuova contrazione a luglio, pari al 4,1%. Nel complesso, al termine dei primi sette mesi del 2026, il mercato si mantiene dunque sostanzialmente stabile rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, con un incremento cumulato limitato allo 0,5%. Sotto il profilo merceologico, resta strutturale il predominio dei semirimorchi, che rappresentano il 91,6% del mercato complessivo con 8.578 unità, pur registrando una crescita limitata all'1,5%. Questo relega i rimorchi tradizionali a una quota di mercato dell'8,4% con 786 immatricolazioni e un calo del 10%. Molto indicativa per le dinamiche competitive è anche la scomposizione basata sulla provenienza industriale dei costruttori: i marchi esteri consolidano la propria leadership espandendosi del 3,1% e salendo a una quota di mercato maggioritaria del 58,5%. Al contrario, i costruttori nazionali subiscono una flessione del 3,1% dei volumi commerciali, vedendo la propria quota di mercato ridursi al 41,5%.

AUTOBUS

Decisamente più vivace il mercato degli autobus oltre le 3,5 tonnellate. Nei primi sette mesi del 2026 sono state immatricolate 4.466 unità, il 42,3% in più rispetto alle 3.139 del periodo gennaio-luglio 2025. Dopo cinque mesi consecutivi di crescita, culminati nel +122,6% di giugno, luglio registra una battuta d'arresto del 5,5%, con 495 nuove immatricolazioni, contro le 524 del luglio 2025. A trainare la crescita sono soprattutto gli autobus e minibus urbani, che superano le 2.000 immatricolazioni e raddoppiano i volumi registrati nello stesso periodo del 2025. Il segmento arriva così a rappresentare quasi il 47% dell'intero mercato. Il segno positivo interessa comunque tutte le principali tipologie di veicolo: gli autobus turistici aumentano del 16,9%, i minibus del 13,7%, gli scuolabus del 10,3% e i mezzi interurbani del 4,5%. Ancora più significativa è la trasformazione del mercato sul fronte delle alimentazioni. Gli autobus elettrici a batteria raggiungono 1.848 unità, triplicando i volumi dello scorso anno e conquistando una quota del 41,4%, ormai prossima al 43,3% del diesel. In forte aumento anche i veicoli a idrogeno, passati da appena 7 a 179 immatricolazioni, mentre arretrano le alimentazioni a metano e le motorizzazioni ibride.

Nel complesso, i dati evidenziano una netta accelerazione del rinnovo delle flotte, in particolare nel trasporto urbano, e una progressiva transizione verso soluzioni a zero emissioni.

© Riproduzione riservata

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Plastix

www.ecostampa.it



scenari

di Piero Ciampi

Mercato automotive
L'impatto della transizione elettrica

Il mercato auto italiano sta crescendo, ma c'è qualcosa di più importante della semplice crescita dei numeri. Il settore sta cambiando in modo profondo, grazie all'elettrificazione e al dominio dei SUV. Questo cambiamento sta avendo un impatto diretto sulla filiera stampi, che deve adattarsi a nuove esigenze e tecnologie

Il mercato automobilistico italiano ha iniziato il 2026 con una crescita del 9% nel primo trimestre. Tuttavia, il dato più importante non è la crescita quantitativa, ma la trasformazione strutturale del settore. Le motorizzazioni tradizionali, come benzina e diesel, stanno perdendo terreno, mentre le alimentazioni alternative stanno guadagnando popolarità. In particolare, le vetture elettrificate, come le ibride e le elettriche ricaricabili, stanno dominando il mercato. Questo cambiamento non è solo una questione di tecnologia, ma anche di architettura del veicolo. I sistemi, i layout e l'integrazione funzionale stanno cambiando, e la filiera stampi deve adattarsi a queste nuove esigenze. L'introduzione di batterie, sistemi di gestione termica e elettronica di potenza richiede la progettazione di nuovi componenti e l'integrazione di funzioni diverse in un numero crescente di parti.

La filiera stampi deve anche affrontare l'aumento della complessità dei componenti e la necessità di utilizzare materiali avanzati, come polimeri tecnici e soluzioni ibride metallo-plastica. La progettazione degli stampi deve evolvere per gestire geometrie sempre più complesse e garantire la precisione, la qualità superficiale e la stabilità dimensionale richieste.

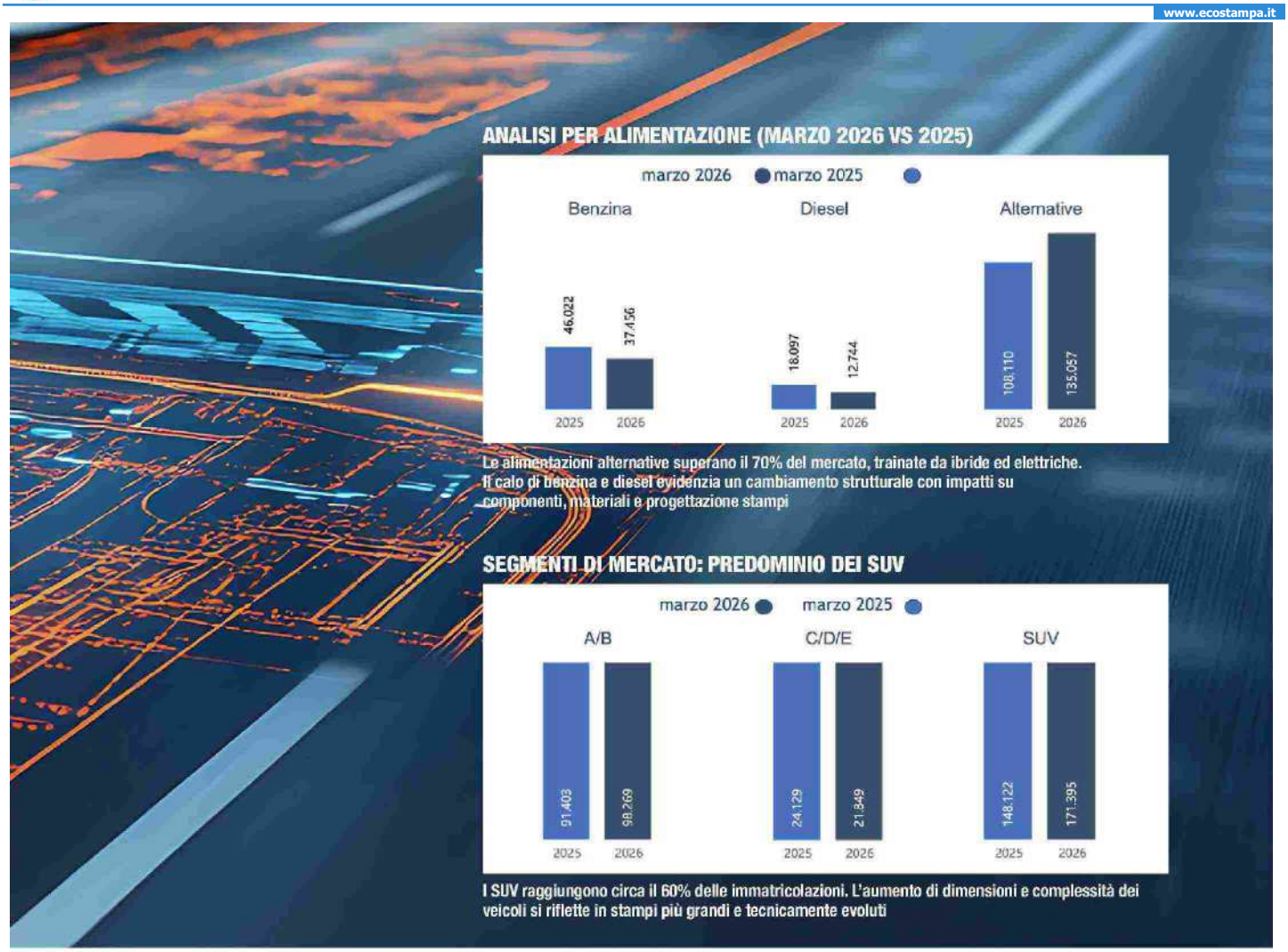
Il ruolo dei SUV sta anche cambiando il mercato. Questi veicoli più grandi e strutturalmente articolati richiedono componenti di dimensioni maggiori, con implicazioni dirette sulla proget-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'ECO DELLA STAMPA
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

www.ecostampa.it



Le alimentazioni alternative superano il 70% del mercato, trainate da ibride ed elettriche. Il calo di benzina e diesel evidenzia un cambiamento strutturale con impatti su componenti, materiali e progettazione stampi

I SUV raggiungono circa il 60% delle immatricolazioni. L'aumento di dimensioni e complessità dei veicoli si riflette in stampi più grandi e tecnicamente evoluti

tazione e realizzazione degli stampi. La crescita dei SUV medi e grandi accentua la necessità di gestire deformazioni, ritiri e accoppiamenti con livelli di precisione sempre più elevati.

Il mercato sta anche cambiando in termini di modalità di acquisto. Il noleggio continua a giocare un ruolo centrale, orientando la domanda verso modelli standardizzati e caratterizzati da cicli di vita più brevi, mentre i privati tornano a crescere introducendo una maggiore variabilità nelle configurazioni richieste. Per i costruttori di stampi, ciò significa aumentare la flessibilità produttiva e ridurre i tempi di risposta per adattarsi a un mercato meno prevedibile e più dinamico. In Europa, l'Italia mostra una diffusione particolarmente elevata delle motorizzazioni ibride non ricaricabili, mentre resta più indietro sul fronte delle elettriche pure e plug-in. Questa transizione a velocità differenziata comporta la coesistenza di piattaforme tecnologiche diverse, aumentando ulteriormente la complessità gestionale per tutta la filiera industriale.

In questo contesto, la crescita del mercato si accompagna a una profonda ridefinizione delle competenze richieste. Per il settore degli stampi, non si tratta più solo di garantire qualità e produttività, ma di saper interpretare un'evoluzione rapida del prodotto, anticipando le esigenze legate a nuovi materiali, nuove geometrie e nuovi processi. La capacità di innovare diventa così un fattore determinante per mantenere competitività in un mercato sempre più orientato alla tecnologia.

I grafici di queste pagine mostrano chiaramente la situazione attuale del mercato indicando come le alimentazioni alternative stiano superando il 70% del mercato, trainate da ibride ed elettriche. Il calo di benzina e diesel evidenzia un cambiamento strutturale con impatti su componenti, materiali e progettazione stampi.

Il grafico realtivo alla segmentazione per carrozzeria (SUV vs altri) mostra invece come i SUV stiano dominando il mercato, con circa il 60% delle immatricolazioni. L'aumento di dimensioni e complessità dei veicoli si riflette in stampi più grandi e tecnicamente evoluti. ■

***Testo e Grafici ricavati dal "Focus Italia mercato Autovetture marzo 2026" preparato da Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica)**

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

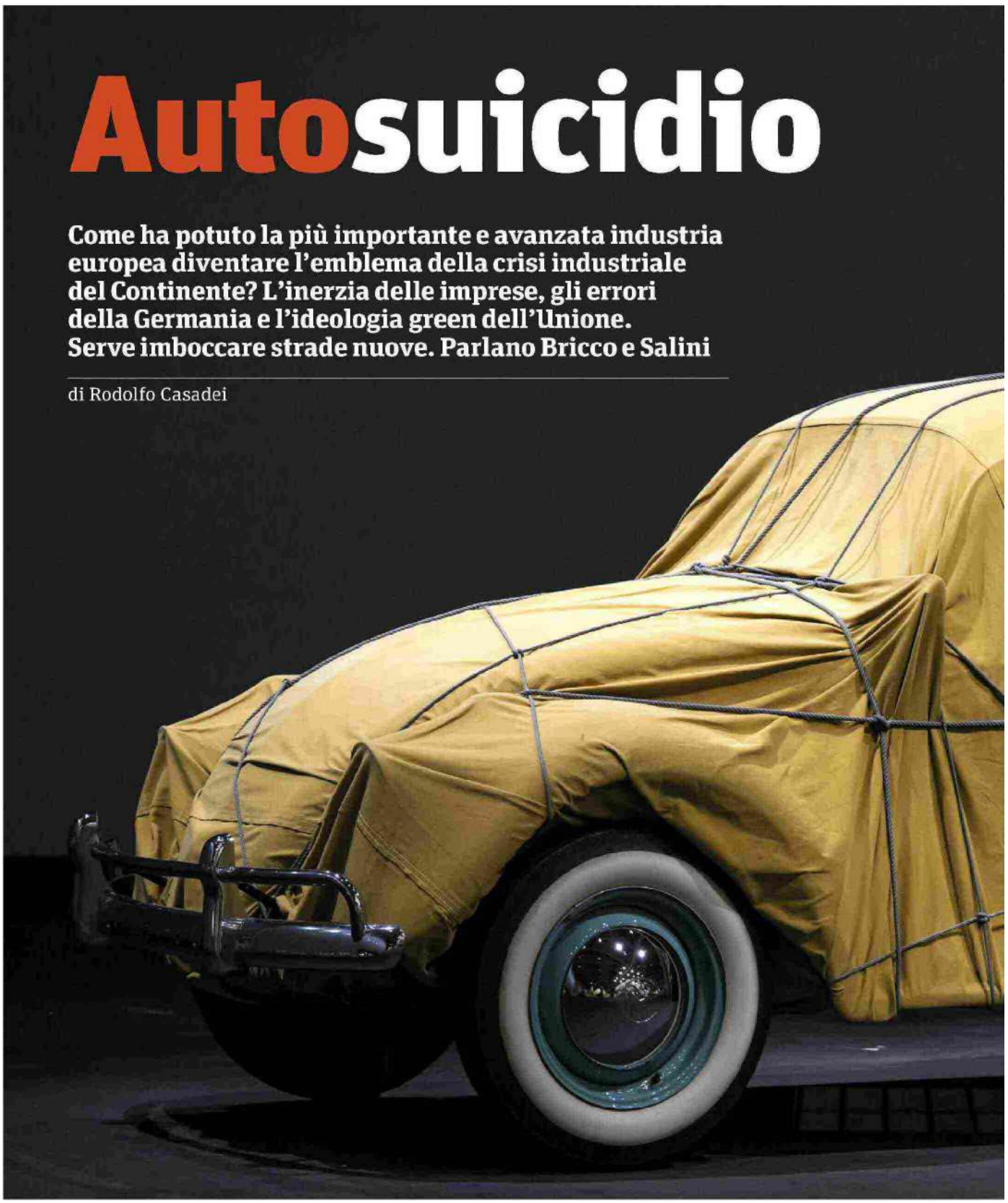
TEMPI

www.ecostampa.it

Autosuicidio

Come ha potuto la più importante e avanzata industria europea diventare l'emblema della crisi industriale del Continente? L'inerzia delle imprese, gli errori della Germania e l'ideologia green dell'Unione. Serve imboccare strade nuove. Parlano Bricco e Salini

di Rodolfo Casadei



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

TEMPI

www.ecostampa.it

mobilità impacchettata

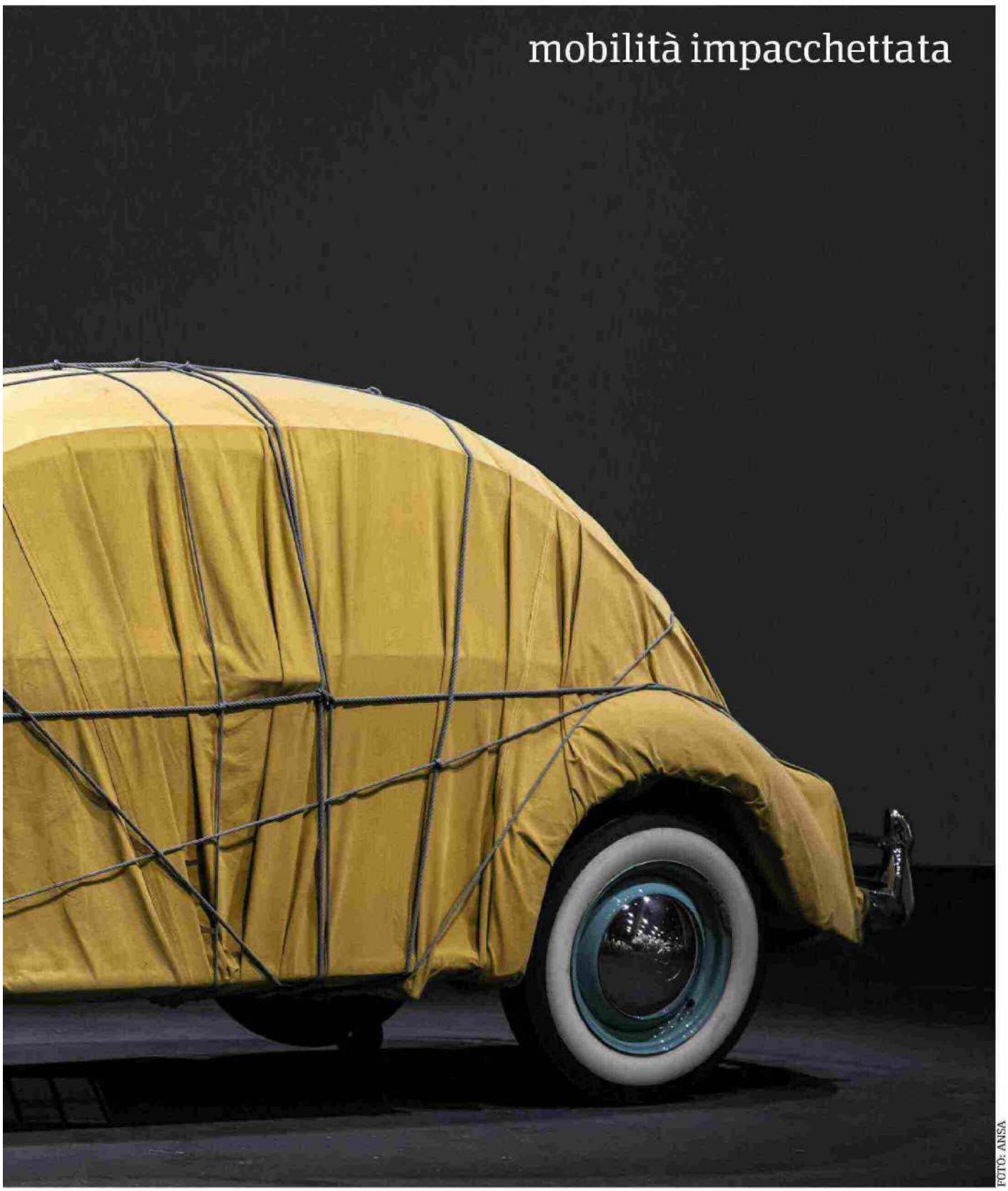


FOTO: ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

TEMPI

www.ecostampa.it

Vogliamo fare l'elenco dei punti deboli dell'automotive europeo? Prezzi dell'energia insostenibili, capacità produttiva in eccesso rispetto al mercato, domanda interna debole, costi logistici elevati, sviluppo dei software lento, elevati costi del lavoro e degli oneri sociali in rapporto ai competitori cinesi e asiatici in genere, procedure di approvazione lente, un sistema infrastrutturale che fatica a sostenere un'economia industriale moderna (le interruzioni del trasporto ferroviario, la congestione stradale e la vulnerabilità del trasporto fluviale comportano costi aggiuntivi lungo l'intera catena di approvvigionamento), vincoli ambientali ed ecologici che aumentano i costi di produzione. Gli impianti sottoutilizzati ripartiscono i costi fissi su un minor numero di veicoli, riducendo i profitti o facendo aumentare i prezzi, e trasmettono la crisi ai fornitori della componentistica a causa della diminuzione dei volumi di prodotto.

I fornitori europei stimano che la nostra produzione di auto sconti uno svantaggio di costo compreso tra il 15 e il 35 per cento rispetto alle location extraeuropee più competitive come la Cina. Da qui una politica di tagli dei costi che colpisce soprattutto i posti di lavoro: Volkswagen, la prima compagnia automobilistica al mondo per fatturato (testa a testa con Toyota) e la seconda per numero di addetti (dopo la cinese Byd), annuncia che la riduzione del personale non sarà di 50 mila come inizialmente annunciato, ma di 100 mila unità, anche se i sindacati e il Land della Bassa Sassonia, che fanno parte del Consiglio di sorveglianza dell'azienda, non sono d'accordo.

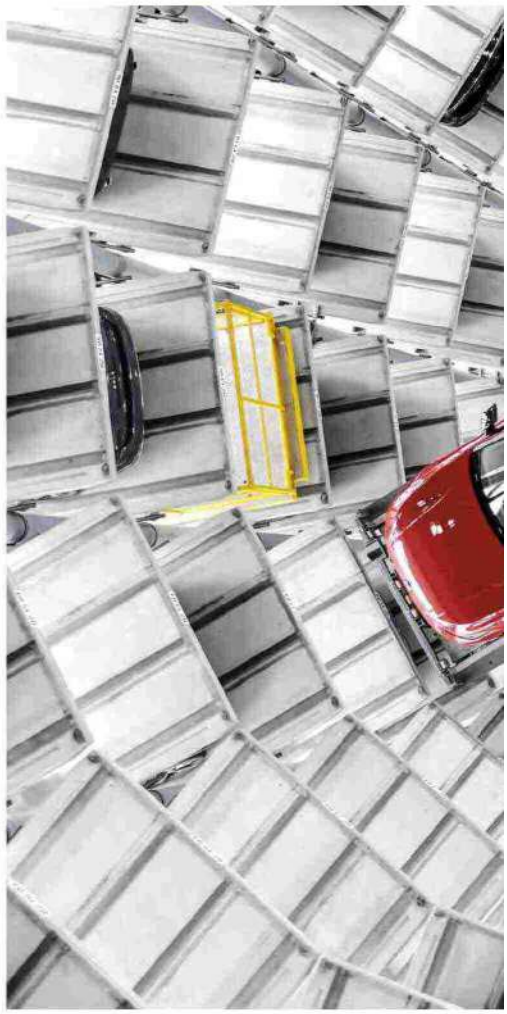
Di chi è la colpa?

Di chi è la colpa se l'automotive europeo è così debole? Anche in questo caso l'elenco dei colpevoli o reputati tali è decisamente lungo. C'è chi punta il dito contro la concorrenza sleale della Cina (aiuti di Stato molto superiori a quelli europei, politiche ambientali lassiste e repressione sindacale) e chi contro le modalità suicide della transizione energetica che sono parte del Green Deal dell'Unione Europea, chi contro i dazi di Trump (stessa logica dell'Inflation Reduction Act di Joe Biden) e chi contro le politiche di austerità e di pareggio del bilancio imposte in sede di Unione Europea (Ue) che hanno condotto alla senescenza delle infrastrutture nazionali che dovrebbero supportare le attività industriali, chi contro i mancati investimenti in innovazione delle grandi aziende automobilistiche europee e chi contro l'iniziale scelta della Ue di puntare tutto sull'elettrico anziché sulla neutralità tecnologica, chi contro le politiche delle case automobilistiche tedesche che hanno delocalizzato produzioni in Cina e invaso il mercato cinese con le proprie auto, creando le condizioni, attraverso le joint ventures coi cinesi e i trasferimenti tecnologici, per la trasformazione della Cina da terminale dell'export tedesco a esportatore egemone dell'automotive mondiale.

Il carro green davanti ai buoi

Paolo Bricco, pluripremiato inviato del *Sole 24 Ore* (ha vinto anche il premio Luigi Amicone nel 2025), pensa che i responsabili siano in effetti più di uno: «Le imprese europee hanno commesso un errore strategico, negli ultimi quindici anni hanno digitalizzato molto meno di quanto abbiano fatto le imprese asiatiche, hanno sviluppato software nelle auto molto meno non solo dei cinesi, ma dei coreani e dei giapponesi. Poi ci sono le responsabilità tedesche, la simbiosi fra Germania e Cina, che ha creato una dipendenza tedesca dal mercato cinese, dai profitti che di là arrivavano. I tedeschi non si sono resi conto dello sviluppo endogeno del settore automobilistico cinese, della concorrenzialità che andava costruendo. Il terzo responsabile è l'Unione Europea, che ha imposto dall'alto la transizione Green senza sviluppare una politica di controllo dell'elettrico. Ha creato obblighi di fatto per le imprese di convertirsi al "verde" senza creare le condizioni di contesto come ha invece fatto la Cina, che ha costruito il controllo di tutta la filiera, dalle terre rare per produrre le batterie fino al prodotto finito».

> Bricco: «L'Ue ha imposto il green senza sviluppare una politica di controllo dell'elettrico. Ha obbligato le imprese a convertirsi al "verde" senza creare le condizioni per poterlo fare»



In buona sostanza, le case automobilistiche hanno fatto l'errore di non innovare («l'Europa è stata per decenni all'avanguardia delle innovazioni tecnologiche insieme al Nordamerica, ma negli ultimi 10-15 anni è rimasta indietro, e la leadership è passata all'Asia che la esercita in condominio col Nordamerica», dice ancora Bricco), la Germania si è lasciata accecare dai profitti che realizzava in Cina, i tedeschi si sono distratti a contare i soldi che facevano sul mercato di Pechino senza accorgersi che i cinesi imparavano da loro a fare le macchine meglio di loro, diventando i "nuovi tedeschi", e infine l'Unione Europea ha messo il carro davanti ai buoi: si è data vincoli e obiettivi di riduzione delle emissioni che implicavano l'elettrificazione massiccia dei trasporti, senza prima creare

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

TEMPI

www.ecostampa.it

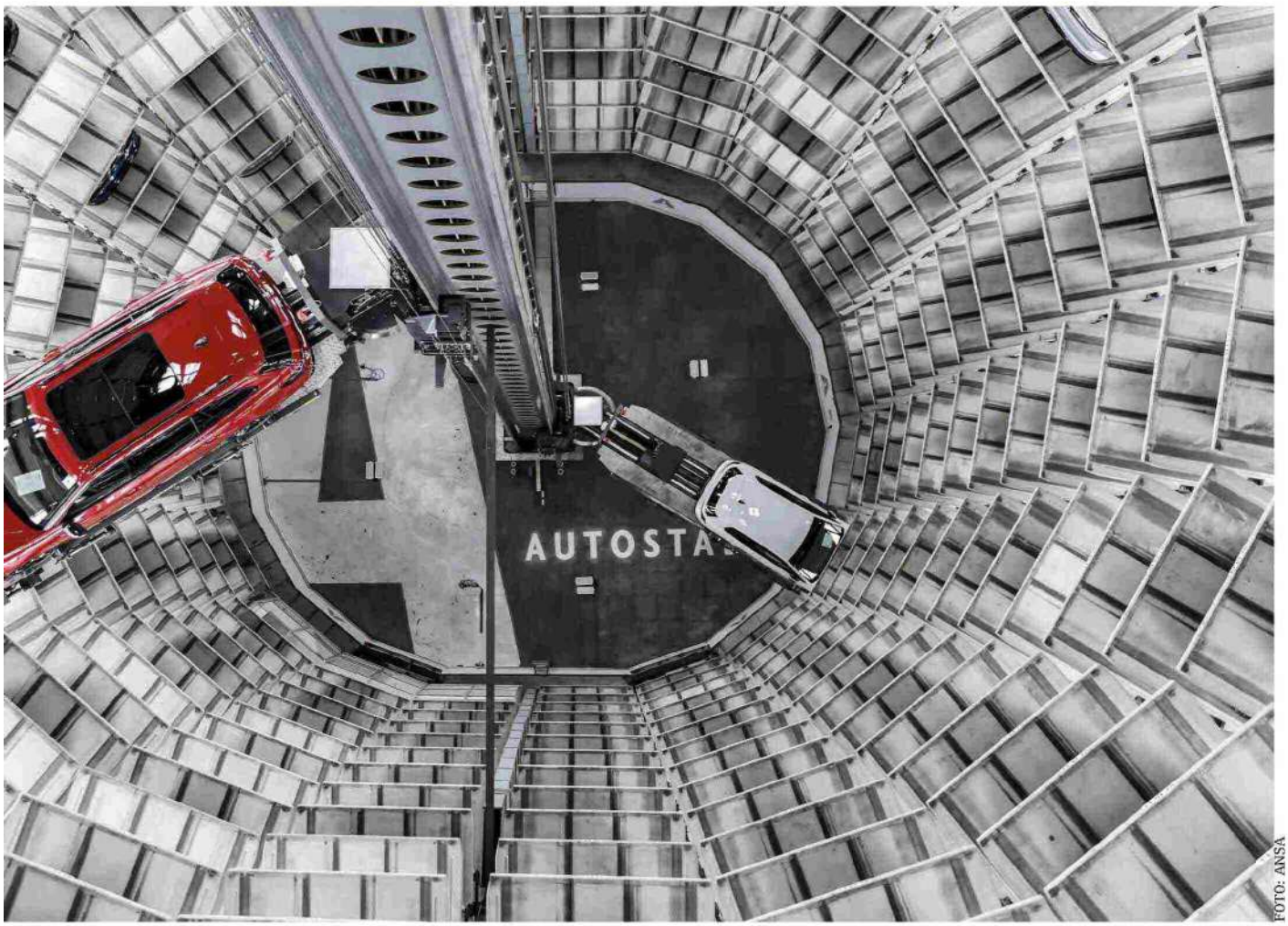


FOTO: ANSA

la filiera (o almeno fornire i giusti stimoli per la sua creazione) che le avrebbe permesso di raggiungere tali obiettivi.

L'automobile non è solo motore

A fronte di tutto questo fioccano commenti che vanno dal cinico al radicale. C'è chi, come Wolfgang Münchau (già editorialista del *Financial Times*), afferma che in Europa si continueranno a produrre automobili, ma i profitti andranno altrove, perché «il profitto nell'auto del futuro deriverà dal software e dalla tecnologia delle batterie. Ciò significa che, in un'ottica di valore aggiunto – che è il modo migliore di considerare la questione –, il valore aggiunto andrà alla Cina e sarà sottratto all'Europa». E c'è chi, come Stefano Cingolani sul *Foglio*, invoca svolte radicali: «La reazione contro la transizione verde ha un sapore di vecchio e di stantio... Resistere, resistere, resistere è inutile e sbagliato... Cosa può fare l'Europa? Non inseguire la Cina, ma prendere una propria strada. Per esempio la guida autonoma (ci lavorano il Politecnico di Milano e Autostrade per l'Italia) e in generale l'Intelligenza artificiale applicata alla manifattura».

Massimiliano Salini (Partito popolare europeo), relatore del Parlamento europeo per la revisione del regolamento sulle emissioni di CO2 per auto e furgoni, getta acqua sul fuoco del radicalismo: «Questi obiettivi sono già nell'agenda di lavoro della Ue, ma non vanno contrapposti alle politiche per il motore endotermico di ultima generazione. L'automobile già non è più solo motore, è molto altro, è un erogatore di servizi di vario genere che stanno configurando un uso dell'auto diverso da quello tradizionale. Ma Stati Uniti e Cina hanno già lavorato moltissimo su questa evoluzione. La sfida è aperta, tuttavia anche in questo caso l'Europa sta inseguendo. E non è corretto metterla in alternativa a quella della neutralità tecnologica. Non possiamo immaginare di dire oggi all'Europa di smettere di produrre automobili endotermiche per concentrarsi solo su guida autonoma e Ia, non possiamo chiudere le fabbriche dove oggi produciamo auto. Dobbiamo impegnarci su tutti e tre i fronti: endotermico di ultima generazione, elettrico e guida autonoma. Serve una transizione

> Salini: «Impegniamoci su endotermico di ultima generazione, elettrico e guida autonoma. Serve una transizione graduale all'insegna della neutralità tecnologica»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

TEMPI

www.ecostampa.it

graduale e sostenibile, intelligente e non ossessiva a veicoli senza emissioni, all'insegna della neutralità tecnologica».

Che l'Unione Europea abbia abbracciato troppo entusiasticamente e ingenuamente la prospettiva della totale elettrificazione dei trasporti oggi lo pensano in tanti, dai partiti italiani e tedeschi che fanno parte del Partito popolare europeo (Cdu-Csu e Forza Italia) a quelli conservatori come Fratelli d'Italia (vedi il ministro Adolfo Urso) o della destra populista (la Lega di Matteo Salvini), alle associazioni dei produttori come l'Acea, che riunisce tutti grandi gruppi automobilistici europei, la Vda che riunisce i marchi tedeschi e la Clepa, che riunisce a livello europeo i fornitori di componenti e tecnologia dell'industria automobilistica. Tutti costoro aderiscono all'idea della neutralità tecnologica.

In questo panorama la posizione di Salini è caratteristica in quanto favorevole non a una neutralità tecnologica generica, ma al riconoscimento concreto nei regolamenti europei dei biocarburanti come strumento per conseguire gli obiettivi di riduzione delle emissioni: «Propongo di inserire nel regolamento una nuova categoria di veicoli endotermici alimentati esclusivamente da carburanti alternativi per i quali prevediamo la classificazione come veicoli a emissioni zero. Questo aprirebbe un nuovo business dei carburanti alternativi che farebbe molto bene non solo all'industria ma all'agricoltura: il settore agricolo ha moltissimi scarti di coltivazioni o prodotti di rotazioni che possono essere destinati a finalità non agricole. Si svilupperebbe una tecnologia nella quale l'Italia è già all'avanguardia: quella dei biocarburanti».

Un dazio dell'80 per cento

Secondo alcuni se si vuole salvare l'automotive europeo non basta perorare la neutralità tecnologica, bisogna anche proteggere il mercato dall'invasione cinese: l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia) propone che l'Unione Europea imponga forti dazi sui veicoli e sui componenti prodotti in Cina. Il 9 settembre scorso il presidente di Anfia, Roberto Vavassori, ha dichiarato a Reuters che le importazioni cinesi nella Ue dovrebbero essere esenti da dazi fino all'8 per cento delle immatricolazioni annue di veicoli in Europa, prevedendo un dazio dell'80 per cento sulle importazioni che superano tale limite. La misura dovrebbe riguardare sia i veicoli che la componentistica, dato che i componenti rappresentano circa l'80 per cento del valore di un veicolo.

O tutti o nessuno

A chi, come Cingolani, suggerisce di lasciar perdere battaglie di retroguardia come quella per i dazi e consiglia all'Europa di buttarsi sulla guida autonoma e sull'Intelligenza artificiale si può far notare non solo che anche lì siamo già in ritardo, ma che si tratta di settori per i quali si prospettano sì grandi profitti, ma pochi posti di lavoro, diversamente dall'industria automobilistica, che in Europa occupa, direttamente e indirettamente, ancora oggi 14 milioni di persone. Rinunciare all'automotive, come spiega Antonio Gozzi in un'intervista in questo numero di *Tempi*, significa rinunciare a un modello sociale che rischia di essere sostituito da qualcosa di molto inquietante: «L'industria è orientamento politico, è coesione sociale, è welfare. (...) Ci sono ricerche che dimostrano che in tutte le zone vittima di deindustrializzazione si registrano fenomeni di esplosione del voto all'Afd».





A sinistra, l'eurodeputato Massimiliano Salini (Fi). Sotto, l'inviato del *Sole 24 Ore* Paolo Bricco, premiato a Caorle col Premio Luigi Amicone 2025

L'Europa ha bisogna dei dazi per guadagnare tempo e recuperare competitività. Le occorre una revisione dei regolamenti sulle emissioni e la costruzione di una filiera tutta europea dell'elettrico

In tema di dazi Bricco invita a un duplice realismo: «I dazi sono strumenti che sono sempre stati usati. Tu puoi rendere gravoso a un concorrente di venire a casa tua, a patto però che tu contestualmente ristrutturi la casa, cioè la fisiologia del tuo mercato interno. Oggi ci troviamo in uno scenario internazionale nel quale i dazi sono usati dappertutto, non solo nell'automotive, penso alla siderurgia, al vino, ecc. Non bisogna essere ideologici dicendo che i dazi sono una cosa sbagliata. O tutti smettono di usarli, oppure si lasciano usare a tutti: è difficile immaginare una situazione in cui qualcuno vi rinuncia unilateralmente e per un singolo settore». Tuttavia non ci si devono fare illusioni: «Il tema di fondo è sistemico: l'Europa, come ho detto, è rimasta indietro nel progresso tecnologico rispetto a Stati Uniti e Cina. Questo riguarda tutta l'organizzazione economica, tutti i rapporti tra scienza e società, tutte le concezioni nuove di lavoro e di costruzione del futuro. Qualunque valutazione sull'auto va inserita in questo contesto».

Un difficile equilibrio

In definitiva, l'Europa dell'automotive ha bisogna dei dazi come politica di breve-medio periodo per guadagnare tempo in vista di un recupero di competitività. A questo fine è necessaria sia una revisione dei regolamenti europei sulle emissioni che permetta di riproporre motori endotermici a bassissime emissioni, sia la costruzione di una filiera tutta europea dell'elettrico. Quest'ultima avrà inevitabilmente bisogno di forme di collaborazione anche con la Cina, che non può essere semplicemente tagliata fuori dalle relazioni commerciali e industriali con l'Europa. Dalla capacità di equilibrare dazi anti-cinesi e cooperazione selettiva con l'industria automobilistica cinese si giudicherà la qualità dei negoziatori dell'Unione Europea. ■

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

TEMPI

www.ecostampa.it



FOTO: ANSA

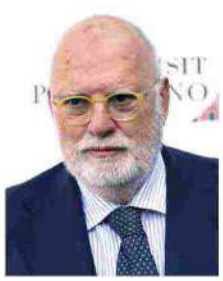
Manifestazione di protesta contro Volkswagen, Wolfsburg, Germania, 9 luglio 2026

Intervista a Antonio Gozzi

«Abbiamo ammazzato l'industria per niente»

«Abbiamo buttato via la nostra leadership sui motori endotermici per inseguire l'auto elettrica. E tutto e solo a vantaggio della Cina»

«Se non si è stati capaci di difendere l'automotive, che era il cuore dell'industria tedesca, per rincorrere il mito dell'auto elettrica prodotta soprattutto dalle industrie cinesi; se non si è contrastato un fenomeno di violenta riduzione della produzione di auto con motori endotermici di cui l'Europa aveva un primato mondiale anche in termini di riduzione delle emissioni di CO2; se la Volkswagen annuncia 100.000 esuberi e la chiusura di 4 stabilimenti, se la chimica di base è praticamente scomparsa, se la siderurgia degli altoforni è destinata a morire in pochi anni, perché ci si deve stupire se il 61 per cento degli operai (in Sassonia-Anhalt, ndr) vota Afd?».



Antonio Gozzi è ad di Duferco, vicepresidente di Confindustria e presidente di Federacciai

Il mondo di Antonio Gozzi è quello dell'acciaio (è dal 2012 che è ininterrottamente presidente o vicepresidente di Federacciai, la federazione delle imprese siderurgiche italiane), ma anche sulla crisi dell'automotive europea ha idee molto chiare e decise, non solo per la parte che riguarda la componente acciaio. «Eliminare gli altoforni e il loro acciaio significa dare il definitivo colpo alla nuca all'automotive europeo. Ciò che sta succedendo in Europa è la conferma della mancanza di analisi costi-benefici e di un approccio totalmente ideologico alla decarbonizzazione. L'acciaio che serve per fare le automobili, cosiddetto "dolce", nel mondo è

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

TEMPI

www.ecostampa.it

prodotto esclusivamente grazie agli altoforni, ma noi stiamo andando verso la loro chiusura attraverso le normative ambientali strettissime sulle emissioni di polveri sottili, la tempistica dell'azzeramento delle riduzioni di emissioni di CO2, la progressiva eliminazione delle quote gratuite di acciaio (cioè quelle non soggette alla tassazione europea Ets finalizzata a compensare l'emissione di CO2, ndr). E l'Italia è all'avanguardia di questo processo: un giudice di Milano ha stabilito che a Taranto ci debba essere meno concentrazione di PM10 di quanta ce n'è a Milano. In forza di questa filosofia bisogna chiudere gli altoforni come quelli di Taranto, ma questo significa azzerare quel poco che resta di automotive in Europa».

In questo caso siamo di fronte a decisioni della magistratura italiana, non a imposizioni dell'Unione Europea.

Sono decisioni di giudici italiani basate su una sentenza della Corte di Giustizia europea che, interpellata dal tribunale di Milano, risponde: se un'industria inquina e danneggia la salute degli abitanti, va chiusa. Questo è un salto di filosofia. Normalmente la regola europea era: "Tu devi sempre utilizzare le migliori tecnologie disponibili, che di anno in anno costituiscono l'oggetto delle regole, per ridurre le emissioni; ti chiediamo di essere sempre al top delle tecnologie per ridurre l'inquinamento". Ora invece si chiede l'impossibile. L'ordinanza del tribunale di Milano pretende di chiudere gli altoforni di Taranto perché ci sono troppe emissioni di polveri sottili, ma non dice qual è il livello che si deve raggiungere. Le rilevazioni che noi facciamo al quartiere Tamburi, adiacente all'impianto, ci dicono che il livello delle polveri sottili è meno della metà di quello del centro di Milano. Che facciamo, chiudiamo Milano?

Pare di capire che la soluzione auspicata sia la creazione di una filiera dell'elettrico tutta o prevalentemente europea.

Ammesso e non concesso che si possano produrre in maniera competitiva auto elettriche in Europa, un'auto elettrica implica un indotto in termini di componentistica 10 volte inferiore a quello dell'auto endotermica. Fare la scelta dell'elettrico, in mancanza assoluta di un'analisi costi-benefici da parte delle politiche europee, significa ammazzare tutta la sub-fornitura meccanica e meccatronica. Si è fatto un calcolo dei posti di lavoro persi per la scomparsa dell'automotive? Non è soltanto la scomparsa delle fabbriche dove si produce l'automobile, ma di tutta la filiera che ci sta sotto. Abbiamo ridotto la produzione di 6 milioni di pezzi; nel giro di 4-5 anni la produzione automobilistica si è ridotta in Europa quasi della metà. Certo, c'è la crisi del modello automobilistico, i giovani non comprano più auto, ma in un momento già di difficoltà di mercato per questo cambiamento di modello, è venuta fuori la questione dell'elettrico che ha ammazzato i consumi endotermici di cui eravamo leader mondiali. L'Europa faceva motori endotermici a bassissime emissioni, e aveva una leadership totale di questo tipo di motori. L'abbiamo buttata via per rincorrere l'auto elettrica che viene prodotta e viene venduta sempre di più dai cinesi. Vengono, fanno un dumping pazzesco, con prezzi inferiori del 30-50 per cento rispetto ai modelli europei e una qualità molto elevata. La loro è una strategia di penetrazione commerciale che prevede la conquista di quote di mercato, dopodiché potranno aumentare i prezzi perché non ci sarà più concorrenza: le nostre imprese saranno fallite.

Abbiamo un'idea del numero di posti di lavoro persi in Europa a causa di questa dinamica, e in quale arco di tempo?

Nessuno ha fatto mai questi calcoli, hanno vergogna a dire quanti disoccupati si sono generati e si genereranno. Io penso che abbiamo già superato gli 1,5-2 milioni di posti di lavoro persi complessivamente negli ultimi tre-quattro anni. Nel calcolo che noi abbiamo fatto come Confindustria circa quanti posti di lavoro sono stati persi negli ultimi cinque anni per chiusure o delocalizzazioni di impianti dovute alla iper-regolamentazione europea e alle politiche dell'Ets, abbiamo superato abbondantemente il milione: la chimica di base non esiste più, si sono chiuse 20 raffinerie negli ultimi dieci anni in Europa, trasferite in Qatar, a Dubai e altrove; ceramica, cemento, carta, vetro sono tutti settori che quasi non esistono più, perché le normative europee hanno fatto sì che venissero meno. La logica che ha guidato questa trasformazione è stata una logica mercatista: "Ma perché dobbiamo produrre l'acciaio in Europa? Andiamolo a comprare in Cina, anzi ringraziamo i cinesi che lo fanno là".

«Hanno vergogna a dire quanti disoccupati si sono generati e si genereranno. Io penso che abbiamo già superato gli 1,5-2 milioni di posti di lavoro persi complessivamente negli ultimi tre-quattro anni»



In primo piano, Alice Weidel, leader di Afd. Dietro di lei, il cancelliere tedesco Friedrich Merz. Bundestag, Berlino, Germania, 9 settembre

C'è chi evidenzia un aspetto positivo di queste rinunce: le emissioni di CO2 dei paesi Ue sono molto diminuite, abbiamo contribuito più di tutti alla lotta contro i cambiamenti climatici.

No, questa è una logica assurda, perché la lotta contro i cambiamenti climatici è una questione globale, non può essere regionale. Diamo un'occhiata ai numeri: dal 2014 al 2024 le emissioni di CO2 in Europa si sono ridotte da 1 miliardo e 900 milioni di tonnellate all'anno a 1 miliardo all'anno. Quindi il sistema Ets ha funzionato? Andiamo a vedere: questi 900 milioni in meno in 10 anni da dove vengono? 500 milioni vengono dalla produzione termoelettrica: si è sostituito il carbone col gas nelle centrali elettriche e questo è un effetto dell'Ets. Una parte

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

TEMPI

www.ecostampa.it



FOTO: ANSA

della riduzione di quei 500 milioni deriva anche dal boom delle rinnovabili, che hanno ridotto le ore di funzionamento degli impianti termoelettrici. Gli impianti viaggiano a 2.500-3.000 ore all'anno, quando prima viaggiavano a 6-6,5 mila. Questa parte della riduzione non deriva tanto dall'Ets quanto dagli incentivi alle rinnovabili. L'applicazione di tecnologie che riducono l'emissione carbonica nei processi industriali vale per 400 dei 900 milioni suddetti. Ma per la precisione 200 dei 400 milioni vengono dalle modificazioni delle tecnologie e dei processi, gli altri 200 milioni derivano da chiusure e delocalizzazioni di impianti sotto regime Ets. C'è un registro europeo degli impianti sotto regime Ets: erano 16 mila nel 2014, nel 2024 sono 12 mila. Cioè 4 mila impianti industriali soggetti a Ets non esistono più! Quei 4 mila impianti, secondo i nostri calcoli, significano più di 1 milione di posti di lavoro persi. A ciò si aggiunge un'altra cosa: in Cina negli ultimi cinque anni si sono fatti ingenti investimenti nelle rinnovabili, ma si sono anche installate 300 nuove centrali a carbone. A seconda del regime di funzionamento, queste 300 nuove centrali a carbone emettono dai 2 ai 2,5 miliardi di tonnellate all'anno di CO2. Vi rendete conto di che cosa stiamo parlando? Tu hai perso 1 milione di posti di lavoro per ridurre di 400 milioni di tonnellate l'output carbonico dell'industria europea, e dall'altra parte, nella metà del tempo, i cinesi lo hanno aumentato di 2-2,5 miliardi! Abbiamo ammazzato l'industria europea senza ottenere nulla. Oggi l'Europa conta per il 6 per cento delle emissioni globali, di questo 6 per cento l'industria è responsabile della metà; anche se con un colpo di bacchetta magica si chiudesse tutta l'industria europea, con le conseguenze economiche e sociali che sono facilmente immaginabili, non cambierebbe niente a livello globale, perché la CO2 a livello globale aumenta del 3 per cento all'anno. Per via della Cina, dell'India, degli Stati Uniti e fra un po' dell'Africa. Gli europei che cosa hanno ottenuto? Nulla, se non una affermazione di principio da primi della classe che non è servita a niente se non ad ammazzare il sistema industriale europeo.

La Ue sembra aver preso coscienza di quello che lei dice prevedendo l'introduzione del Cbam, il Meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere: progressivamente tutti i prodotti venduti in Europa, qualunque sia la loro provenienza, dovranno pagare una tassa sulle emissioni generate per realizzare quel prodotto.

Questo può aiutare a mettere in condizioni di parità chi compete nel mercato Ue, ma ci svantaggia nella competizione internazionale: nei mercati extraeuropei avremo prodotti made in Ue che pagano per le emissioni in essi incorporati e che si troveranno a competere con prodotti cinesi ai quali il Cbam non è applicato.

Spesso lei insiste sul tema che l'industria non è solo una questione economica, ma politica e sociale.

Certo, l'industria non è soltanto economia. L'industria è orientamento politico, è coesione sociale, è welfare. Se si avesse il coraggio dell'autocritica, come si fa a non capire che se il 61 per cento degli operai in un Land tedesco vota Afd c'è un fenomeno gigantesco di ricollocazione politica di interi ceti popolari? Ci sono ricerche che dimostrano che in tutte le zone vittima di deindustrializzazione si registrano fenomeni di esplosione del voto all'Afd.

«Come si fa a non capire che se il 61 per cento degli operai in un Land tedesco vota Afd c'è un fenomeno gigantesco di ricollocazione politica di interi ceti popolari?»

Recentemente il presidente di Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) Roberto Vavassori ha dichiarato a Reuters che le importazioni cinesi nell'Unione Europea dovrebbero essere esenti da dazi fino all'8 per cento delle immatricolazioni annue di veicoli in Europa, prevedendo un dazio dell'80 per cento sulle importazioni che superano tale limite. Cosa ne pensa?

Penso che non c'è alternativa. Oggi bisogna guadagnare tempo, se non guadagni tempo la manifattura europea sparisce nel giro di pochissimo, perché il livello qualitativo tecnologico cinese ormai è molto alto. Non stanno più producendo solo cose di base: basta comprare un'auto cinese per rendersene conto. Dobbiamo certamente fare innovazione tecnologica e riconversione di determinati settori, ma tutte queste politiche, ammesso e non concesso che si abbia la lucidità di farle, richiedono tempo. Purtroppo nei confronti della Cina l'unica cosa da fare per guadagnare tempo è il protezionismo. Il tema dei dazi, delle tariffe, della regionalizzazione dei mercati purtroppo è all'ordine del giorno. Perché la Cina ha questo boom di esportazioni in Europa? Perché non esporta più negli Stati Uniti, perché il Giappone si è completamente chiuso, quindi si è tuffata sul mercato ancora più aperto del mondo, quello europeo. In Cina c'è una sovraproduzione incredibile, che i suoi governanti negano nei consessi internazionali. Nonostante sovvenzionino le loro industrie, queste sono in perdita perché la domanda interna non c'è; le capacità produttive sono altissime e quindi la valvola di sfogo è l'export. Non dimentichiamo che i cinesi non hanno ammortizzatori sociali, non hanno la cassa integrazione. Se le fabbriche non esportano, ricorrendo al dumping, sorgono problemi seri: non possono tenere le persone fuori dalle fabbriche, col pericolo di una rivolta. Così l'Europa è diventata l'ammortizzatore sociale della Cina... [rc]

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

borsaitaliana.it
BORSA ITALIANA
www.ecostampa.it

AUTO ITALIA: ANFIA, BUONA PARTE INCREMENTO 9 MESI APPANNAGGIO VETTURE CINESI

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 01 ott - Mentre il mercato dell'auto in Italia negli ultimi mesi "ha perso parte della spinta positiva del primo semestre, chiediamo con forza ed urgenza al Governo di prendere atto della situazione che in Italia e in Europa sta vanificando gli importanti sforzi messi in atto dalla filiera dell'auto per mantenersi vitale".

Lo ha detto Roberto Vavassori, Presidente di Anfia, commentando i dati sulle immatricolazioni di settembre e sottolineando che "l'inarrestabile ondata di importazioni di veicoli dalla Cina, che pesano il 15,1% dell'immatricolato a gennaio-settembre, in assenza di qualunque misura che riporti la concorrenza a livelli di equita', sta causando massicci licenziamenti e chiusure di stabilimenti, che riguardano sia i produttori di autoveicoli che di componenti, che del veicolo rappresentano l'80% del valore". Secondo Vavassori, "e' una situazione insostenibile. L'Ocse ha certificato che il sistema produttivo cinese beneficia di sussidi complessivamente dalle 3 alle 8 volte superiori a quanto fatto dai governi europei". Per l'Anfia e' quindi necessario adottare immediatamente, a livello europeo, misure concrete che ripristinino una condizione di parita' e reciprocita' in una filiera, quella dell'automotive, essenziale per l'autonomia strategica europea. "Non possiamo certo attendere le lungaggini, le storture e le timidezze dell'Iaa attualmente in discussione a Bruxelles", ha detto. Sul fronte nazionale, dopo la pubblicazione dei decreti attuativi per le misure a sostegno della filiera produttiva - mini-contratti di sviluppo e accordi di innovazione - e a seguito dei recenti provvedimenti a vantaggio degli automobilisti introdotti dal Governo, "auspichiamo che nella prossima Legge di Bilancio possa trovare spazio la proposta avanzata da Anfia insieme alle altre associazioni dell'automotive sull'adeguamento della fiscalita' delle auto aziendali, in grado di dare ulteriore slancio agli acquisti di veicoli a zero e a basse emissioni da parte delle imprese", conclude Vavassori.

Ars

(RADIOCOR) 01-10-26 18:51:37 (0693) 5 NNNN

TAG

ASIA CINA EUROPA BELGIO BRUXELLES CAPITALE BRUXELLES ITALIA POLITICA GOVERNO ITA

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

borsaitaliana.it
BORSA ITALIANA
www.ecostampa.it

AUTO, IMMATRICOLAZIONI SETTEMBRE IN CRESCITA DEL 9,9%

teleborsa



(Teleborsa) - Cresce a ritmo più lento il mercato dell'auto italiano a settembre. Secondo i dati del Ministero dei Traporti, le **immatricolazioni in Italia** sono cresciute a **139.356 unità, in aumento del 9,9%** rispetto alle 126.781 vetture registrate nello stesso mese dell'anno precedente. Nello stesso mese, i **trasferimenti di proprietà** sono stati **500.289, in crescita dell'1,16%** rispetto ai 494.573 passaggi registrati a settembre 2025. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 639.645, ha interessato per il **21,79% vetture nuove e per il 78,21% vetture usate**.

Nei primi nove mesi dell''anno si sono registrate **1.268.964 immatricolazioni, in crescita dell'8,7%** rispetto a 1.167.542 unità dello stesso periodo del 2025.

Il **Gruppo Stellantis** ha registrato una **crescita a doppia cifra,** facendo meglio del mercato. Le immatricolazioni del gruppo a settembre si sono attestate a 38.704 autovetture (compresa Leapmotor), in **aumento del 12,6%** rispetto allo stesso mese del 2025e la quota di mercato è salita al 27,8%. Nei primi nove mesi dell'anno, il Gruppo ha registrato 379.936 immatricolazioni, con una crescita del 13,9%, con una quota salita al 29,9%. Nell'ambito dle Gruppo, il **marchio Fiat conferma la leadership** con 15.876 immatricolazioni a settembre e 144.464 nei nove mesi. La **"Pandina" resta l'auto più venduta** in Italia con 10.401 immatricolazioni a settembre.

Fra le altre case d'auto estere, in difficoltà **Volkswagen che** registra 8.849 immatricolazioni a settembre, **in calo del 7,86%,** con una quota di mercato che scende al 6,35%, mentre nei nove mesi registra 85,644 unità (+1%).

Recopera Toyota che vede aumentare le vendite a settembre a 10.657 unità **(+6,6%)**, ma nei nove mesi registra 90.347 immatricolazioni (-0,9%).

A settembre **BYD** ha immatricolato 5.161 vetture e raggiunto il 3,8% di market share, mettendo a segno una **crescita del 108,9%** rispetto allo stesso mese del 2025.

"Mentre il mercato negli ultimi mesi ha **perso parte della spinta positiva del primo semestre**, chiediamo con forza ed urgenza al Governo di prendere atto della situazione che in Italia e in Europa sta vanificando gli importanti sforzi messi in atto dalla filiera dell'auto per mantenersi vitale", afferma **Roberto Vavassori**, Presidente di ANFIA, ricordando che "l'inarrestabile **ondata di**

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

borsaitaliana.it
BORSA ITALIANA
www.ecostampa.it

importazioni di veicoli dalla Cina, in assenza di qualunque misura che riporti la concorrenza a livelli di equità, **sta causando massicci licenziamenti e chiusure di stabilimenti**, che riguardano sia i produttori di autoveicoli che di componenti, che del veicolo rappresentano l'80% del valore". "E' una **situazione insostenibile** - denuncia - L'OCSE ha certificato che il sistema produttivo cinese beneficia di sussidi complessivamente dalle 3 alle 8 volte superiori a quanto fatto dai governi europei. E' quindi necessario adottare immediatamente, a livello europeo, misure concrete che ripristinino una condizione di parità e reciprocità in una filiera, quella dell'automotive, essenziale per l'autonomia strategica europea".

(TELEBORSA) 01-10-2026 18:40

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Stellantis	3,8485	-1,24	17.39.17	3,812	3,905	3,865

Gruppo Euronext
Euronext
Live Markets
Comunicati stampa

Altri link
Comitato Corporate Governance
Lavora con noi
Pubblicità

EN

Borsa Italiana Spa - Dati sociali | Disclaimer | Privacy | Cookie policy | Credits | Dichiarazione di accessibilità

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

EUROBORSA.IT

www.ecostampa.it

Gestione Preferenze Privacy

La tua privacy

Cookie strettamente necessari

Cookie di funzionalità

Cookie di prestazione

Cookie per pubblicità mirata

Cookie dei social media

CONFERMA LE MIE SCELTE

ACCETTA TUTTI

La tua privacy

Quando si visita qualsiasi sito Web, questo può memorizzare o recuperare informazioni sul tuo browser, in gran parte sotto forma di cookie. Queste informazioni potrebbero essere su di te, le tue preferenze o il tuo dispositivo e sono

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K