RASSEGNA STAMPA ANFIA

Settimana dal 6 al 12 ottobre 2026

Torino, 19 ottobre 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
1+5	Rapporti (Il Sole 24 Ore)	06/10/2026	Flotte, pressing sul Governo per una riforma del sistema (F.Greco)	3
15	Rapporti (Il Sole 24 Ore)	06/10/2026	Flotte pesanti, rimorchi nel mirino Ue (M.Morino)	5
	Autobusweb.com	06/10/2026	Il mercato dell'autobus italiano al 30 settembre: 4.093 immatricolazioni (+37%), di cui 1.796 elettr	7
	Fleetime.it	06/10/2026	Riforma Fisco Auto: il piano da 515 milioni di euro	11
	Milanotoday.it	06/10/2026	Il 13 ottobre a Milano il Tavolo di #FORUMAutoMotive. Automotive europeo oltre il punto di non ritor	13
	Motori.it	06/10/2026	Automotive europeo al bivio: a FORUMAutoMotive e' l'ora delle scelte	15
	Notiziegeopolitiche.net	06/10/2026	Le auto cinesi aggirano i dazi Ue: 1 milione di vetture prodotte in Europa entro il 2030	18
	Abruzzonews.eu	07/10/2026	Automotive Abruzzo, Magnacca: «Pronto il PRRI per rilanciare il settore»	23
	Ilsole24ore.com	07/10/2026	Ridurre la dipendenza dai carburanti fossili: le proposte di Motus-E per lo scostamento di bilancio	25
4	Italypost	08/10/2026	Ibride cinesi, Bruxelles verso un freno all'import In Borsa salgono i titoli delle case automobilist	29
	Askanews.it	09/10/2026	Anfia: ad agosto prodotte solo 7mila vetture (+0,1%)	30
12	Avvenire	09/10/2026	Un'auto su sette arriva dalla Cina Ma quanto lavoro resta in Italia? (A.Caprotti)	32
	Accadeora.it	09/10/2026	Anfia: ad agosto prodotte solo 7mila vetture (+0,1%)	33
	Avvenire.it	09/10/2026	Un'auto su sette arriva dalla Cina: quanto lavoro resta in Europa?	35
	Borsaitaliana.it	09/10/2026	Economia e finanza: gli avvenimenti della settimana -2-	38
	Economiaoggi.it	09/10/2026	Urban Tech 2026 chiude a Bologna con un bilancio positivo: innovazione e mobilita' sostenibile al ce	41
	Energiaoltre.it	09/10/2026	Auto, Anfia: ad agosto l'indice della produzione dell'industria automotive si ferma a +1,2%	44
	Geagency.it	09/10/2026	Auto, Anfia: Ad agosto produzione quasi ferma, +0,1% rispetto al 2025	45
	Ilgiornaleditorino.it	09/10/2026	Anfia: ad agosto prodotte solo 7mila vetture (+0,1%)	46
	Milanofinanza.it	09/10/2026	Auto, la produzione riparte ma la componentistica mette il freno	48
	Ansa.it	10/10/2026	Anfia, ad agosto produzione auto +1,2%, ma la componentistica crolla del 20,9%	50
	Ilmattino.it	10/10/2026	Anfia, ad agosto produzione auto quasi ferma, solo 7mila unita' +0,1% rispetto al 2025	52
	Ilmessaggero.it	10/10/2026	Anfia, ad agosto produzione auto quasi ferma, solo 7mila unita' +0,1% rispetto al 2025	54
	Pressitalia.net	10/10/2026	Urban Tech 2026, bilancio positivo a Bologna per il nuovo evento sulle tecnologie per le citta'	56
	Ilmattino.it	11/10/2026	Associazioni chiedono a Governo di rivedere fiscalita' flotte aziendali. Con revisione 400mila immat	58
	Ilmessaggero.it	11/10/2026	Associazioni chiedono a Governo di rivedere fiscalita' flotte aziendali. Con revisione 400mila immat	60
	Autoaziendalimagazine.it	12/10/2026	Riforma della fiscalita' delle flotte, anche A.I.A.G.A. a sostegno della proposta	62

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Autobusweb.com	12/10/2026	E se i cinesi entrassero nel noleggio?	64
	Borsaitaliana.it	12/10/2026	Economia e finanza: gli avvenimenti di MERCOLEDI' 14 ottobre	66
	Fleetime.it	12/10/2026	Fiscalita' flotte aziendali: A.I.A.G.A. sostiene la riforma	69
1	La Provincia di Como	12/10/2026	Imprese & Lavoro L'Ai in concessionaria come cambiano le vendite (M.Gispi)	71
2	La Provincia di Como	12/10/2026	Imprese & Lavoro Fabbricate piu' macchine Ma cala la componentistica	73
	Tcemagazine.it	12/10/2026	E-Tech Europe chiude la quinta edizione: l'elettrificazione e' ormai un ecosistema	74

Settimanale
06-10-2026
Pagina 1+5
Foglio 1 / 2

Rapporti
Il Sole 24 ORE

Tiratura: 173.364
Diffusione: 131.844

www.ecostampa.it

Flotte, pressing sul Governo per una riforma del sistema

Gli operatori
Il nodo della fiscalità

Filomena Greco

Il mondo dell'auto alza il tiro sul tema della riforma fiscale a carico delle flotte e chiede al Governo di usare la clausola di flessibilità per sostenere il settore. Di riforma in realtà si parla da anni, per allineare la normativa a quella dei principali mercato europei. Ora le associazioni - Anfia, Aniasa, Unrae e Motus - firmano una proposta integrata di riforma da recapitare all'Esecutivo e chiedere un «intervento strutturale per centrare gli obiettivi indicati da Bruxelles e accelerare il rinnovo del parco circolante». Con l'obiettivo di immatricolare 400mila veicoli a zero emissioni nel triennio 2027-29 con un impegno finanziario stimato in mezzo miliardo di euro. Compresa l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica dei veicoli aziendali (impatto finanziario stimato in meno di 2,5 milioni di euro). La fiscalità a carico delle auto aziendali, è il ragionamento, può avere dunque un duplice ruolo: da un lato rilanciare il mercato automotive italiano, con all'attivo un market share superiore al 30%, dall'altro accelerare la transizione green nel comparto. In Italia il canale aziendale pesa poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni, contro circa il 60% nell'Unione europea. Il rafforzamento delle flotte è anche al centro della strategia europea: dal Clean corporate vehicles regulation all'Industrial accelerator act e all'Electrification action plan, l'ipotesi di elettrificazione delle flotte riconosciuta come leva per la decarbonizzazione, pur con una serie di distinguo tra le sigle.

La proposta è stata presentata al ministero dell'Economia e delle finanze e alla Presidenza del Consiglio dei ministri, l'obiettivo è arrivare ad una revisione della fiscalità per le flotte aziendali «sostenibile per i conti pubblici e immediatamente operativa» descrivono le sigle in una nota. Segue la riforma del regime sul fringe benefit, arrivata l'anno scorso, e le novità annunciate dall'esecutivo in materia di Ipt, Imposta provinciale di trascrizione. «Il 2026 si era aperto con aspettative positive legate all'attuazione della legge delega per la riforma tributaria e alla revisione della disciplina dei costi di mobilità parzialmente deducibili per le imprese. Queste attese sono però rimaste finora deluse e, al contrario, nel corso dell'anno si è susseguita una serie di interventi normativi che rischiano di frenare gli investimenti e rallentare ulteriormente il rinnovo del parco circolante» commenta Italo Folonari presidente di Aniasa.

—*Continua a pagina 5*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Pressing sul Governo per una riforma del sistema

Dalla prima

—*Continua da pagina 1*

Aniasa elenca le ultime misure varate per il comparto delle flotte e punta il dito contro gli effetti negativi sul comparto. «La nuova disciplina dei fringe benefit penalizza fiscalmente anche i veicoli elettrici che superano i cinque anni di anzianità» spiega il presidente Folonari, che aggiunge una valutazione negativa sulle nuove regole sull'Imposta provinciale di trascrizione, «che introducono incertezze interpretative e potenziali contenziosi per le imprese di noleggio, fino alle recenti proposte di modifica». Negativo anche il giudizio rispetto alle modifiche al Codice della strada «che rischiano di trasferire sui noleggiatori la responsabilità economica per le multe non pagate da clienti stranieri».

Si tratta di misure diverse tra loro, chiarisce Aniasa, ma accomunate da un effetto su eventuali aumenti di costi, incertezze e oneri per un settore che gioca un ruolo importante anche sul fronte della svecchiamento della flotta circolante in Italia. Il rischio concreto, ragiona Folonari, «è che una stratificazione di vincoli e penalizzazioni finisca per produrre l'effetto opposto a quello auspicato: rinviare il rinnovo delle flotte, frenare gli investimenti e rallentare la modernizzazione del parco circolante». Servono invece regole stabili e orientate a obiettivi di lungo periodo, capaci di sfruttare e non ostacolare «il contributo che il noleggio può dare alla transizione della mobilità italiana» conclude il presidente di Aniasa.

Gli operatori dunque prendono le distanze dalle ultime misure del Governo e chiedono quell'intervento strutturato in materia fiscale promesso da anni. La proposta di riforma, fanno poi notare, si inserisce in una congiuntura politica europea favorevole. «La clausola di flessibilità - scrivono - apre uno spazio di bilancio per finanziare investimenti con effetti strutturali sulla riduzione delle emissioni e sulla transizione verso una mobilità più sostenibile. Le risorse per intervenire, dunque, ci sono: lo spazio fiscale riconosciuto dalla Commissione è utilizzabile a partire dalla prossima legge di bilancio».

L'ambizione dunque è sostenere i volumi delle flotte aziendali e trasformarle da «anello debole a motore dell'elettrificazione italiana». Anfia, Aniasa, Unrae e Motus-E confermano la disponibilità a confrontarsi con il Governo per rendere operativa la proposta già a partire dalla prossima legge di bilancio e trasformare il canale delle flotte aziendali in un motore stabile del mercato automotive, dell'elettrificazione e del rinnovo del parco circolante italiano. A maggior ragione se si considera l'attuale fase di mercato, senza incentivi alla domanda.

—**Filomena Greco**

© RIPRODUZIONE RISERVATA


Auto & Mobilità aziendale

Il noleggio cresce ancora e conquista nuovi clienti

Flotte, pressing sul Governo per una riforma del sistema


Rent a car, i ricavi crescono sulla spinta di tariffe più elevate

Smart Mobility

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Settimanale
06-10-2026
Pagina 15
Foglio 1 / 2

Rapporti
Il Sole 24 ORE

Tiratura: 173.364
Diffusione: 131.844

www.ecostampa.it

Flotte pesanti, rimorchi nel mirino Ue

Transizione ecologica. Sui tagli alle emissioni inquinanti del trasporto merci l'Europa non fa sconti: colpiti non solo i camion ma anche i trailer. Anfia e Anita: urgente la revisione del regolamento Ue e il sostegno dei governi per supportare gli investimenti

Marco Morino

Sulla transizione ecologica del trasporto pesante (Tir) l'Europa non fa sconti. Nel mirino del regolamento Ue 2019/1242 sugli obiettivi di riduzione della CO_2 che i costruttori dovranno raggiungere, non ci sono solo le nuove flotte di camion (-45% dal 2030 rispetto al 2021; -65% dal 2035; -90% dal 2040), ma anche i semirimorchi (-10% di emissioni di CO_2 nel 2030 con base di partenza 2025) e i rimorchi (-7,5% nel 2030 sul 2025). Bruxelles punta alla neutralità climatica attraverso la progressiva elettrificazione delle flotte. Si parla di obiettivi di mercato che se, non raggiunti, costeranno ai produttori delle maxi sanzioni: mancare l'obiettivo del 2030 di appena tre punti percentuali potrebbe generare multe per circa 2,2 miliardi di euro. L'allarme è di Anfia (costruttori) e Anita (imprese di autotrasporto e logistica).

In particolare, secondo le due associazioni, «rimorchi e semirimorchi possono contribuire a migliorare l'efficienza del complesso veicolare e a ridurre i consumi, ma ci sono limiti tecnologici oggettivi che non consentono di raggiungere quei target e che il legislatore europeo deve considerare se non vogliamo veder raddoppiare i costi di produzione di questi mezzi. Serve urgentemente una revisione del regolamento europeo – affermano Anfia e Anita - ma anche un forte sostegno dei governi per supportare la transizione delle flotte pesanti con incentivi strutturali e di lungo periodo, che consentano di programmare gli investimenti coniugando sostenibilità ambientale e sostenibilità economica».

Rimorchi e semirimorchi sono parte di un problema più ampio: le enormi incertezze collegate alla transizione ecologica del trasporto merci su strada, che colpiscono sia i costruttori di camion sia le imprese di autotrasporto, ovvero gli utilizzatori dei Tir. Il cuore del problema, per l'intera filiera, è non sapere con quale carburante viaggeranno i camion negli anni a venire. E senza saperlo, non possono programmare gli investimenti. Al pari del settore auto, anche per le flotte pesanti Bruxelles punta tutto sui motori elettrici, mentre costruttori e autotrasportatori invocano la neutralità tecnologica, che include biocarburanti (Hvo e biometano), carburanti sintetici (e-fuel) e idrogeno. Quale visione prevarrà alla fine?

In Italia, il rinnovo della flotta, il cui parco circolante ha un'età media superiore ai 15 anni con il diesel che domina al 97%, continua a essere trainato soprattutto dalle motorizzazioni tradizionali (+4% nel primo semestre 2026, rispetto allo stesso periodo del 2025, per un totale di oltre 18mila unità immatricolate), mentre i veicoli a zero emissioni faticano ad affermarsi a causa degli elevati costi di acquisto e della limitata disponibilità di infrastrutture di ricarica dedicate (-51% della quota bev nei primi sei mesi del 2026 sul 2025, per un totale di sole 229 unità immatricolate nel 2026).

Dice Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia: «Non si possono punire aziende che investono milioni per sviluppare prodotti che il mercato non è ancora pronto ad acquistare. La transizione, soprattutto nel trasporto pesante, deve essere sostenibile anche economicamente: oggi il Tco (total cost of ownership) dei veicoli elettrici (cioè la spesa complessiva per comprare, guidare e mantenere un mezzo durante tutto il suo ciclo di vita) resta sensibilmente superiore a quello dei camion tradizionali alimentabili con carburanti rinnovabili. Serve quindi una rapida revisione dei target CO_2, sia per camion sia per rimorchi e semirimorchi. E serve un sostegno strutturale che incentivi gli investimenti sostenibili».

Incalza Riccardo Morelli, presidente di Anita: «Le imprese di autotrasporto merci e servizi logistici, che negli ultimi anni hanno avviato e consolidato il percorso di transizione ambientale del settore, trovano nel quadro normativo europeo uno dei principali fattori di incertezza per la programmazione degli investimenti. Manca ancora un'indicazione sufficientemente chiara da parte del legislatore sulle tipologie di alimentazione che possono contribuire alla riduzione delle emissioni per raggiungere i target Ue. Questa esitazione - sottolinea Morelli - rischia di frenare proprio le imprese che stanno investendo con coraggio e assumendosi direttamente il rischio, secondo il principio della neutralità tecnologica».

Secondo Morelli, è giunto il momento che le istituzioni europee diano un segnale forte, «anticipando al 2026 l'attivazione della clausola di revisione prevista dal regolamento sulle emissioni dei veicoli pesanti e traducendo concretamente questo principio in un orizzonte chiaro per le imprese, capace di favorire il riconoscimento del contributo che le diverse soluzioni tecnologiche possono offrire alla riduzione delle emissioni del trasporto merci su strada. Una risposta – dice ancora Morelli - capace di restituire agli operatori, coerenza logica e certezza nella programmazione degli investimenti, così da rafforzare la competitività dell'intera filiera e di scongiurare l'introduzione di quote obbligatorie di veicoli a zero emissioni nelle flotte».

A livello nazionale, Anfia e Anita apprezzano l'impegno espresso dal governo con lo stanziamento di risorse che renderebbero la decarbonizzazione più sostenibile anche dal punto di vista economico. Le due associazioni di Confindustria auspicano che veda rapidamente la luce il decreto Mit-Mef di riparto dei 590 milioni destinati al rinnovo del parco veicolare, così da rafforzare gli strumenti a sostegno delle imprese.

Un esempio virtuoso di decabonizzazione nel trasporto merci è la sinergia sviluppata negli anni da Iveco (costruttore) e Codognotto (autotrasportatore). Spiega Codognotto: «La collaborazione virtuosa con Iveco inizia 15 anni fa, quando ci siamo resi conto che la decarbonizzazione è un tema di responsabilità nei confronti dell'ambiente, oltre che di efficienza aziendale. A oggi, il nostro parco vei-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

colare è composto per l'80% di mezzi bio-Lng, Hvo, elettrico, anche grazie alle possibilità che ci ha offerto l'azienda costruttrice». Previsti anche progetti legati all'idrogeno.

Osserva Iveco: «Questo percorso conferma che non esiste un'unica risposta valida per tutte le missioni di trasporto, ma un insieme di tecnologie che devono essere scelte in funzione delle specifiche esigenze operative. Per questo continuiamo a sostenere un approccio multienergetico. La decarbonizzazione del trasporto merci - sottolinea il costruttore - richiede un mix di soluzioni capace di accompagnare clienti e operatori lungo tempi e percorsi diversi. Questa impostazione dovrebbe continuare a trovare riconoscimento anche a livello europeo». Secondo Iveco, il dialogo continuo con il mercato deve rimanere il punto di partenza di ogni scelta. La transizione energetica va costruita attraverso un confronto costante con chi ogni giorno gestisce flotte, organizza trasporti e affronta le sfide operative del settore. Per questo Iveco considera l'ascolto dei clienti e la collaborazione con partner strategici una componente fondamentale della propria strategia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nuovi veicoli.
Il gruppo Spinelli investe nel rinnovo della flotta e punta ancora su Scania. L'azienda genovese ha introdotto 40 nuovi Scania Super da 460 CV. I Tir sono alimentati con Hvo (olio vegetale idrotrattato)

76.083

LE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO
Le imprese di trasporto merci su strada registrate nel sistema camerale a dicembre 2025, oltre 20mila in meno rispetto a dieci anni fa

Manca un'indicazione chiara del legislatore sulle alimentazioni che possono contribuire alla riduzione della CO2



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Il mercato dell'autobus italiano al 30 settembre: 4.093 immatricolazioni (+37%), di cui 1.796 elettriche e 1.382 diesel. 931 i turistici

A tre quarti dell'anno, il mercato dell'autobus in Italia ha già sfondato il tetto delle 4.000 targhe: secondo i dati Anfia circa le immatricolazioni di torpedoni sopra le 8 ton di ptt (peso totale a terra, detto anche massa a pieno carico) sono 4.093. Un volume più grande del 37,3% rispetto alle 2.981 registrate il [...]

6 Ottobre 2026 di Redazione



In primo piano

VIDEO PROVA / Iveco Crossway ELEC Normal Floor
21 Settembre 2026
Bus elettrici, In vetrina

Torino punta sull'intermodalità: in arrivo il nuovo hub per i bus a media e lunga percorrenza
15 Settembre 2026 News

IBE Intermobility & Future Ways 2026 fa il pieno di espositori: ecco chi sarà in fiera a Rimini
24 Settembre 2026
Eventi, In vetrina

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

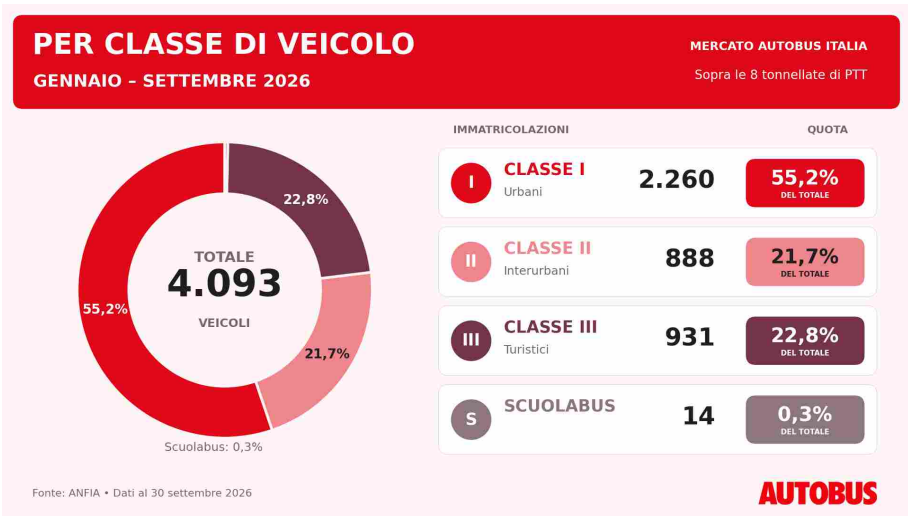
A tre quarti dell'anno, il **mercato dell'autobus in Italia** ha già sfondato il tetto delle 4.000 targhe: secondo i dati **Anfia** circa le **immatricolazioni** di torpedoni sopra le 8 ton di ptt (peso totale a terra, detto anche massa a pieno carico) sono **4.093**. Un volume più grande del 37,3% rispetto alle 2.981 registrate il 30 settembre 2025.

Considerando poi l'immatricolato complessivo, dunque comprensivo anche di minibus e van sotto le 8 ton di ptt, il pallottoliere segna quota 5.370 (+34,6% sulle 3.989 dell'anno passato).

I numeri del mercato dell'autobus italiano al 30 settembre 2026

Urbani, interurbani, turistici e scuolabus

Procediamo con ordine e iniziamo l'analisi dei dati raccolti e messi a disposizione dall'Anfia secondo il filtro dei segmenti e dei profili di missione. **Più della metà dell'immatricolato, il 55,2%, 2.260 unità**, **sono autobus di Classe I**. Il **22,8%**, invece, è rappresentato dai **Classe III**: **i coach sono 931** e ormai non fa quasi più notizia il boom dei turistici. Dunque si contano **888 Classe II**, che pesano per il **21,7%**. A chiudere il cerchio lo 0,3% equivalente a **14 scuolabus** (che aumentano di 497 pezzi e salgono a 511 se consideriamo anche i "leggeri").



Le motorizzazioni: elettrico, diesel, gas, ibrido, idrogeno

Passando ora alle tecnologie di trazioni, al 30 settembre 2026 **il re è ancora l'elettrico a batteria: 1.796 gli e-bus targati, pari al 43,9% del totale e addirittura al 79,6% dei nuovi bus urbani.** A questi si aggiungono **179 autobus a celle a combustibile di idrogeno** (**4,4%**): 175 sono Solaris, 4 Mercedes-Benz.

Continua la risalita del diesel: **sono 1.382 i mezzi a gasolio, per un quota del 33,8%**. Tra questi si contano anche 71 veicoli alimentati a bio-diesel (tutti, curiosità, Iveco Bus.

Venendo al **gas** e all'**ibrido** arrivano i primi dati negativi: segno "meno", infatti, per entrambe le motorizzazioni. **Il metano** si ferma a **596 targhe** – **586 Cng e 10 Lng** (tutti Scania-Irizar), pari al **14,5%**, mentre l'**ibrido** non va oltre le **140 immatricolazioni (3,4%)**.

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



La classifica dei costruttori di autobus in Italia per immatricolato, al 30 settembre 2026

1. **Iveco Bus**: 1.657 immatricolazioni ; 40,5% di market share
2. **Daimler Buses**: 405 (278 **Mercedes-Benz** + 127 **Setra**) ; 9,9%
3. **MAN**: **306** (grazie a 100 **Neoplan**) ; 7,5%
4. **BYD**: 264 ; 6,5%
5. **Scania***: 242 ; 5,9%
6. **Solaris**: 233 ; 5,7
7. **Menarini**: 141 ; 3,4%
8. **Otokar**: 139 ; 3,4%
9. **Karsan**: 126 ; 3,1%
10. **King Long**: 118 ; 2,9%
11. **Yutong**: 107 ; 2,6%
12. **CRRC**: 79 ; 1,9%
13. **Temsa**: 72 ; 1,8%
14. **Irizar***: 55 ; 1,3%
15. **Isuzu**: 45 ; 1,1%
16. **Rampini**: 26 ; 0,6%
17. **BMC**: 24 ; 0,6%
18. **Hess**: 20 ; 0,5%
19. **Higer**: 9 ; 0,2%
20. **Van Hool**: 9 ; 0,2%
21. **BlueBus**: 7 ; 0,2%
22. **TAM–Europe**: 5 ; 0,1%
23. **Volvo Buses**: 2
24. **Guleryuz**: 1

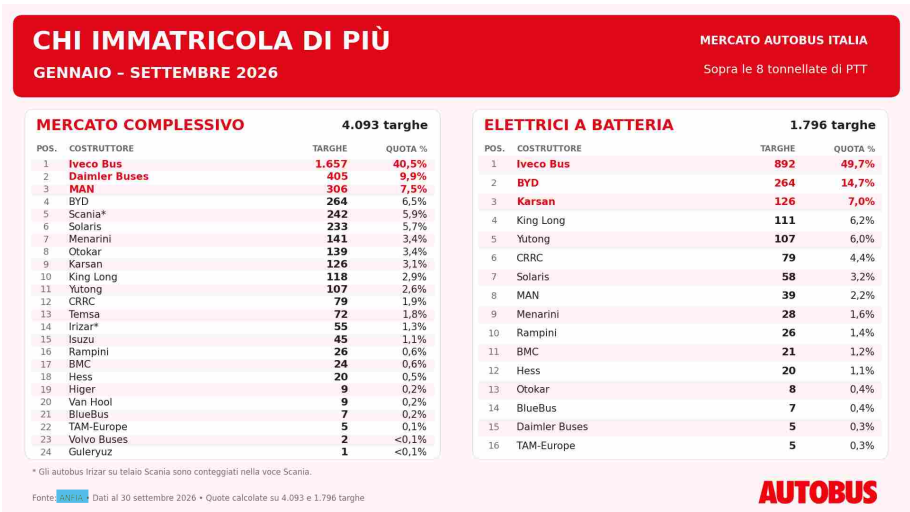
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

**All'interno del dato Scania vengono conteggiati anche gli autobus carrozzati da Irizar su telaio del Grifone*

Chi ha immatricolato più elettrici?

1. **Iveco Bus**: 892 ; 49,7%
2. **BYD**: 264 ; 14,7%
3. **Karsan**: 126 ; 7%
4. **King Long**: 111 ; 6,2%
5. **Yutong**: 107 ; 6%
6. **CRRC**: 79 ; 4,4%
7. **Solaris**: 58 ; 3,2%
8. **MAN**: 39 ; 2,2%
9. **Menarini**: 28 ; 1,6%
10. **Rampini**: 26 ; 1,4%
11. **BMC**: 21 ; 1,2%
12. **Hess**: 20 ; 1,1%
13. **Otokar**: 8 ; 0,4
14. **BlueBus**: 7 ; 0,4%
15. **Daimler Buses**: 5 ; 0,3%
16. **TAM–Europe**: 5 ; 0,3%



CHI IMMATRICOLA DI PIÙ
GENNAIO - SETTEMBRE 2026
MERCATO AUTOBUS ITALIA
Sopra le 8 tonnellate di PTT

MERCATO COMPLESSIVO — 4.093 targhe

POS.	COSTRUTTORE	TARGHE	QUOTA %
1	Iveco Bus	1.657	40,5%
2	Daimler Buses	405	9,9%
3	MAN	306	7,5%
4	BYD	264	6,5%
5	Scania*	242	5,9%
6	Solaris	233	5,7%
7	Menarini	141	3,4%
8	Otokar	139	3,4%
9	Karsan	126	3,1%
10	King Long	118	2,9%
11	Yutong	107	2,6%
12	CRRC	79	1,9%
13	Temsa	72	1,8%
14	Irizar*	55	1,3%
15	Isuzu	45	1,1%
16	Rampini	26	0,6%
17	BMC	24	0,6%
18	Hess	20	0,5%
19	Higer	9	0,2%
20	Van Hool	9	0,2%
21	BlueBus	7	0,2%
22	TAM-Europe	5	0,1%
23	Volvo Buses	2	<0,1%
24	Guleryuz	1	<0,1%

ELETTRICI A BATTERIA — 1.796 targhe

POS.	COSTRUTTORE	TARGHE	QUOTA %
1	Iveco Bus	892	49,7%
2	BYD	264	14,7%
3	Karsan	126	7,0%
4	King Long	111	6,2%
5	Yutong	107	6,0%
6	CRRC	79	4,4%
7	Solaris	58	3,2%
8	MAN	39	2,2%
9	Menarini	28	1,6%
10	Rampini	26	1,4%
11	BMC	21	1,2%
12	Hess	20	1,1%
13	Otokar	8	0,4%
14	BlueBus	7	0,4%
15	Daimler Buses	5	0,3%
16	TAM-Europe	5	0,3%

* Gli autobus Irizar su telaio Scania sono conteggiati nella voce Scania.

Fonte ANFIA • Dati al 30 settembre 2026 • Quote calcolate su 4.093 e 1.796 targhe

AUTOBUS

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

TALKINGPRESS
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

Riforma Fisco Auto: il piano da 515 milioni di euro

6 Ottobre 2026 Breaking news No Comment



Proposta congiunta di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE al Governo: tetti di deducibilità fino a 26.000 euro per portare 400.000 auto “green” in flotta nel triennio 2027-2029.

Riforma Fisco Auto – Il pressing del settore automotive sul Governo si trasforma in una proposta strutturata e quantificata. Le principali associazioni di categoria italiane — ANFIA, ANIASA, **Motus-E** e UNRAE — hanno presentato un piano integrato al **Ministero dell’Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio**. L’obiettivo è inserire la riforma della fiscalità delle auto aziendali già nella prossima **Legge di Bilancio**, allineando l’Italia ai principali mercati europei per svecchiare il parco circolante e sostenere la transizione ecologica.

In Italia le immatricolazioni di flotte aziendali restano inferiori al 30% a fronte di una media europea vicina al 60%. Il piano prevede l’immissione di **400.000 veicoli green** (BEV e PHEV) tra il 2027 e il 2029 con un investimento statale di **515 milioni di euro.**

Come cambiano i massimali: il tetto sale a 26.000 euro

La proposta innalza i tetti di deducibilità per acquisto e noleggio:

Fleetime magazine digitale ottobre 2026



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



Search ... Search

Breaking news

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

- **Tetto di acquisto (pool)**: sale da 18.075,99 euro a **26.000 euro**.
- **Tetto noleggio a lungo termine**: sale da 3.615,20 euro a **5.200 euro** annui.

Le nuove percentuali di deducibilità per le imprese

La leva della deducibilità viene rimodulata in base alle emissioni di CO_2:

Veicoli in pool

- **60%** per i veicoli elettrici (BEV).
- **40%** per ibride plug-in (PHEV) con $CO_2 \leq 90$ g/km.
- **30%** per plug-in con $CO_2 > 90$ g/km.

Veicoli in uso promiscuo

- **90%** per le elettriche pure (BEV).
- **77%** per le plug-in con $CO_2 \leq 90$ g/km.
- **73%** per le plug-in con $CO_2 > 90$ g/km

Detassazione della ricarica domestica

Il piano azzera le penalizzazioni fiscali sui rimborsi per la ricarica domestica dei dipendenti, con un costo inferiore a **2,5 milioni di euro** per semplificare la gestione delle flotte, alimentando al contempo il mercato dell'usato a fine noleggio

Redazione Fleetime

Fonte ANFIA









Guarda tutte le news

No Comments Yet

Lascia un commento

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

Nome *

Email *

Sito web

Invia commento

« Novità BMW autunno 2026: debutta il Black Package

Guarda le altre cover digitali

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

milanotoday.it
MILANOTODAY

www.ecostampa.it



VIDEO DEL GIORNO
Invasione di ratti nel parco pubblico, la denuncia dei residenti: "Ce li ritroviamo anche in casa"

ECONOMIA

Il 13 ottobre a Milano il Tavolo di #FORUMAutoMotive. “Automotive europeo oltre il punto di non ritorno. L’ora delle scelte”

La crisi del settore, la transizione e la competitività al centro del confronto tra istituzioni, imprese, sindacati e filiera

Redazione
06 ottobre 2026 14:35



Martedì 13 ottobre torna **#FORUMAutoMotive con il Tavolo sul tema “Automotive europeo oltre il punto di non ritorno. L'ora delle scelte”**, ospitato nella sede dell’Automobile Club Milano, in Corso Venezia 43. L’accredito e il welcome coffee sono previsti dalle 14.00; i lavori inizieranno alle 14.30. Il confronto riunirà rappresentanti delle istituzioni, dell’industria, del mondo sindacale e delle associazioni della filiera per discutere sulle conseguenze drammatiche che si toccano con mano a causa delle decisioni prese a Bruxelles (e non solo) e sulle prospettive che si palesano per il “Sistema automotive”.

“*Quando è partita la spinta ideologica della transizione, sostenuta dall’Europa e accolta passivamente dalla maggior parte dei costruttori, #FORUMAutoMotive ha subito lanciato l’allarme sulle prevedibili conseguenze per il settore, determinate da scelte dettate da*

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

milanotoday.it
MILANOTODAY

www.ecostampa.it

un'imposizione politica, che ora sono drammaticamente sotto gli occhi di tutti. Le decisioni sono state prese senza ascoltare gli automobilisti, senza chiedersi che cosa volessero e soprattutto che cosa potessero permettersi di acquistare. È mancata una valutazione realistica della sostenibilità: non può essere considerata soltanto sul piano ambientale, ma deve essere anche economica e sociale. E poi: perché calcolare le emissioni solo allo scarico? Ora il settore automotive europeo è oltre il punto di non ritorno e bravi i gruppi cinesi che ne hanno approfittato, andando incontro alle reali richieste del mercato con un'offerta non solo elettrica, ma variegata e soprattutto alla portata dal punto di vista economico. Ecco perché l'ora delle decisioni di buon senso non è più rinviabile. Servono pragmatismo e una strategia che tengano insieme tutela ambientale, apertura a tutte le tecnologie virtuose in fatto di alimentazioni, competitività industriale, salvaguardia dell'occupazione e accessibilità alla mobilità secondo le esigenze del mercato. A essere in gioco sono tenuta, patrimonio e tradizione dell'automotive europeo", osserva Pierluigi Bonora, promotore di #FORUMAutoMotive.

Ad aprire i lavori saranno i saluti istituzionali di Pietro Meda, presidente di Automobile Club Milano, e Geronimo La Russa, presidente di Automobile Club d'Italia. Seguirà l'intervento di Pierluigi Bonora. Emanuele Cordone, Partner della Practice Automotive di AlixPartners, presenterà l'ultimo aggiornamento del "Global Automotive Outlook" della società. È previsto inoltre il saluto di Carlo Fidanza, Capo delegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento Europeo e membro della Commissione TRAN.

Il primo confronto, "Politica italiana, imprenditori e sindacati a ruota libera", coinvolgerà Alberto Gusmeroli, presidente della Commissione Attività Produttive della Camera dei deputati; Alessandro Cattaneo, Responsabile Dipartimenti di Forza Italia; Marco Bonometti, presidente e amministratore delegato di OMR Automotive; Davide Sperti, segretario generale UILM; Barbara Arsieni, responsabile dell'Ufficio Internazionale FIM-CISL, che ha partecipato alla giornata di mobilitazione dei 180.000 lavoratori tedeschi dell'industria automotive.

A seguire, il Tavolo di #FORUMAutoMotive "Basta con le parole. Subito i fatti!" - coordinato da Pierluigi Bonora con Pier Luigi Del Viscovo, direttore del Centro Studi Fleet & Mobility, e Andrea Taschini, advisor e manager automotive - metterà a confronto i rappresentanti delle principali realtà della filiera. Sono annunciati Massimo Artusi (Federauto), Maria Rosa Baroni (NGV), Simonpaolo Buongiardino (Confcommercio Mobilità e Federmotorizzazione), Pier Francesco Caliari e Attilio Pogliani (Associazione Italiana Concessionari Moto), Matteo Cimenti (Federchimica Assogasliquidi), Franco Del Manso (UNEM), Italo Folonari (ANIASA), Giovanni Panico (Assogomma), Roberto Pietrantonio (UNRAE), Fabio Pressi (Motus-E), Toni Purcaro (DEKRA), Roberto Vavassori (ANFIA) e Mario Verna, general manager di Queen Car Torino.
Il programma si concluderà con le domande dalla platea.

Scegli MilanoToday come fonte preferita su Google News

Leggi tutte le inchieste e gli approfondimenti

Vuoi navigare senza pubblicità ? Scopri come fare

© Riproduzione riservata

I più letti

LA QUESTIONE

1. Scontro sui bus per gli aeroporti: Terravision scrive a Sala e Salvini. "Porte aperte a Milano, ma in Belgio c'è il monopolio"

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Automotive europeo al bivio: a FORUMAutoMotive è l'ora delle scelte

Di Emanuela Termonte • Pubblicato il 6 ott 2026



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

www.ecostampa.it

Il 13 ottobre, all'Automobile Club Milano, istituzioni, industria, sindacati e filiera si confronteranno sul futuro della mobilità europea. Al centro del dibattito le conseguenze delle politiche sulla transizione, la competitività dell'industria e la necessità di una strategia più pragmatica

Aggiungi Motori.it come
Fonte preferita su Google

L'automotive europeo si trova davanti a una delle fasi più delicate della propria storia. Le difficoltà dell'industria, la pressione della transizione energetica, la concorrenza dei costruttori cinesi, le incognite legate all'occupazione e un mercato che fatica ad assorbire i costi della trasformazione rendono sempre più urgente un confronto sulle scelte compiute e, soprattutto, su quelle ancora da prendere.
È questo il punto di partenza del nuovo appuntamento con #FORUMAutoMotive, in programma martedì 13 ottobre nella sede dell'Automobile Club Milano, in Corso Venezia 43. Il titolo scelto per il Tavolo è significativo: "Automotive europeo oltre il punto di non ritorno. L'ora delle scelte".
I lavori prenderanno il via alle 14.30, preceduti dall'accredito e dal welcome coffee a partire dalle 14. Il programma riunirà esponenti delle istituzioni, dell'industria, del mondo sindacale e delle principali associazioni della filiera, chiamati a confrontarsi sulle conseguenze delle politiche adottate a Bruxelles e sulle prospettive del sistema automotive.
A introdurre il senso dell'incontro è Pierluigi Bonora, promotore di #FORUMAutoMotive, che da tempo sottolinea le criticità di un percorso di transizione costruito, a suo giudizio, più sull'imposizione politica che sull'effettiva evoluzione della domanda. Il tema, secondo Bonora, non riguarda soltanto la velocità della transizione verso l'elettrico, ma il modo in cui questa trasformazione è stata progettata e applicata. Il mercato, infatti, non può essere considerato esclusivamente attraverso gli obiettivi ambientali: entrano in gioco anche la sostenibilità economica per gli automobilisti, quella sociale e la competitività dell'industria europea.
Da qui la necessità di rimettere al centro una maggiore neutralità tecnologica, valutando le diverse soluzioni in funzione della loro effettiva capacità di contribuire alla riduzione delle emissioni e, contemporaneamente, di garantire mobilità accessibile, occupazione e competitività.
Una situazione dalla quale, secondo il promotore di #FORUMAutoMotive, i gruppi cinesi hanno saputo trarre vantaggio, proponendo una gamma di soluzioni più ampia e, soprattutto, con prodotti che in molti casi risultano più accessibili per il cliente finale.
La partita, quindi, non riguarda più soltanto il futuro dell'auto elettrica, ma la tenuta complessiva dell'automotive europeo e del suo patrimonio industriale.

Istituzioni e industria: un confronto senza sconti

Ad aprire ufficialmente l'appuntamento saranno i saluti istituzionali di Pietro Meda, presidente di Automobile Club Milano, e Geronimo La Russa, presidente di Automobile Club d'Italia.
Seguirà l'intervento di Pierluigi Bonora, prima della presentazione di Emanuele Cordone, Partner della Practice Automotive di AlixPartners, che porterà all'attenzione dei partecipanti l'ultimo aggiornamento del Global Automotive Outlook della società.
Il programma prevede inoltre il saluto di Carlo Fidanza, Capo delegazione di Fratelli d'Italia al Parlamento Europeo e membro della Commissione TRAN.
La prima parte del confronto entrerà quindi nel vivo con il tavolo "Politica italiana, imprenditori e sindacati a ruota libera", che metterà attorno allo stesso tavolo rappresentanti del mondo politico, industriale e sindacale.
Saranno presenti Alberto Gusmeroli, presidente della Commissione Attività Produttive della Camera dei deputati; Alessandro Cattaneo, Responsabile Dipartimenti di Forza Italia; Marco Bonometti, presidente e amministratore delegato di OMR Automotive; Davide Sperti, segretario generale UILM; e Barbara Arsieni, responsabile dell'Ufficio Internazionale FIM-CISL, reduce anche dalla partecipazione alla giornata di mobilitazione che ha coinvolto 180.000 lavoratori tedeschi dell'industria automotive.

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

www.ecostampa.it

Un confronto che promette quindi di mettere in evidenza non solo le difficoltà dei costruttori e della componentistica, ma anche l'impatto delle trasformazioni in corso sul lavoro e sull'intero sistema industriale.

Dalle parole ai fatti: la filiera chiede risposte

La seconda parte dell'appuntamento sarà dedicata al Tavolo "Basta con le parole. Subito i fatti!", coordinato da Pierluigi Bonora insieme a Pier Luigi Del Viscovo, direttore del Centro Studi Fleet & Mobility, e Andrea Taschini, advisor e manager automotive.
Qui il confronto si allargherà all'intera filiera, con una rappresentanza particolarmente ampia e trasversale delle realtà che compongono il sistema della mobilità italiana.
A partecipare saranno Massimo Artusi per Federauto, Maria Rosa Baroni per NGV, Simonpaolo Buongiardino per Confcommercio Mobilità e Federmotorizzazione, Pier Francesco Caliari e Attilio Pogliani per l'Associazione Italiana Concessionari Moto, Matteo Cimenti per Federchimica Assogasliquidi, Franco Del Manso per UNEM, Italo Folonari per ANIASA, Giovanni Panico per Assogomma, Roberto Pietrantonio per UNRAE, Fabio Pressi per Motus-E, Toni Purcaro per DEKRA, Roberto Vavassori per ANFIA e Mario Verna, general manager di Queen Car Torino.
Una platea che rappresenta settori e interessi differenti, ma che si trova oggi ad affrontare una questione comune: come accompagnare la trasformazione della mobilità senza compromettere la competitività del sistema industriale europeo.

Non solo elettrico: la sfida è industriale

Il confronto di #FORUMAutoMotive arriva in una fase in cui il dibattito sulla transizione appare sempre meno riconducibile alla contrapposizione tra motore endotermico ed elettrico.
La vera questione è diventata quella di individuare una strategia capace di tenere insieme decarbonizzazione, libertà tecnologica, competitività, occupazione e accessibilità economica.
Perché mentre l'Europa ridefinisce le proprie politiche industriali e ambientali, il mercato continua a chiedere prodotti accessibili, infrastrutture adeguate e soluzioni in grado di rispondere a esigenze di mobilità molto diverse tra loro.
Ed è proprio su questo terreno che #FORUMAutoMotive vuole riportare il confronto: dalle dichiarazioni alle decisioni concrete, con l'obiettivo di capire se esista ancora un margine per correggere la rotta e costruire una strategia capace di difendere il ruolo dell'automotive europeo nel nuovo scenario mondiale.

Seguici anche sui canali social

@motori_it

Seguici su TikTok

Motori.it

Seguici su Facebook

Motori_it

Seguici su X

Ti potrebbe interessare

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

PUBBLICITÀ

iSwiss APRI UN CONTO →

PUBBLICITÀ

iSwiss APRI UN CONTO →

Notizie Geopolitiche.
GEOPOLITICA DAL 2011

PRIMO PIANO · EUROPA

Le auto cinesi aggirano i dazi Ue: 1 milione di vetture prodotte in Europa entro il 2030

I marchi cinesi aggirano i dazi europei costruendo fabbriche in Ungheria e Spagna: 90.000 auto assemblate nel 2026, 1 milione nel 2030. BYD avvia Szeged mentre il commissario al Commercio vola a Pechino.

di Redazione online · 6 Ottobre 2026, ore 11:58 · 3 min di lettura

Ti fidi di quello che leggi qui? Un clic e Google ti mostrerà Notizie Geopolitiche più spesso tra le notizie principali. E su Telegram ogni articolo arriva appena esce.

Aggiungi alle fonti su Google Ogni mattina su Telegram Seguici su WhatsApp Seguici su Vault



Carta di Notizie Geopolitiche — confini Natural Earth (pubblico dominio)

BRUXELLES — Alfredo Altavilla, consigliere speciale di BYD per l'Europa, passa le sue settimane a visitare fabbriche. A metà settembre, la sera dell'inaugurazione di una concessionaria del marchio premium Denza a Torino,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ha spiegato a Reuters che subito dopo avrebbe preso un volo notturno «in Inghilterra a vederne un'altra». Il mandato è esplicito: «Dobbiamo trovare qualcosa da comprare adesso e rimetterlo a posto con relativamente pochi soldi, in fretta». Due squadre, ha aggiunto, stavano guardando nella stessa settimana in giurisdizioni diverse.

Quella fretta è il dato di fondo della partita che si apre questa settimana tra Bruxelles e Pechino. I costruttori cinesi — BYD, SAIC, Chery, Geely, Leapmotor — puntano a oltre 1 milione di auto fabbricate in Europa entro il 2030, riferisce Le Monde: dalle circa 90.000 vetture assemblate nel 2026, secondo le stime di S&P Global Mobility, a 1 milione l'anno nel 2030 e 1,5 milioni nel 2035. Il primo tassello arriva in questo trimestre, con l'avvio dell'assemblaggio nello stabilimento BYD di Szeged, nel sud dell'Ungheria.

Szeged vale circa 4 miliardi di euro di investimento e parte con una capacità di 150.000 vetture l'anno, destinata a raddoppiare. In Spagna SAIC, la casa di Stato di Shanghai che possiede il marchio MG, costruirà un complesso in Galizia da 120.000 unità con avvio nel 2028; Chery produrrà a Barcellona, nell'ex fabbrica Nissan, con il partner EBRO entro l'inizio del 2027. Leapmotor esce dalle linee Stellantis di Saragozza e Madrid, Dongfeng arriverà a Rennes nel 2028, XPeng è già assemblata a Graz, in Austria, dal contoterzista Magna Steyr.

LEGGI ANCHE

EUROPA
Francia, gli insegnanti scioperano al fianco dei liceali: centinaia di scuole chiuse e corteo a Parigi

EUROPA
Kharkiv, 3 bombe plananti russe colpiscono un quartiere residenziale: 6 morti e 59 feriti, tra loro 3 bambini

Il motivo lo ha detto Altavilla stesso: i dazi europei sulle elettriche cinesi, dal 10 fino al 45 per cento, e le regole sul contenuto locale che Bruxelles sta preparando. Produrre dentro l'Unione aggira gli uni e anticipa le altre. Gli investimenti si concentrano in Paesi che non votarono a favore dei dazi del 2024, Ungheria e Spagna, e Stellantis ha spostato la produzione Leapmotor fuori dalla Polonia, che votò sì.

Le immatricolazioni dicono quanto la corsa sia già avanti. Nel 2025 i marchi cinesi hanno preso l'11 per cento del mercato europeo, più del doppio dell'anno precedente, e a dicembre quasi un'auto venduta su dieci. «L'avanzata

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

www.ecostampa.it

delle auto cinesi in Europa è imponente», ha detto Roberto Vavassori, dirigente di Brembo e presidente dell'Anfia, l'associazione della filiera italiana. Da uno stabilimento vicino a Detroit, il presidente americano Donald Trump ha riassunto così: «In Europa la Cina si sta prendendo il business dell'auto».

Giovedì a Pechino

Il Parlamento europeo discute oggi la risposta commerciale all'avanzata cinese, e giovedì il commissario al Commercio Maroš Šefčovič sarà a Pechino per il secondo round di consultazioni con il ministro del Commercio Wang Wentao. Bruxelles stima il deficit con la Cina in 1 miliardo di euro al giorno nel 2025, definisce la relazione insostenibile e aveva dato a Pechino tempo fino a questo mese per concessioni. Šefčovič chiede un esito «credibile». Sul tavolo c'è anche la richiesta di Parigi e Berlino, arrivata ieri con una lettera alla presidente della Commissione Ursula von der Leyen, di uno strumento capace di tagliare l'accesso al mercato interno a chi distorce la concorrenza; la Cina, nel testo, non è mai nominata.

NEWSLETTER · IL MONDO OGGI

Ogni mattina alle 8:30 il punto in cinque minuti: le notizie che contano, una carta e un'opinione. Gratis, ci si cancella con un clic.

La tua email

Iscriviti

Gratuita, niente spam, ci si cancella con un clic. Privacy

Pechino ha già risposto. Il ministero del Commercio cinese ha definito «protezionista» e «unilaterale» l'idea di uno strumento sul modello americano, ha avvertito che nuove restrizioni durante il negoziato «minano gravemente la fiducia reciproca» e sabato ha aperto un'indagine antidumping su una sostanza chimica importata dall'Unione, annuncio ripreso dall'agenzia di Stato Xinhua. Respinge anche la tesi che l'export cinese cresca grazie ai sussidi.

Per Altavilla il calendario politico conta meno della disponibilità di capannoni. A una conferenza di settore a Francoforte lo aveva messo così: «La decisione va presa molto presto». Qualunque strumento esca dal Consiglio europeo della prossima settimana, un funzionario europeo lo stima operativo non prima del 2027; a quella data Szeged produrrà già da un anno.

Ti avviso solo quando succede qualcosa di grosso.
Niente quotidiano: un avviso alla notizia che conta, quando capita. Nessuna registrazione.

Avvisami

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

CONDIVIDI WhatsApp Telegram X Facebook LinkedIn Email Copia link

IL GIOCO DEL GIORNO · IL QUIZ

Dodici fusi, sei lingue

Vincilo senza aiuti e apri il tuo Filotto: un gioco nuovo ogni mattina.

NEWSLETTER · IL MONDO OGGI

Questo articolo ti è stato utile? Ogni mattina, il punto in cinque minuti

Le notizie che contano, una carta e un'analisi scelta dalla redazione, nella tua casella prima del caffè.

Il tuo indirizzo email

Iscriviti

Gratuita, niente spam, ci si cancella con un clic. Privacy

Preferisci Telegram? Lo stesso riepilogo, ogni mattina alle 8:30: @NGeopolitiche

ALTRO SU EUROPA



Il debito francese spaventa i mercati: l'euro cade ai minimi da 17 mesi e lo spread contagia l'Italia



Germania, l'estrema destra dell'AfD elegge il presidente del Parlamento della Sassonia-Anhalt con i voti di Wagenknecht



Kosovo, il Parlamento vota per limitare il tribunale dell'Aja che ha condannato Thaçi: scontri a Pristina, 12 feriti

AREE

Europa

PUBBLICITÀ



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Apri un conto PRIVATI E BUSINESS

NEWSLETTER

Il mondo oggi

Ogni mattina, il punto in cinque minuti. Gratuita.

Email

Iscriviti

Gratuita, niente spam, ci si cancella con un clic. Privacy

DALLA STESSA SEZIONE

Il Pakistan e la Turchia mandano soldati in Arabia Saudita dopo gli attacchi degli Houthi dallo Yemen

Trump sulla guerra con l'Iran: «Che colpiscano pure Los Angeles, è un prezzo molto piccolo da pagare»

Gaza, Israele alza l'allerta per l'anniversario del 7 ottobre: «Hamas prepara attacchi contro i nostri soldati»

Notizie Geopolitiche

Testata registrata presso il Tribunale di Trento, n. 4/2012.
Fondatore e direttore editoriale: Enrico Oliari.
Direttore responsabile: Daniele Priori.
Vicedirettore: Massimo Colonna.
Comunicazione & PR: Incandenza.
Project management: Emanuela Felle.
Ufficio relazioni esterne: Laura Pasnicu.

Editore: iSwiss Deposit S.A., Saint Moritz — capitale sociale versato 100.000 CHF.

© 2026 iSwiss Deposit S.A. — Tutti i diritti riservati. È vietata la riproduzione, anche parziale e con qualsiasi mezzo, la distribuzione, la comunicazione al pubblico e ogni altro utilizzo dei contenuti senza autorizzazione scritta dell'editore. È espressamente vietato l'uso dei contenuti per l'addestramento di sistemi di intelligenza artificiale e ogni estrazione di testo e dati (riserva ex art. 4 Direttiva UE 2019/790).

SEZIONI
Primo Piano
L'Analisi
Mappe
TESTATA
Contatti
Carta editoriale
Privacy
Redazione e firme
Sala stampa

SEGUICI
Fonte affidabile su Google
Telegram, ogni mattina
Il canale WhatsApp
La stanza su Vault

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

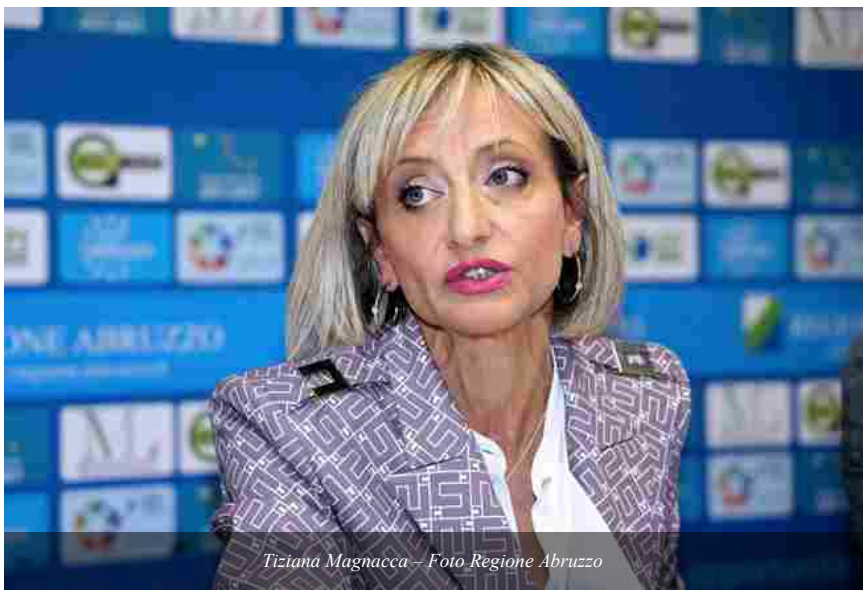
Attualità Regione Abruzzo

Automotive Abruzzo, Magnacca: «Pronto il PRRI per rilanciare il settore»

La Regione Abruzzo conclude l'iter del PRRI per l'automotive. Magnacca: strumento innovativo per sostenere imprese, occupazione e transizione industriale

scritto da Marina Denegri | 7 Ottobre 2026

CONDIVIDI



Tiziana Magnacca – Foto Regione Abruzzo

REGIONE – La **Regione Abruzzo** si avvia verso la fase conclusiva dell'iter per l'attivazione del Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI) dedicato al comparto automotive. Ad annunciarlo è l'assessore alle Attività produttive, **Tiziana Magnacca** (nella foto), che parla di un passaggio decisivo prima dell'approvazione in Giunta e del successivo invio del documento al Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

Secondo l'assessore, il nuovo strumento introduce elementi innovativi rispetto al tradizionale modello delle aree di crisi complessa. Tra le principali novità figurano la discontinuità territoriale e il collegamento tra aree accomunate dalla presenza di siti produttivi dell'automotive, identificati da specifici codici Ateco e coinvolti nelle difficoltà legate alla transizione tecnologica del settore.

Il documento predisposto dalla Regione per il Mimit è stato sviluppato sulla base di analisi economiche e sociali ed è il risultato di un percorso condiviso con il Polo Automotive Abruzzo, Anfia, organizzazioni sindacali e associazioni datoriali. Un lavoro affrontato nei diversi tavoli dedicati al settore e finalizzato a individuare strumenti concreti per sostenere la competitività delle imprese e l'occupazione.

Magnacca ha inoltre evidenziato i segnali positivi che arrivano dallo stabilimento Stellantis di Atessa, dove nei primi nove mesi dell'anno la produzione ha raggiunto quota 133.800 veicoli commerciali, con una crescita del 17,3% rispetto allo stesso periodo del 2025. Un andamento che ha contribuito alla decisione dell'azienda di sospendere i contratti di solidarietà.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

L’assessore ha ricordato il peso strategico dell’automotive per l’economia regionale: il comparto genera oltre 6 miliardi di euro di fatturato, impiega circa 20mila addetti e rappresenta il 40% dell’export abruzzese. In questo contesto, il PRRI viene considerato uno strumento fondamentale per accompagnare la ripresa industriale e sostenere lo sviluppo futuro del settore.

precedente articolo

Tortoreto conferisce la cittadinanza onoraria al prefetto Renato Cortese

L'Opinionista © since 2008 - Abruzzonews supplemento a L'Opinionista Giornale Online
reg. tribunale Pescara n.08/2008 - iscrizione al ROC n°17982 - P.iva 01873660680
***Informazione Abruzzo**: chi siamo, contatta la Redazione, pubblicità, archivio notizie, privacy e policy cookie*
*SOCIAL: **Facebook - X***

TORNA IN ALTO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Vai alla navigazione principale
Vai al contenuto
Vai al footer

Radiocor Aziende

24Ore AI | Video | Foto | Podcast | Lab24 | 24+ | Abbonati | Accedi

Pubblicità

Osservatorio Mobilità elettrica

Indice Video

Servizio | Aziende

Ridurre la dipendenza dai carburanti fossili: le proposte di Motus-E per lo scostamento di bilancio

di Claudio Celio
7 ottobre 2026

Aggiungi Il Sole 24 Ore ai preferiti su Google



▲ Adobestock

Ascolta la versione audio dell'articolo

4' di lettura | English Version

Supportare l'installazione delle infrastrutture di ricarica private, rivedere la fiscalità delle flotte aziendali elettrificate tramite aumento delle quote di

Loading...

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ilsole24ore.com
Il Sole 24 ORE

www.ecostampa.it

deducibilità dei costi d'acquisto o noleggio delle imprese, finanziare l'espansione di una rete pubblica in corrente continua ad alta e altissima potenza lungo la rete TEN-T comprehensive e rafforzare gli incentivi all'acquisto di veicoli elettrici dedicati al trasporto merci. Sono queste le iniziative che, in vista della prossima legge di Bilancio, Motus-E propone di finanziare attraverso le risorse dello scostamento che la Clausola di Salvaguardia Nazionale riserva alle misure di sicurezza energetica seguendo le linee guida del ministro Giorgetti all'interno dei limiti previsti dalla Commissione europea.

Chiedilo al Sole

Domande di approfondimento generate da 24Ore AI

"Le quattro proposte condividono una medesima impostazione: intervenire sulle condizioni strutturali della sostituzione dei combustibili fossili importati", afferma Fabio Pressi, presidente di Motus-E, secondo cui 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".

Pubblicità
Loading...

Vediamo il dettaglio delle proposte.

Per quanto riguarda il supporto all'installazione di infrastrutture di ricarica private, Motus-E propone di istituire un contributo in conto capitale per l'acquisto e l'installazione di infrastrutture di ricarica da parte di imprese e professionisti. La misura ha il pregio di estendere la ricarica ai luoghi di lavoro come i parcheggi aziendali e ai poli logistici, dove si concentra la ricarica programmata delle flotte aziendali e del trasporto merci. Secondo Motus-E, per raggiungere un obiettivo concreto di elettrificazione dei parcheggi aziendali è necessaria una dotazione di almeno 100 milioni di euro nel 2027 e nel 2028, per complessivi 200 milioni, con una componente non inferiore al 30% riservata ai depositi e agli hub logistici del trasporto merci.

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

ilsole24ore.com
Il Sole 24 ORE

www.ecostampa.it

Dow Jones | Radiocor
Scopri l'informazione più accurata e tempestiva per monitorare i mercati
Scopri di più →

La seconda proposta mira a dare slancio all'elettrificazione delle flotte aziendali: un segmento che nei principali mercati europei assorbe circa il 60% delle nuove immatricolazioni, mentre in Italia si ferma a poco più del 30%. L'intervento si concentra sulla rimodulazione del principale ostacolo fiscale che oggi ne frena lo sviluppo: il regime di deducibilità delle autovetture aziendali, che non differenzia in alcun modo i veicoli a zero e basse emissioni. Grazie all'intervento proposto da Motus-E, che coincide con la proposta interassociativa elaborata da Motus-E con Anfia, Aniasa e Unrae, si incentiverebbero le aziende a passare alle auto elettriche e ricaricabili già nel triennio 2027-2029. Alla revisione delle aliquote si dovrebbe poi accompagnare l'adeguamento del massimale del costo, fermo da decenni a 18.075 euro per l'acquisto e a 3.615 euro per il noleggio. Sulle annualità oggetto di scostamento l'impatto calcolato da Motus-E è pari a circa 40 milioni di euro nel 2027 e a 85 milioni di euro nel 2028, considerando una forte spinta di crescita per il segmento dei professionisti e per le piccole imprese. La misura, inoltre, 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, peraltro, 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.

La terza proposta interviene direttamente sulla componente infrastrutturale della ricarica e contempla l'istituzione di un fondo dedicato all'installazione di infrastrutture di ricarica pubbliche in corrente continua ad alta e altissima potenza (≥ 150 kW, fino ai sistemi MCS) per veicoli leggeri e pesanti lungo la rete TEN-T comprehensive, con esclusione della rete autostradale. La dotazione prevista è di 80 milioni di euro nel 2027 e di 80 milioni nel 2028. Si prevede un'intensità di aiuto fino all'80% dei costi ammissibili, tetto raggiungibile sui soli lotti riservati alle aree a bassa domanda di ricarica, dove il ritorno commerciale non sostiene l'investimento. Sul complesso della dotazione l'esito atteso della procedura competitiva si colloca su un livello sensibilmente inferiore, la copertura effettiva media è stimata fra il 40% e il 60% dei costi ammissibili.

Ultimo intervento sostenuto da Motus-E per il settore è quello che interessa il trasporto merci e prevede il rafforzamento degli incentivi all'acquisto di veicoli elettrici intervenendo sul divario di costo d'acquisto,

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

che resta la barriera principale all'ingresso dei veicoli a batteria nelle flotte commerciali. La proposta non introduce strumenti nuovi, ma rafforza la dotazione dei due canali già operativi e ne corregge il parametro che oggi ne limita l'efficacia sui veicoli elettrici. Si richiede, in particolare, il raddoppio della quota riservata ai veicoli a zero emissioni per il 2027 e il 2028, da 16 a 32 milioni annui, mediante incremento di pari importo della dotazione annuale, così che le risorse aggiuntive siano integralmente destinate ai veicoli elettrici. Inoltre, si richiede un intervento similare per le dotazioni previste per il fondo autotrasporto, che opera sui veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate, portando l'attuale dotazione prevista per i veicoli elettrici nel 2027 e 2028 a 80 milioni di euro, con destinazione esclusiva dell'incremento ai veicoli a trazione elettrica. L'onere complessivo a carico della finanza pubblica è pari a 46 milioni di euro nel 2027 e a 46 milioni nel 2028, per 92 milioni in più nel biennio, interamente ricadenti nella finestra della clausola e privi di code su esercizi successivi.

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI rendita Motus-E commissione UE Italia

Loading...

Brand connect

Loading...

I prossimi eventi

24 ORE Eventi

Tutti gli eventi →

24

Newsletter

Notizie e approfondimenti sugli avvenimenti politici, economici e finanziari.

Iscriviti

Il Sole 24 ORE

TORNA ALL'INIZIO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Quotidiano
08-10-2026
Pagina 4
Foglio 1

italypost

Tiratura: 12.000

www.ecostampa.it

automotive

Ibride cinesi, Bruxelles verso un freno all'import In Borsa salgono i titoli delle case automobilistiche

di **ALBERTO ANNICCHIARICO**

A volte basta un'ipotesi. La sola prospettiva di una stretta di Bruxelles sulle auto ibride *made in China* ha sostenuto in Borsa i big dell'auto europea, in profondo rosso nel 2026. Renault ha guadagnato il 3,7%, Stellantis l'1,36% e le ordinarie Volkswagen l'1,6%, in controtendenza sugli indici continentali. Bruxelles progetta di porre limiti alle importazioni dalla Cina, secondo *Bloomberg*, con possibili tariffe aggiuntive anche sulle *plug-in*, grazie alle quali Byd, Chery e Leapmotor vedono volare le rispettive quote.

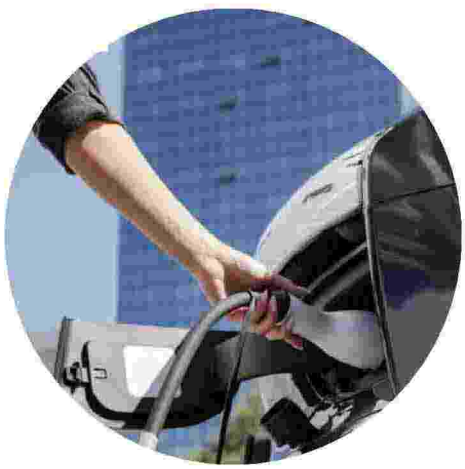
Il dazio aggiuntivo scatterebbe oltre un numero prestabilito di vetture importate. La misura potrebbe essere temporanea, ma soglia e prelievo restano da definire. Il sistema potrebbe poi estendersi ad altri prodotti *made in China*.

Un primo avvertimento era arrivato a metà settembre. Bruxelles aveva chiesto a Pechino di limitare volontariamente l'export portando, sul mercato Ue del segmento, da oltre un terzo a circa il 15% la quota delle *plug-in* prodotte in Cina. Anfia, l'associazione italiana della filiera auto, aveva bocciato la proposta: per le auto cinesi chiedeva una quota libera pari all'8% dell'immatricolato europeo e un dazio dell'80% sulle importazioni eccedenti.

Dopo i dazi antisussidi sulle elettriche introdotti a fine ottobre 2024, i produttori del Dragone hanno ampliato l'offerta, dalle *full hybrid* alle *plug-in*, comprese quelle ad autonomia estesa, attualmente soggette al solo dazio ordinario del 10%. Le importazioni mensili dalla Cina sono più che decuplicate, a 50 mila unità nel luglio 2026, ultimo dato Eurostat. Ad agosto, secondo Dataforce, i marchi cinesi hanno conquistato un quarto del mercato europeo delle ibride. Nelle sole *plug-in* hanno immatricolato oltre 33 mila vetture, il 34% del segmento. Su tutte le alimentazioni, elettriche pure incluse, la quota cinese ha sfiorato il 12%.

Il Commissario al Commercio Maroš Šefčovič ne parlerà l'8 e il 9 ottobre a Pechino con il ministro Wang Wentao. Bruxelles punta a contenere l'import senza provocare ritorsioni. Il deficit Ue con la Cina supera il miliardo di euro al giorno. Le richieste: maggiore accesso al mercato cinese, meno restrizioni su alcuni generi alimentari e procedure più rapide per le forniture di materie prime critiche. Pechino è aperta a discutere investimenti e maggiori acquisti dall'Europa, ma ha già respinto i limiti volontari all'export, definiti contrari alle regole Wto.

Intanto Berlino e Parigi cercano un'altra intesa sull'auto. Secondo la *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, Merz e Macron preparano un documento per il vertice Ue della prossima settimana: la Francia accetterebbe di allentare lo stop alle nuove auto termiche dal 2035, la Germania non si opporrebbe a requisiti *made in Ue* più rigidi per le elettriche. Un dibattito acceso, nel quadro del Green Deal e della neutralità climatica al 2050. Il 4 marzo la Commissione ha proposto il regolamento Industrial Accelerator Act. Ora tocca agli Stati e al Parlamento trovare la quadra.




PRIMO PIANO

L'Europa alza l'argine contro Pechino Ue, Francia e Germania chiedono più reciprocità e meno dipendenze

Ibride cinesi, Bruxelles verso un freno all'import In Borsa salgono i titoli delle case automobilistiche

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

askanews.it
askanews
www.ecostampa.it



ECONOMIA MOTORI

Anfia: ad agosto prodotte solo 7mila vetture (+0,1%)

Nei primi 8 mesi quasi 195mila auto (+23,3%), componentistica -20,9%

OTT 9, 2026 Auto

info & imprese

askanews
Segui la Pagina 185.427 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

askanews.it
www.ecostampa.it



Milano, 9 ott. (askanews) – La produzione italiana di autovetture è rimasta sostanzialmente ferma ad agosto, con circa 7mila unità (+0,1% rispetto allo stesso mese del 2025), mentre continua la crisi della componentistica, in calo del 20,9%. Nel complesso, la produzione dell'industria automotive è cresciuta dell'1,2%. È quanto emerge dai dati Istat elaborati dall'Anfia.

Nei primi otto mesi del 2026 sono state prodotte in Italia 194.987 autovetture, in crescita del 23,3%, secondo i dati preliminari Anfia. La produzione dell'industria automotive nel suo complesso è aumentata dell'11,1%. L'indice della fabbricazione di autoveicoli, che comprende anche i veicoli commerciali leggeri e pesanti, è salito del 62,5% ad agosto e del 22,4% nel cumulato.

Resta invece negativa la situazione della componentistica, con una produzione in calo del 20,9% ad agosto e dell'1,3% negli otto mesi. In flessione anche la fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi (-17,9% nel mese e -6,4% nel cumulato).

Il direttore generale dell'Anfia, Gianmarco Giorda, ha sottolineato le difficoltà della filiera europea e in particolare di quella tedesca, primo mercato di destinazione della componentistica italiana. Per Giorda è "fondamentale rafforzare le condizioni per sostenere gli investimenti, l'innovazione e la competitività delle imprese", attuando gli strumenti previsti dal Dpcm Automotive, a partire dai mini contratti di sviluppo e dagli accordi per l'innovazione.

Sul fronte del commercio estero, nel primo semestre l'export italiano di autoveicoli ha raggiunto 9,18 miliardi di euro, contro importazioni per 20,71 miliardi, con un deficit di 11,53 miliardi. La componentistica ha invece registrato esportazioni per 13,08 miliardi e un saldo positivo di 3,21 miliardi.

A luglio, ultimo dato disponibile, il fatturato dell'industria automotive è cresciuto del 12,2%, portando l'incremento dei primi sette mesi al 5,8%.

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

Quotidiano
09-10-2026
Pagina 12
Foglio 1

Avvenire

Tiratura: 93.968
Diffusione: 103.988

www.ecostampa.it

L'UE PROGETTA DAZI SULLE IBRIDE CINESI (DOPO QUELLI SULLE ELETTRICHE) PER FRENARE L'INVASIONE

Un'auto su sette arriva dalla Cina Ma quanto lavoro resta in Italia?

ALBERTO **CAPROTTI**

Un'automobile entra in concessionaria, un'altra esce dalla fabbrica. Per decenni abbiamo immaginato che le due scene appartenessero alla stessa storia: più vendite uguale a più produzione, e più lavoro. Oggi invece queste realtà possono svolgersi a migliaia di chilometri di distanza una dall'altra. E il buon andamento di un mercato non basta a certificare la salute dell'industria che ha dato loro il nome.

Il numero che racconta questo cambiamento è 15,1%: secondo ANFIA, nei primi nove mesi del 2026 questa è la quota delle nuove auto acquistate in Italia prodotte in Cina. Poco più di una su sette. È una fotografia delle immatricolazioni di vetture nuove, nella quale conta il luogo di produzione. Ora, dopo quelli già attivi sulle elettriche, l'Europa sta minacciando, o comunque progettando, di imporre in ingresso sul territorio continentale anche dazi sulle vetture ibride cinesi per frenarne l'invasione che penalizza il prodotto interno.

La distinzione fra auto cinese e auto costruita in Cina è però decisiva. La nazionalità del marchio, quella degli azionisti e l'indirizzo della fabbrica possono essere diversi. Lo dimostra ad esempio la Cupra Tavascan, modello di un marchio spagnolo del gruppo tedesco Volkswagen, prodotto in Cina. A febbraio la Commissione europea ha accettato per questo veicolo un impegno sul prezzo minimo d'importazione, esentandolo dai dazi compensativi. L'etichetta geografica sul cofano insomma, da sola, spiega sempre meno.

Intanto il mercato italiano sale: a settembre le immatricolazioni di vetture nuove in Italia sono state 139.356, il 9,9% in più rispetto a un anno fa. Nel cumulato gennaio-settembre hanno raggiunto 1.268.964 unità, con una crescita dell'8,7%. ANFIA sostiene che quasi tutto l'incremento sia andato a beneficio delle vetture prodotte in Cina. Il presidente Roberto Vavassori denuncia le conseguenze delle importazioni su stabilimenti e occupazione. È un allarme da prendere sul serio, senza trasformarlo in un'equazione automatica: per misurare quanti posti di lavoro si perdono servono dati su produzione, ordini ai fornitori e organici, oltre alle classifiche delle vendite.

Un'auto importata genera comunque attività in Europa e in Italia: distribuzione, trasporto, finanziamento, manutenzione. Ma questi servizi non sostituiscono integralmente ciò che si crea progettando e fabbricando un veicolo. I dazi sono una parte della risposta. ma non costituiscono una barriera indistinta contro ogni vettura cinese. C'è poi un'altra strada, già nei programmi di molti costruttorii: portare parte della produzione in Europa attraverso alleanze con imprese cinesi. A maggio ad esempio, Stellantis e Leapmotor hanno annunciato l'intenzione di ampliare la collaborazione, valutando la produzione del Suv B10 nello stabilimento spagnolo di Saragozza. È un progetto, con tempi e condizioni da verificare. Ma pone una domanda concreta: quante lavorazioni, forniture e competenze accompagnerebbero l'assemblaggio? Per valutarne il beneficio bisognerà guardare ai contratti, alla ricerca e alle forniture locali, oltre alle quote societarie.

Quel 15,1% non è dunque soltanto una quota da osservare con preoccupazione. È l'invito a cambiare il modo di leggere il mercato. Accanto a quante automobili vendiamo, dobbiamo chiedere quanto valore produciamo e quali competenze restano. Perché il futuro dell'auto europea si misurerà anche dalla possibilità che chi oggi la costruisce possa domani permettersi di comprarla.

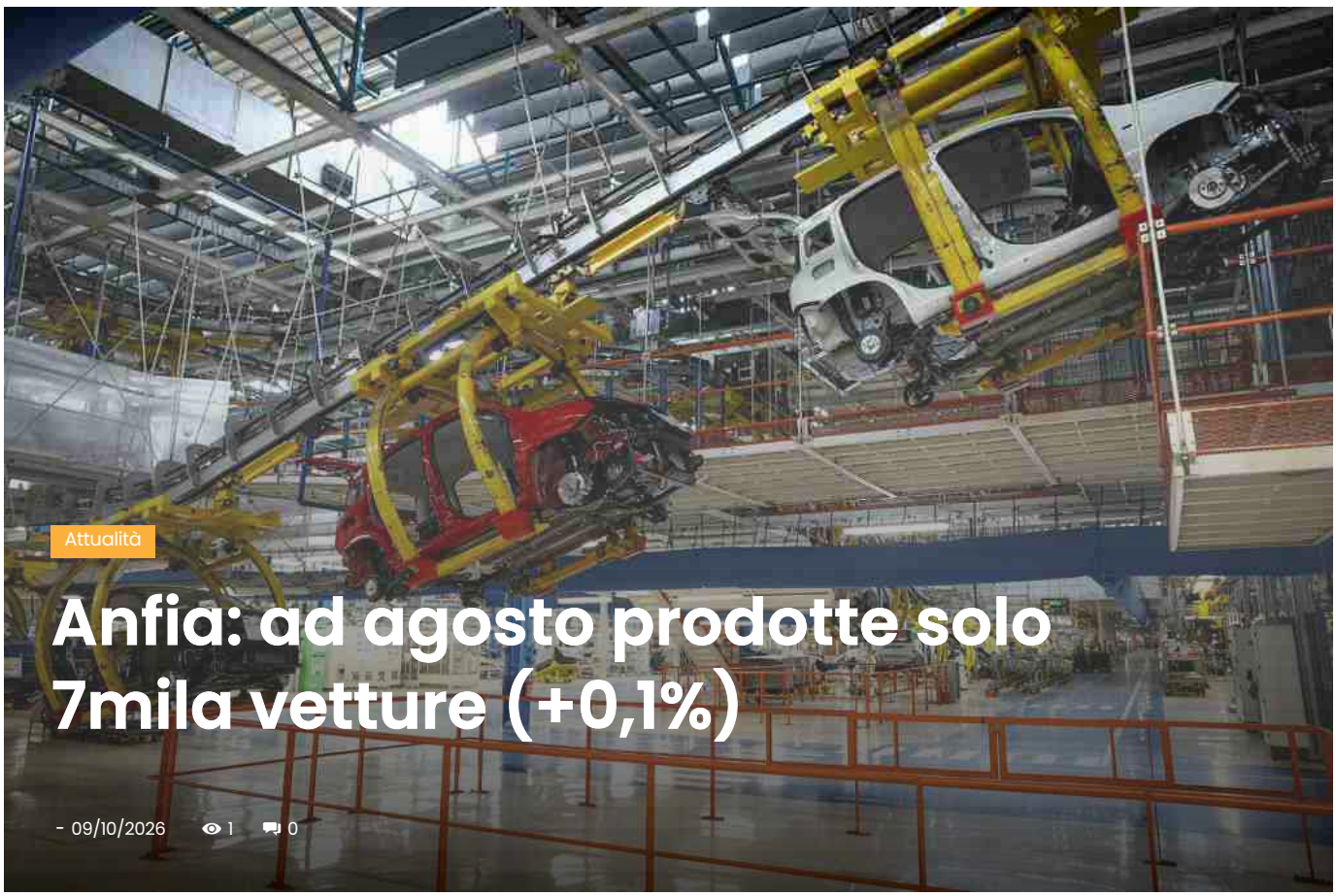
© RIPRODUZIONE RISERVATA


Legacoop: «Ora politiche mirate per casa, famiglie e aree interne»

Aumento dei tassi sempre più probabile

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Attualità

Anfia: ad agosto prodotte solo 7mila vetture (+0,1%)

- 09/10/2026 1 0

Facebook | Twitter | Pinterest | WhatsApp

Milano, 9 ott. (askanews) – La produzione italiana di autovetture è rimasta sostanzialmente ferma ad agosto, con circa 7mila unità (+0,1% rispetto allo stesso mese del 2025), mentre continua la crisi della componentistica, in calo del 20,9%. Nel complesso, la produzione dell'industria automotive è cresciuta dell'1,2%. È quanto emerge dai dati Istat elaborati dall'Anfia.

Nei primi otto mesi del 2026 sono state prodotte in Italia 194.987 autovetture, in crescita del 23,3%, secondo i dati preliminari Anfia. La produzione dell'industria automotive nel suo complesso è aumentata dell'11,1%. L'indice della fabbricazione di autoveicoli, che comprende anche i veicoli commerciali leggeri e pesanti, è salito del 62,5% ad agosto e del 22,4% nel cumulato.



POST POPOLARI



Trump festeggia Colombo alla Casa Bianca, caccia al voto degli italoamericani

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

accadeora.it
www.ecostampa.it

Resta invece negativa la situazione della componentistica, con una produzione in calo del 20,9% ad agosto e dell'1,3% negli otto mesi. In flessione anche la fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi (-17,9% nel mese e -6,4% nel cumulato).

Il direttore generale dell'Anfia, Gianmarco Giorda, ha sottolineato le difficoltà della filiera europea e in particolare di quella tedesca, primo mercato di destinazione della componentistica italiana. Per Giorda è "fondamentale rafforzare le condizioni per sostenere gli investimenti, l'innovazione e la competitività delle imprese", attuando gli strumenti previsti dal Dpcm Automotive, a partire dai mini contratti di sviluppo e dagli accordi per l'innovazione.

Sul fronte del commercio estero, nel primo semestre l'export italiano di autoveicoli ha raggiunto 9,18 miliardi di euro, contro importazioni per 20,71 miliardi, con un deficit di 11,53 miliardi. La componentistica ha invece registrato esportazioni per 13,08 miliardi e un saldo positivo di 3,21 miliardi.

A luglio, ultimo dato disponibile, il fatturato dell'industria automotive è cresciuto del 12,2%, portando l'incremento dei primi sette mesi al 5,8%.

Previous article
Ue-Cina, Acea: bene l'intesa. Pechino chiede meno restrizioni

Next article
Nobel Pace, Israele e Usa furiosi col mondo per il premio a Pillay

POST RECENTI

ATTUALITÀ



Trump festeggia Colombo alla Casa Bianca, caccia al voto degli italoamericani

(Adnkronos) - Sulle note di Frank Sinatra e con un rinfresco che ha visto anche il prosciutto e il melone tra le pietanze servite nell'East Room, la Casa Bianca si è trasformata questo venerdì nel teatro di una vera e propria celebrazione dell'identità italoamericana. Un appuntamento, promosso per festeggiare il Columbus Day, che fin da...

09/10/2026

ATTUALITÀ



Garlasco, parla la madre di Andrea Sempio: "Ho paura che la verità non basti"

(Adnkronos) - "Ho paura, ho paura che la verità non basti". Daniela Ferrari, la madre di Andrea Sempio indagato per l'omicidio di Chiara Poggi, è convinta dell'innocenza del figlio. A Quarto Grado, in un'intervista in onda oggi 9 ottobre, confessa le sue paure. "Per noi sarà un sollievo quando mio figlio verrà scagionato definitivamente....

09/10/2026

ATTUALITÀ



ATTUALITÀ





Trump difende la fucilazione di Hasan: "È un maniaco, se lo merita"



La nota politica di Mario Sechi | L'Italia batte la Francia sullo spread: il mercato premia la stabilità del governo



Sanzioni Usa a Corte penale internazionale: "Attacco alla giustizia"



Garlasco, parla la madre di Andrea Sempio: "Ho paura che la verità non basti"

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

avvenire.it
www.ecostampa.it

Un’auto su sette arriva dalla Cina: quanto lavoro resta in Europa?

di Alberto Caprotti

Dopo quelli sulle elettriche, l’Europa sta progettando dazi anche sulle ibride di Pechino per frenarne l’invasione. Ma il beneficio per fabbriche e fornitori dipende da dove si costruiscono auto, batterie e componenti. E le alleanze fra costruttori rendono sempre meno semplice distinguere le due sponde

Aggiungi Avvenire tra i preferiti su Google

3 min di lettura October 9, 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

avvenire.it
Avvenire

www.ecostampa.it



La catena di produzione della Fiat 500 Hybrid a Mirafiori

Un'automobile esce dalla fabbrica, un'altra entra in concessionaria. Per decenni abbiamo immaginato che le due scene appartenessero alla stessa storia: più vendite uguale più produzione e più lavoro. Oggi invece queste due realtà possono abitare a migliaia di chilometri di distanza una dall'altra. E il buon andamento di un mercato non basta a certificare la salute dell'industria che gli ha dato il nome. Il numero che racconta questo cambiamento è **15,1%**: secondo ANFIA, **nei primi nove mesi del 2026 questa è la quota delle nuove auto immatricolate in Italia prodotte in Cina. Poco più di una su sette.** È una fotografia degli acquisti di vetture nuove, nella quale conta il luogo di produzione.

Ora, dopo quelli già attivi sulle elettriche, **l'Europa sta minacciando, o comunque progettando, di imporre dazi in ingresso sul territorio continentale anche sulle vetture ibride cinesi** per frenarne l'invasione che penalizza il prodotto interno. La **distinzione fra auto cinese e auto costruita in Cina** è, però, decisiva. La nazionalità del marchio, quella degli azionisti e l'indirizzo della fabbrica possono essere diversi. Lo dimostra ad esempio la Cupra Tavascan, modello di un marchio spagnolo del gruppo tedesco Volkswagen, prodotto in Cina. A febbraio la Commissione europea ha accettato per questo veicolo un impegno sul prezzo minimo d'importazione, esentandolo dai dazi compensativi. L'etichetta geografica sul cofano insomma, da sola, spiega sempre meno.

Intanto il mercato italiano sale: a settembre le immatricolazioni di vetture nuove in Italia sono state 139.356, il 9,9% in più rispetto a un anno fa. Nel cumulato gennaio-settembre hanno raggiunto 1.268.964 unità, con una crescita dell'8,7%. ANFIA sostiene che quasi tutto l'incremento sia andato a beneficio delle vetture prodotte in Cina. Il presidente Roberto Vavassori denuncia le conseguenze delle importazioni su stabilimenti e occupazione. È un allarme da prendere sul serio, senza trasformarlo in un'equazione automatica: per misurare quanti posti si perdono servono dati su produzione, ordini ai fornitori e organici, oltre alle classifiche delle vendite.

Un'auto importata genera comunque attività in Europa e in Italia: distribuzione, trasporto, finanziamento, manutenzione. Ma questi servizi non sostituiscono integralmente ciò che si crea progettando e fabbricando un veicolo. Dietro una linea di montaggio ci sono stampi, macchinari, ricerca, collaudi e imprese che consegnano migliaia di pezzi. Quando si sposta la produzione, il rischio riguarda anche questa rete, spesso meno visibile della grande fabbrica e più fragile davanti alla perdita di una commessa.

Il problema industriale diventa così un problema sociale. Chi compra cerca un prezzo sostenibile; chi lavora nella filiera chiede un futuro. Sono esigenze che possono convivere nella stessa famiglia. Chiedere al consumatore di risolvere il conflitto pagando qualunque sovrapprezzo significa affidargli una politica industriale che dovrebbe competere a imprese e governi. Per i produttori europei la risposta deve passare anche da vetture accessibili e investimenti capaci di renderle competitive.

I dazi sono una parte della risposta. Le misure antisovvenzioni introdotte dall'Unione europea nel 2024 riguardano le elettriche a batteria originarie della Cina: non costituiscono una barriera indistinta contro ogni vettura cinese. Possono correggere condizioni di concorrenza alterate, ma non costruiscono da soli una batteria, non riducono una bolletta energetica e non rinnovano una gamma. Il loro risultato va misurato insieme alla capacità europea di offrire prodotti che gli automobilisti vogliano e possano acquistare.

C'è poi un'altra strada, già nei programmi dei costruttori: portare parte della produzione in Europa attraverso **alleanze con imprese cines**i. A maggio, **Stellantis e Leapmotor** hanno annunciato l'intenzione di ampliare la collaborazione, valutando la

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

avvenire.it
Avvenire

www.ecostampa.it

produzione del Suv B10 nello stabilimento spagnolo di Saragozza. È un progetto, con tempi e condizioni da verificare. Ma pone una domanda concreta: quante lavorazioni, forniture e competenze accompagnerebbero l'assemblaggio?

Il 28 settembre **Volkswagen, PowerCo e Gotion** hanno annunciato a loro volta joint venture per celle LFP in Spagna e Slovacchia e materiali catodici in Marocco. Nel progetto di Valencia PowerCo manterrebbe il 51%. Una tecnologia sviluppata con un partner cinese può quindi alimentare un investimento e occupazione in Europa. Per valutarne il beneficio bisognerà guardare ai contratti, alla ricerca e alle forniture locali, oltre alle quote societarie.

È qui che il confronto deve diventare più esigente. Una fabbrica europea che assembla componenti quasi tutti importati produce un beneficio diverso da un sito inserito in una filiera locale di sviluppo e produzione. Entrambi possono creare lavoro, ma con profondità e prospettive differenti. L'autonomia industriale si costruisce anche imparando a fare, formando tecnici e conservando la capacità di progettare la prossima generazione di prodotti.

Quel 15,1% non è dunque soltanto una quota da osservare con preoccupazione. È l'invito a cambiare il modo di leggere il mercato. Accanto a quante auto vendiamo, dobbiamo chiedere **quanto valore produciamo e quali competenze restano**. Perché il futuro dell'automobile europea si misurerà anche dalla possibilità che chi oggi la costruisce possa domani permettersi di comprarla.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Seguici anche su Google Discover di Avvenire

Temi

Mercato auto

Altro di Motori



Automobili

Alfa Romeo sale a bordo: così l'auto fa correre Luna Rossa



Trasporti

Prove di debutto per i ciclomotori a guida autonoma



Automobili

Dal cerchio "truccato" alla Formula 1: il valore di chi cambia ruota



Analisi

L'Italia capitale mondiale della nautica, ma rischia di perdere il mare

Raccomandati per te

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

borsaitaliana.it
BORSA ITALIANA
www.ecostampa.it

ECONOMIA E FINANZA: GLI AVVENIMENTI DELLA SETTIMANA -2-

24 ORE Radiocor

MERCOLEDI' 14 ottobre ---------- FINANZA - Nessun appuntamento in agenda.

RIUNIONI DEI CONSIGLI DI AMMINISTRAZIONE - APPROVAZIONE DATI CONTABILI: nessun appuntamento in agenda.

INCONTRI SOCIETA' QUOTATE - Nessun appuntamento in agenda.

ASSEMBLEE DEGLI AZIONISTI - Nessun appuntamento in agenda.

DATI MACROECONOMICI - Cina: CPI m/m, settembre. Ore 3,30.

- Cina: PPI a/a, settembre. Ore 3,30.

- Cina: CPI a/a, settembre. Ore 3,30.

- Spagna: IPCA a/a finale, settembre. Ore 9,00.

- Stati Uniti: CPI (escluso alimentari, energia) m/m, settembre.

Ore 14,30.

- Stati Uniti: CPI m/m, settembre. Ore 14,30.

- Stati Uniti: CPI (escluso alimentari, energia) a/a, settembre.

Ore 14,30.

- Stati Uniti: CPI a/a, settembre. Ore 14,30.

ECONOMIA - Bangkok (Tailandia): prosegue il Meeting Annuale 2026 del Fondo Monetario Internazionale (FMI) e della Banca Mondiale, che riunisce banchieri centrali, ministri delle finanze, dirigenti del settore privato, rappresentanti della societa' civile e accademici per discutere lo stato dell'economia globale e questioni di interesse internazionale. Nella giornata presentazione Fiscal Monitor e conferenza stampa della direttrice generale Fmi, Kristalina Georgeva. I lavori terminano il 18 ottobre.

- Roma: si conclude "Cybertech Europe 2026", appuntamento che riunisce i protagonisti della cybersecurity europea, organizzato da Cybertech Global. Presso il Centro Congressi La Nuvola. - Cernobbio (Co): prende il via il Digital Innovation Forum "L'Europa del fare innovazione", in cui si confrontano Rappresentanti del Governo italiano e delle Istituzioni europee, Rettori delle principali Universita', Ceo delle piu' importanti societa' tecnologiche europee. Ore 9,00.

Partecipano, tra gli altri, Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in

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

borsaitaliana.it
BORSA ITALIANA
www.ecostampa.it

Italy; Alessio Butti, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio per l'Innovazione. Presso Villa Erba. I lavori terminano il 16 ottobre.

- Roma: Stati Generali del Mondo dei Servizi "Assemblea Pubblica 2026 di Prom - Confindustria Professioni e Management". Ore 9,30. Partecipano, tra gli altri, Emanuele Orsini, presidente Confindustria; Fausto Bianchi, presidente Piccola Industria Confindustria e vicepresidente Confindustria. Presso Palazzo Grazioli, via del Plebiscito 102.

- Milano: "Anfia Motorsport Forum 2026", evento dedicato alla filiera italiana del motorsport. Ore 10,00. Presso Auditorium Assolombarda, via Pantano 9.

- Roma: presentazione del Rapporto di previsione del Centro Studi Confindustria. Ore 10,00. Partecipa, tra gli altri, Lucia Aleotti, vicepresidente di Confindustria per il Centro Studi.

Presso La Lanterna, via Tomacelli 157.

- Roma: il Cnel presenta la "Relazione annuale al Parlamento e al Governo sui livelli e la qualita' dei servizi erogati dalle pubbliche amministrazioni centrali e locali alle imprese e ai cittadini". Ore 10,00. Partecipano, tra gli altri, Renato Brunetta, presidente Cnel; Filippo Patroni Griffi, giudice della Corte Costituzionale; Monica Parrella, coordinatrice unita' di missione Pnrr della Presidenza del Consiglio dei Ministri; Francesco Maria Chelli, presidente Istat. Presso la sede Cnel, viale David Lubin 2.

- Roma: presentazione ufficiale del "Green Building Forum Italia 2026". Istituzioni, imprese e protagonisti della filiera delle costruzioni si confrontano su strategie per rigenerazione urbana, decarbonizzazione e competitivita' del Paese. Ore 10,00.

Partecipano, tra gli altri, Alessandro Morelli, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega al Cipess; Stefano Gallini, a.d. Heidelberg Materials Italia.

Presso Palazzo Chigi.

- Roma: si conclude "Aperti - Confesercenti Forum 2026", sei giorni di politica, economia, innovazione, musica e cultura.

Alle ore 11,30 l'assemblea nazionale Confesercenti.

Partecipano, tra gli altri, Marina Calderone, ministro del Lavoro e delle Politiche sociali; Francesco Lollobrigida, ministro dell'Agricoltura, della Sovranita' Alimentare e delle Foreste. Piazza del Popolo.

- Roma: evento "La strategia internazionale dell'Italia per il caffe'. Sviluppo, valore, partenariati". Ore 15,00.

Partecipano, tra gli altri, Antonio Tajani, ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale; Indalecio Dangond, ministro dell'Agricoltura della Colombia; Vanusia Nogueira, direttrice esecutiva dell'International Coffee Organization; Giuseppe Lavazza, presidente del Comitato Italiano del Caffe' e del Gruppo Lavazza; Andrea Illy, presidente di Illycaffe'; Massimiliano Fabian, presidente della European Coffee Federation. Presso la Farnesina.

- Roma: evento "La raccolta dei piccoli RAEE non funziona.

Che fare? Tentativi e proposte per migliorare i risultati", in occasione dell'International E-Waste Day, organizzato da Erion WEEE. Ore 15,00. Presso Hotel Quirinale, via Nazionale 7.

Roma: presentazione del libro "Guerra profonda. Hacker, bugie e l'architettura segreta dei nuovi conflitti", di Arturo Di Corinto, edito da Luiss University Press. Ore 18,00. Partecipano, tra gli altri, Paolo Benanti, presidente della

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

borsaitaliana.it
BORSA ITALIANA
www.ecostampa.it

Commissione algoritmi; Bruno Frattasi, gia' direttore generale dell'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale. Presso Campus Luiss di viale Romania 32.

Red-

(RADIOCOR) 09-10-26 19:36:53 (0619) 5 NNNN

TAG

ITA

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

FIERE

Urban Tech 2026 chiude a Bologna con un bilancio positivo: innovazione e mobilità sostenibile al centro



Si chiude con un bilancio positivo la prima edizione di **Urban Tech 2026 – The Urban Technology Show**, la nuova manifestazione organizzata a BolognaFiere e dedicata alle tecnologie per le città, dalla mobilità elettrica alle telecomunicazioni, fino alla sicurezza, alla gestione del traffico e alle soluzioni ambientali. L'evento, che ha riunito E-Tech Europe, E-Charge, Traffic e Wireless & Towers, ha posto al centro del confronto le trasformazioni industriali e tecnologiche che stanno ridefinendo il futuro della mobilità urbana.

Nella giornata conclusiva, due temi hanno animato il dibattito: le prospettive della filiera italiana della componentistica automotive e il ruolo delle tecnologie alternative nella realizzazione di sistemi di trasporto urbano a emissioni zero.

Componentistica automotive, innovazione decisiva per la competitività

Nel corso della conferenza *Le prospettive della componentistica italiana: hardware, firmware, software*, Miriam Gangi, in rappresentanza di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), ha delineato un quadro ancora complesso per l'industria automobilistica nazionale.

Categorie

Articoli

Comunicati Stampa

Executive Manager

Interviste

Senza categoria

Ultimi articoli

Urban Tech 2026 chiude a Bologna con un bilancio positivo: innovazione e mobilità sostenibile al centro
Ferrero acquisisce un polo produttivo a Timisoara: primo stabilimento in Romania
Innovazione, strategia e responsabilità ESG: il percorso professionale di Manfredi Calabrò
Batterie, accumulo e 5G: la sfida tecnologica delle città passa dall'industria
Fabio Inzani: il gemello digitale per testare le scelte ospedaliere

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

La produzione italiana di autoveicoli mostra segnali di ripresa nel 2026, ma i volumi restano inferiori sia ai livelli precedenti alla pandemia sia ai massimi storici. Per la componentistica, invece, il 2024 ha rappresentato un punto di svolta, segnando la fine della fase di crescita del fatturato iniziata nel 2021.

La contrazione dei ricavi ha interessato tutte le categorie di fornitori, con le sole eccezioni degli specialisti dell'aftermarket e del motorsport. Tra i fattori che pesano sull'andamento del comparto figurano le strategie delle case automobilistiche europee, l'instabilità economica globale, la crescente presenza dei costruttori cinesi sul mercato europeo e le politiche economiche internazionali.

In questo scenario, l'innovazione si conferma una leva strategica per sostenere la competitività. Nel triennio 2025-2027, il 24% delle imprese prevede infatti di introdurre prodotti innovativi.

Secondo Gangi, la capacità di investire in nuove tecnologie e di rafforzare la collaborazione lungo la filiera sarà determinante per affrontare le sfide del mercato. Un possibile sostegno alla produzione europea potrebbe arrivare anche dall'Industrial Accelerator Act, indicato come uno strumento in grado di favorire una quota significativa di produzione di parti e componenti all'interno dell'Europa.

Funivie urbane, nuove opportunità per la mobilità a zero emissioni

La mobilità sostenibile è stata al centro anche della conferenza *Le nuove soluzioni per il trasporto urbano a emissioni zero*, con l'intervento di Dino Veronesi, rappresentante di ACIF (Associazione Costruttori Impianti a Fune).

Il confronto ha evidenziato il potenziale delle funivie come infrastruttura complementare ai sistemi di trasporto pubblico tradizionali. Superare la percezione di questi impianti come mezzi destinati prevalentemente al turismo è, secondo Veronesi, un passaggio necessario per ampliare le opzioni a disposizione delle amministrazioni urbane.

La prospettiva è legata anche ai cambiamenti demografici ed economici globali: entro il 2050, secondo le stime richiamate durante l'incontro, il 60% della popolazione mondiale vivrà nelle città, aree nelle quali si genera oltre l'80% del Pil globale.

In questo contesto, le funivie urbane possono rappresentare una soluzione per integrare i collegamenti esistenti e rispondere alla crescente domanda di mobilità. Tra gli esempi citati figurano le infrastrutture già realizzate a Londra e Parigi, che testimoniano le potenzialità di questa tecnologia anche al di fuori degli ambiti turistici tradizionali.

Urban Tech guarda al 2027

La prima edizione di Urban Tech si conclude con l'obiettivo di consolidare una piattaforma di confronto tra imprese, operatori e stakeholder attivi nei diversi segmenti delle tecnologie urbane.

«Siamo molto soddisfatti di questa prima edizione di Urban Tech, che ha creato le premesse indispensabili per uno sviluppo importante», ha dichiarato Marco Pinetti, direttore della manifestazione.

Il prossimo appuntamento è già in programma per **novembre 2027**: la seconda edizione si articolerà su due giornate e si svolgerà in contemporanea con altri due eventi a elevato contenuto

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

tecnologico organizzati dal gruppo fieristico.

Per BolognaFiere, l'obiettivo sarà consolidare il posizionamento della manifestazione in un mercato in cui la transizione energetica, la digitalizzazione e l'innovazione delle infrastrutture urbane assumono un ruolo sempre più centrale nelle strategie industriali e negli investimenti per le città del futuro.

Urban Tech 2026

EO

ECONOMIA OGGI © Copyright 2026 Economia Oggi

Cookie policyPrivacy policy

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ENERGIAOLTRE.IT

www.ecostampa.it

Auto, Anfia: ad agosto l'indice della produzione dell'industria automotive si ferma a +1,2%

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

Auto, Anfia: Ad agosto produzione quasi ferma, +0,1% rispetto al 2025

09 Ottobre 2026

La produzione italiana di autovetture si è attestata ad agosto 2026 a circa 7.000 unità, in aumento dello 0,1% rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi otto mesi dell'anno il totale delle vetture prodotte ha raggiunto 194.987 unità, in crescita del 23,3% rispetto a gennaio-agosto 2025, secondo i dati preliminari di Anfia. Nel complesso, l'indice della produzione dell'industria automotive italiana è cresciuto dell'1,2% ad agosto e dell'11,1% nei primi otto mesi dell'anno. L'indice della fabbricazione di autoveicoli, che comprende autovetture e veicoli commerciali leggeri e pesanti, ha registrato un aumento del 62,5% nel mese e del 22,4% nel cumulato. Sono invece rimasti in calo gli altri comparti: la produzione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi è diminuita del 17,9% ad agosto e del 6,4% da gennaio, mentre quella di parti e accessori per autoveicoli ha perso il 20,9% nel mese e l'1,3% nei primi otto mesi.

(Segue)

TUTTI GLI EVENTI CONNACT

Ti potrebbe interessare anche

Cartelle esattoriali, ad agosto la riscossione non si ferma

01 Agosto 2026 di Redazione

Il termine di 60 giorni per il pagamento di una cartella esattoriale non beneficia né del rinvio al 20 agosto né della sospensione estiva

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ILGIORNALEDI TORINO

venerdì, 9 Ottobre , 2026



Vance: "Non guarderò la fucilazione del killer di Fort Hood"

"Se alla fine verrà trasmesso in diretta, io non lo guarderò", lo ha detto il vicepresidente Usa



Un anno fa il cessate il fuoco a Gaza. El-Sayegh (Ifrc): "Gli aiuti non bastano", Zilber: "Palestinesi ancora in ombra"

Il 10 ottobre 2025 Israele e Hamas siglavano un cessate il fuoco, che prevedeva innanzitutto il rilascio degli ostaggi israeliani catturati nell'attacco del 7 ottobre 2023



A Bologna per Natale le luminarie di Guccini in via Indipendenza, ma la canzone è top secret

Alla fine di ottobre Bologna dedicherà tante iniziative a Francesco Guccini: il clou è la 'cantata' collettiva in piazza Maggiore dell'1 novembre, senza palchi nè pubblico



L'ambasciatore di Israele mostra le foto dei bambini bruciati il 7 ottobre: "Basta dire che è fake news"

"Non sono leggende, ecco le testimonianze fotografiche": Peled smentisce una volta l'accusa di aver inventato una leggenda sui bambini israeliani bruciati vivi il 7 ottobre



Anfia: ad agosto prodotte solo 7mila vetture (+0,1%)

Attualità › Anfia: ad agosto prodotte solo 7mila vetture (+0,1%)

Di Redazione

09/10/2026

Milano, 9 ott. (askanews) – La produzione italiana di autovetture è rimasta sostanzialmente ferma ad agosto, con circa 7mila unità (+0,1% rispetto allo stesso mese del 2025), mentre continua la crisi della componentistica, in calo del 20,9%. Nel complesso, la produzione dell'industria automotive è cresciuta

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

dell'1,2%. È quanto emerge dai dati Istat elaborati dall'Anfia.

Nei primi otto mesi del 2026 sono state prodotte in Italia 194.987 autovetture, in crescita del 23,3%, secondo i dati preliminari Anfia. La produzione dell'industria automotive nel suo complesso è aumentata dell'11,1%. L'indice della fabbricazione di autoveicoli, che comprende anche i veicoli commerciali leggeri e pesanti, è salito del 62,5% ad agosto e del 22,4% nel cumulato.

Resta invece negativa la situazione della componentistica, con una produzione in calo del 20,9% ad agosto e dell'1,3% negli otto mesi. In flessione anche la fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi (-17,9% nel mese e -6,4% nel cumulato).

Il direttore generale dell'Anfia, Gianmarco Giorda, ha sottolineato le difficoltà della filiera europea e in particolare di quella tedesca, primo mercato di destinazione della componentistica italiana. Per Giorda è "fondamentale rafforzare le condizioni per sostenere gli investimenti, l'innovazione e la competitività delle imprese", attuando gli strumenti previsti dal Dpcm Automotive, a partire dai mini contratti di sviluppo e dagli accordi per l'innovazione.

Sul fronte del commercio estero, nel primo semestre l'export italiano di autoveicoli ha raggiunto 9,18 miliardi di euro, contro importazioni per 20,71 miliardi, con un deficit di 11,53 miliardi. La componentistica ha invece registrato esportazioni per 13,08 miliardi e un saldo positivo di 3,21 miliardi.

A luglio, ultimo dato disponibile, il fatturato dell'industria automotive è cresciuto del 12,2%, portando l'incremento dei primi sette mesi al 5,8%.

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

milanofinanza.it
MILANO FINANZA

www.ecostampa.it



Gianmarco Giorda, direttore generale Anfia

CORPORATE ITALIA

Leggi dopo

Auto, la produzione riparte ma la componentistica mette il freno

di Camilla Conti

09 ottobre 2026, 17:39

Nei primi 8 mesi del 2026 i veicoli prodotti in Italia sono aumentati del 23,3%. Ad agosto però parti e accessori hanno perso il 20,9%

Aggiungi Milano Finanza alle tue fonti preferite su Google per non perderti i nostri contenuti

La ripresa dell'**auto italiana** viaggia a due velocità. Nei primi otto mesi del 2026 la produzione di autovetture è aumentata del 23,3%, ma la crescita dei volumi non basta a rimettere in moto tutta la filiera. Ad agosto la **componentistica** ha accusato una flessione del 20,9%, mentre il comparto delle carrozzerie, dei rimorchi e dei semirimorchi ha perso il 17,9%. Una divaricazione che riporta al centro la tenuta dei fornitori e il legame con l'industria tedesca.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

milanofinanza.it
MILANO FINANZA

www.ecostampa.it

Produzione in ripresa, agosto quasi fermo

Secondo i dati preliminari di Anfia, tra gennaio e agosto sono state prodotte in Italia 194.987 autovetture. Nel solo mese di agosto, invece, le vetture uscite dagli stabilimenti sono state circa 7.000, sostanzialmente in linea con un anno prima: l'aumento è stato dello 0,1%. Il progresso cumulato si accompagna dunque a un mese di sostanziale stabilità.

Il quadro cambia osservando l'indice della fabbricazione di autoveicoli, che comprende anche i veicoli commerciali leggeri e pesanti: ad agosto l'incremento è stato del **62,5%**, con un rialzo del 22,4% nei primi otto mesi. Il dato non va confuso con il numero delle sole autovetture prodotte. L'indice dell'intera industria automotive, sul quale pesa anche l'andamento dei fornitori, ha segnato una crescita più contenuta: l'1,2% nel mese e l'11,1% da gennaio.

Componentistica sotto pressione, pesa la Germania

Proprio la **componentistica** rappresenta il punto più delicato. La caduta di agosto ha portato il bilancio dei primi otto mesi a -1,3%, mentre per carrozzerie, rimorchi e semirimorchi la flessione cumulata è stata del 6,4%. Per il direttore generale di Anfia, **Gianmarco Giorda**, l'andamento di parti e accessori riflette ancora le difficoltà della filiera europea e soprattutto tedesca: la Germania è il primo mercato di destinazione della componentistica italiana.

- *Leggi anche: Dal Mimit 300 milioni per la filiera automotive*

Anfia chiede quindi di sostenere investimenti, innovazione e competitività attraverso la piena attuazione degli strumenti del **Dpcm Automotive**, a partire dai Mini contratti di sviluppo e dagli Accordi per l'innovazione destinati ai nuovi progetti di ricerca e sviluppo. Sul versante europeo, l'associazione prosegue il confronto con i parlamentari per valorizzare le produzioni continentali, anche nell'ambito dell'**Industrial Accelerator Act**.

Export, i fornitori difendono l'avanzo commerciale

Gli scambi commerciali mostrano intanto il diverso contributo dei due comparti. Nel primo semestre l'export di autoveicoli nuovi ha raggiunto 9,18 miliardi di euro, contro importazioni per 20,71 miliardi: un disavanzo di 11,53 miliardi. Germania, Stati Uniti e Francia hanno assorbito rispettivamente il 16,7%, il 14,9% e il 12,5% delle esportazioni. La componentistica ha invece venduto all'estero per **13,08 miliardi**, conservando un avanzo di 3,21 miliardi.

Segnali positivi arrivano dal fatturato: l'automotive ha registrato a luglio un +12,2%, trainato dal mercato interno (+21,1%), contro il +5,6% estero. Nei primi sette mesi la crescita è stata del 5,8%. Per parti e accessori, però, gli aumenti si sono fermati all'1,9% a luglio e al 2,5% nel cumulato. Anche nei ricavi, la ripresa procede a velocità differenti. (riproduzione riservata)

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

www.ecostampa.it

MOTORI / Industria e Analisi

Anfia, ad agosto produzione auto +1,2%, ma la componentistica crolla del 20,9%

Giorda, 'fondamentale sostenere la competitività dell'automotive'

TORINO, 09 ottobre 2026, 18:59
Redazione ANSA

Condividi

ANSAcheck notizie d'origine certificata



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

La produzione automotive italiana torna a crescere ad agosto, con un aumento dell'1,2%, ma resta forte la crisi della componentistica, che registra una flessione del 20,9%.

È quanto sottolinea Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, commentando i dati sulla produzione industriale.

"L'indice della produzione automotive italiana registra nuovamente una crescita contenuta (+1,2%).

L'indice della fabbricazione di autoveicoli si mantiene in forte aumento (+62,5%), anche se, secondo i dati preliminari di Anfia, la produzione di autovetture nel mese riporta un minimo rialzo (+0,1%)", afferma Giorda. "Risulta invece in peggioramento l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude il mese a -20,9%, riflettendo ancora le difficoltà della filiera produttiva europea e tedesca in particolare, essendo la Germania il primo mercato di destinazione della nostra componentistica", prosegue.

Per il direttore generale di Anfia, è quindi fondamentale sostenere gli investimenti e la competitività delle imprese. "In questo quadro, è fondamentale rafforzare le condizioni per sostenere gli investimenti, l'innovazione e la competitività delle imprese, dando piena attuazione agli strumenti previsti dal Dpcm Automotive, a partire dai Mini contratti di sviluppo e dagli Accordi per l'innovazione finalizzati a sostenere nuovi progetti di ricerca e sviluppo".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ilmattino.it
IL MATTINO

www.ecostampa.it



Anfia, ad agosto produzione auto quasi ferma, solo 7mila unità +0,1% rispetto al 2025

condividi l'articolo

La produzione italiana di autovetture si è attestata ad agosto 2026 a circa 7.000 unità, in aumento dello 0,1% rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi otto mesi dell'anno il totale delle vetture prodotte ha raggiunto 194.987 unità, in crescita del 23,3% rispetto a gennaio-agosto 2025, secondo i dati preliminari di Anfia. Nel complesso, l'indice della produzione dell'industria automotive italiana è cresciuto dell'1,2% ad agosto e dell'11,1% nei primi otto mesi dell'anno. L'indice della fabbricazione di autoveicoli, che comprende autovetture e veicoli commerciali leggeri e pesanti, ha registrato un aumento del 62,5% nel mese e del 22,4% nel cumulato. Sono invece rimasti in calo gli altri comparti: la produzione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi è diminuita del 17,9% ad agosto e del 6,4% da gennaio, mentre quella di parti e accessori per autoveicoli ha perso il 20,9% nel mese e l'1,3% nei primi otto mesi.

«**Ad agosto,** l'indice della produzione automotive italiana registra nuovamente una crescita contenuta (+1,2%) - dichiara Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia -. L'indice della fabbricazione di autoveicoli si mantiene in forte aumento (+62,5%), anche se, secondo i dati preliminari di Anfia, la produzione di autovetture nel mese riporta un minimo rialzo (+0,1%). Risulta invece in peggioramento l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude il mese a -20,9%, riflettendo ancora le difficoltà della filiera produttiva europea e tedesca in particolare, essendo la Germania il primo mercato di destinazione della nostra componentistica.

In questo quadro, è fondamentale rafforzare le condizioni per sostenere gli investimenti, l'innovazione e la competitivita delle imprese, dando piena attuazione agli strumenti previsti dal Dpcm Automotive, a partire dai Mini contratti di sviluppo e

ECONOMIA



STRATEGICA
Filosa: «Stellantis punta sull'Ia, guida autonoma negli Usa dal 2028. L'innovazione deve partire dai clienti»



IL GIUDIZIO
Costruttori auto europei (Acea), "Bene accordo Cina-Ue per allentare pressione sul mercato"



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ilmattino.it
IL MATTINO

www.ecostampa.it

dagli Accordi per l'innovazione finalizzati a sostenere nuovi progetti di ricerca e sviluppo». Parallelamente, Anfia «prosegue il confronto con i parlamentari europei per promuovere misure concrete di valorizzazione delle produzioni europee, comprese quelle italiane, anche e soprattutto nell'ambito dell'Industrial Accelerator Act».

condividi l'articolo

sabato 10 ottobre 2026 - Ultimo aggiornamento: 12:53 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, ad agosto produzione auto quasi ferma, solo 7mila unità +0,1% rispetto al 2025



Filosa: «Stellantis punta sull'Ia, guida autonoma negli Usa dal 2028. L'innovazione deve partire dai clienti»



Costruttori auto europei (Acea), "Bene accordo Cina-Ue per allentare pressione sul mercato"

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



F1: Verstappen in pole nella Sprint a Singapore, al suo fianco partirà Russel. Leclerc terzo



WEC: Peugeot promuove Alex Quinn, sarà pilota ufficiale nel 2027. Era il collaudatore della 9X8 del Leone



Antonelli a Singapore per allungare nel Mondiale: il primo match ball potrebbe esserci già il prossimo GP

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Ducati Desmo450 MX, il MY 2027: migliorate nelle prestazioni, ergonomia, affidabilità e dotazioni



Volkswagen Group chiude la porta alla cessione Ducati: "Nessuna vendita nei prossimi tre anni"



Harley-Davidson, 400 moto a Pescara per la Ladies International Run. Partecipanti da tutta Europa

CALTAGIRONE EDITORE | IL MATTINO | CORRIERE ADRIATICO | IL GAZZETTINO | QUOTIDIANO DI PUGLIA | LEGGO | PUBBLICITA'
CONTATTI | Privacy Policy | Cookie Policy | Informazioni legali

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

ilmessaggero.it
Il Messaggero
#CONDIVISODAL1878

www.ecostampa.it



Anfia, ad agosto produzione auto quasi ferma, solo 7mila unità +0,1% rispetto al 2025

condividi l'articolo

La produzione italiana di autovetture si è attestata ad agosto 2026 a circa 7.000 unità, in aumento dello 0,1% rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi otto mesi dell'anno il totale delle vetture prodotte ha raggiunto 194.987 unità, in crescita del 23,3% rispetto a gennaio-agosto 2025, secondo i dati preliminari di Anfia. Nel complesso, l'indice della produzione dell'industria automotive italiana è cresciuto dell'1,2% ad agosto e dell'11,1% nei primi otto mesi dell'anno. L'indice della fabbricazione di autoveicoli, che comprende autovetture e veicoli commerciali leggeri e pesanti, ha registrato un aumento del 62,5% nel mese e del 22,4% nel cumulato. Sono invece rimasti in calo gli altri comparti: la produzione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi è diminuita del 17,9% ad agosto e del 6,4% da gennaio, mentre quella di parti e accessori per autoveicoli ha perso il 20,9% nel mese e l'1,3% nei primi otto mesi.

«Ad agosto, l'indice della produzione automotive italiana registra nuovamente una crescita contenuta (+1,2%) - dichiara Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia -. L'indice della fabbricazione di autoveicoli si mantiene in forte aumento (+62,5%), anche se, secondo i dati preliminari di Anfia, la produzione di autovetture nel mese riporta un minimo rialzo (+0,1%). Risulta invece in peggioramento l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, che chiude il mese a -20,9%, riflettendo ancora le difficoltà della filiera produttiva europea e tedesca in particolare, essendo la Germania il primo mercato di destinazione della nostra componentistica.

In questo quadro, è fondamentale rafforzare le condizioni per sostenere gli investimenti, l'innovazione e la competitivita delle imprese, dando piena attuazione agli strumenti previsti dal Dpcm Automotive, a partire dai Mini contratti di sviluppo e

ECONOMIA



STRATEGICA
Filosa: «Stellantis punta sull'Ia, guida autonoma negli Usa dal 2028. L'innovazione deve partire dai clienti»



IL GIUDIZIO
Costruttori auto europei (Acea), "Bene accordo Cina-Ue per allentare pressione sul mercato"



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ilmessaggero.it
Il Messaggero
#CONDIVISODAL1878

www.ecostampa.it

dagli Accordi per l'innovazione finalizzati a sostenere nuovi progetti di ricerca e sviluppo». Parallelamente, Anfia «prosegue il confronto con i parlamentari europei per promuovere misure concrete di valorizzazione delle produzioni europee, comprese quelle italiane, anche e soprattutto nell'ambito dell'Industrial Accelerator Act».

condividi l'articolo

sabato 10 ottobre 2026 - Ultimo aggiornamento: 12:53 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, ad agosto produzione auto quasi ferma, solo 7mila unità +0,1% rispetto al 2025



Filosa: «Stellantis punta sull'Ia, guida autonoma negli Usa dal 2028. L'innovazione deve partire dai clienti»



Costruttori auto europei (Acea), "Bene accordo Cina-Ue per allentare pressione sul mercato"

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



F1: Verstappen in pole nella Sprint a Singapore, al suo fianco partirà Russel. Leclerc terzo



WEC: Peugeot promuove Alex Quinn, sarà pilota ufficiale nel 2027. Era il collaudatore della 9X8 del Leone



Antonelli a Singapore per allungare nel Mondiale: il primo match ball potrebbe esserci già il prossimo GP

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Ducati Desmo450 MX, il MY 2027: migliorate nelle prestazioni, ergonomia, affidabilità e dotazioni



Volkswagen Group chiude la porta alla cessione Ducati: "Nessuna vendita nei prossimi tre anni"



Harley-Davidson, 400 moto a Pescara per la Ladies International Run. Partecipanti da tutta Europa

CALTAGIRONE EDITORE | IL MATTINO | CORRIERE ADRIATICO | IL GAZZETTINO | QUOTIDIANO DI PUGLIA | LEGGO | PUBBLICITA'
CONTATTI | Privacy Policy | Cookie Policy | Informazioni legali

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

Entra

Seguici su:

Chiusa a BolognaFiere la prima edizione dell'evento su e-mobility, traffico e tecnologie urbane: al centro componentistica e trasporto a zero emissioni.

Urban Tech 2026, bilancio positivo a Bologna per il nuovo evento sulle tecnologie per le città

Redazione Press Italia del 9 Ottobre 2026 Fiere #bolognafiere, #EMobility, #UrbanTech2026

Si è chiusa oggi a BolognaFiere la prima edizione di Urban Tech 2026, con e-mobility, traffic, security e data. Nell'ultimo giorno due conferenze su componentistica italiana e trasporto urbano a emissioni zero; il bis è fissato a novembre 2027.

BOLOGNA – Urban Tech 2026 – The Urban Technology aShow, il nuovo evento dedicato a e-mobility, traffic, commuting, security, tlc & data ed environment, composto da E-Tech Europe 2026, E-Charge 2026, Traffic 2026 e Wireless & Towers 2026, chiude i battenti oggi a BolognaFiere con un bilancio positivo.

L'ultimo giorno si è svolta la conferenza "Le prospettive della componentistica italiana: hardware, firmware, software", a cui è intervenuta Miriam Gangi di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

"La produzione italiana di autoveicoli vive una fase di rimbalzo nel 2026, sebbene i volumi restino ben al di sotto dei livelli pre-pandemia e dei picchi storici – ha detto – Per quanto riguarda la componentistica, in Italia il 2024 è stato l'anno che ha segnato la fine di una fase di crescita del fatturato della filiera, iniziata nel 2021. Si registra una contrazione di ricavi per tutte le categorie dei fornitori, ad eccezione degli specialisti dell'aftermarket e del motorsport".

Le cause sono le strategie scelte dalle case automobilistiche europee, l'instabilità economica mondiale, l'ingresso delle case auto cinesi in Europa e le politiche economiche internazionali. Per fronteggiare questo, nel triennio 2025-2027 il 24% delle imprese prevede di introdurre prodotti innovativi.

"Oggi la competitività della filiera italiana ed europea è a rischio – ha concluso Miriam Gangi – Le opportunità da cogliere per contrastare questa situazione sono legate all'innovazione e alla capacità di essere filiera. E l'Industrial Accelerator Act può garantire una quota significativa di produzione di parti e componenti realizzati in Europa".

Alla conferenza "Le nuove soluzioni per il trasporto urbano a emissioni zero" è intervenuto Dino Veronesi di ACIF (Associazione Costruttori Impianti a Fune), che ha parlato delle funivie come possibile soluzione ai problemi di mobilità.

"Bisogna andare oltre la percezione corrente della funivia come mezzo di trasporto turistico – ha spiegato – È un sistema che può integrare i collegamenti urbani con efficacia, soprattutto se si considera che nel 2050 il 60% della popolazione mondiale vivrà in città, dove si genera oltre l'80% del Pil mondiale. In questo contesto, le funivie urbane si propongono come nuove opportunità e delle importanti realizzazioni si possono già vedere a Londra e Parigi".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

A chiusura di Urban Tech 2026 è tempo non solo di tracciare bilanci, ma di pensare già al futuro. “Siamo molto soddisfatti di questa prima edizione di Urban Tech, che ha creato le premesse indispensabili per uno sviluppo importante – dichiara Marco Pinetti, direttore della fiera – La prossima edizione si svolgerà a novembre 2027, in due giorni, in contemporanea con altri due nostri eventi ad alto contenuto tecnologico”.

Per ulteriori informazioni su Urban Tech 2026: www.urbantech.show

Fonte: Ufficio Stampa A151 srl - Davide Grassi
Foto: Fornita da Ufficio Stampa A151 srl - Davide Grassi
Nota legale: *Le immagini sono state fornite dall’ufficio stampa che ha inviato il comunicato, che ne garantisce la disponibilità e manleva il sito da qualsiasi contestazione relativa ai diritti.*

Aut. Tribunale di Perugia n. 33 del 5 maggio 2006

direttore responsabile: **MAURO PIERGENTILI**

Redazione:
Via Liri, 16 • 06024 Gubbio (PG)
Telefono: +39 351 3602829
e-mail: redazione@pressitalia.net

Per la Pubblicità: Tel. +39 377 2541976

CATEGORIE
Collabora con noi
La Redazione

AREA RISERVATA
Entra

IL NETWORK
La Buona Salute
Tesori dell’Umbria

GIORNALI PARTNER
Il Giornale Italiano
Mondo Italiano

© 2006 - 2026 **Pressitalia.net** - Servizio e manutenzione di Soluzioni Internet

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ilmattino.it
IL MATTINO

www.ecostampa.it



Associazioni chiedono a Governo di rivedere fiscalità flotte aziendali. Con revisione 400mila immatricolazioni

condividi l'articolo

Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae hanno trasmesso al ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei ministri una proposta congiunta di revisione della fiscalità delle flotte aziendali, costruita per essere sostenibile per i conti pubblici e immediatamente operativa. Le associazioni ritengono che, con la fine degli incentivi all'acquisto, le flotte aziendali possono diventare uno strumento strategico per rilanciare il mercato automotive italiano a zero e basse emissioni. In particolare, sostengono che rivedere la fiscalità per le flotte aziendali consentirebbe l'immatricolazione di circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029, a fronte di un impegno finanziario stimato in 515 milioni di euro. La proposta prevede, inoltre, l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica dei veicoli aziendali, misura il cui impatto finanziario è stimato in meno di 2,5 milioni di euro.

Per le associazioni, l'intervento avrebbe così un effetto che va oltre la sola riduzione delle emissioni, contribuendo, al contempo, a sostenere la domanda di veicoli nuovi, accelerare il ricambio del parco e alimentare il mercato dell'usato con veicoli più efficienti. Un circolo virtuoso a beneficio dell'intera filiera automotive e del tessuto produttivo del paese.

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

ECONOMIA



LA STRETTA
Ue prepara il tetto sull'import alle auto cinesi, commissario al commercio Sefcovic a Pechino



AMBIZIOSI
Physical AI: perché la nuova strategia di Xpeng va ben oltre l'automobile



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ilmattino.it
IL MATTINO

www.ecostampa.it

sottolineando le associazioni Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae in una nota congiunta, confermando la piena disponibilità a confrontarsi con il Governo per rendere operativa la proposta già a partire dalla prossima Legge di Bilancio e trasformare il canale delle flotte aziendali in un motore stabile del mercato automotive, dell'elettrificazione e del rinnovo del parco circolante italiano.

condividi l'articolo

domenica 11 ottobre 2026 - Ultimo aggiornamento: 12:28 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Associazioni chiedono a Governo di rivedere fiscalità flotte aziendali. Con revisione 400mila immatricolazioni



Ue prepara il tetto sull'import alle auto cinesi, commissario al commercio Sefcovic a Pechino



Physical AI: perché la nuova strategia di Xpeng va ben oltre l'automobile

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Verstappen superbo a Singapore: è il più veloce di tutti, precede la Ferrari di Leclerc ed Hamilton



GP di Singapore, qualifica: Verstappen in pole per 56 millesimi su Leclerc, terzo Hamilton, poi Antonelli



Sprint a Singapore, Verstappen precede le Ferrari di Hamilton e Leclerc. Russell sbatte, Antonelli si avvicina al Mondiale

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Harley-Davidson, Pescara si è tinta di rosa per il sesto Ladies of Harley International Run



Ducati Desmo450 MX, il MY 2027: migliorate nelle prestazioni, ergonomia, affidabilità e dotazioni



Volkswagen Group chiude la porta alla cessione Ducati: "Nessuna vendita nei prossimi tre anni"

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

ilmessaggero.it
Il Messaggero
#CONDIVISODAL1878

www.ecostampa.it



Associazioni chiedono a Governo di rivedere fiscalità flotte aziendali. Con revisione 400mila immatricolazioni

condividi l'articolo

Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae hanno trasmesso al ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei ministri una proposta congiunta di revisione della fiscalità delle flotte aziendali, costruita per essere sostenibile per i conti pubblici e immediatamente operativa. Le associazioni ritengono che, con la fine degli incentivi all'acquisto, le flotte aziendali possono diventare uno strumento strategico per rilanciare il mercato automotive italiano a zero e basse emissioni. In particolare, sostengono che rivedere la fiscalità per le flotte aziendali consentirebbe l'immatricolazione di circa 400.000 veicoli a zero e basse emissioni nel triennio 2027-2029, a fronte di un impegno finanziario stimato in 515 milioni di euro. La proposta prevede, inoltre, l'eliminazione della penalizzazione fiscale sulla ricarica domestica dei veicoli aziendali, misura il cui impatto finanziario è stimato in meno di 2,5 milioni di euro.

Per le associazioni, l'intervento avrebbe così un effetto che va oltre la sola riduzione delle emissioni, contribuendo, al contempo, a sostenere la domanda di veicoli nuovi, accelerare il ricambio del parco e alimentare il mercato dell'usato con veicoli più efficienti. Un circolo virtuoso a beneficio dell'intera filiera automotive e del tessuto produttivo del paese.

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

ECONOMIA



LA STRETTA
Ue prepara il tetto sull'import alle auto cinesi, commissario al commercio Sefcovic a Pechino



AMBIZIOSI
Physical AI: perché la nuova strategia di Xpeng va ben oltre l'automobile



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ilmessaggero.it
Il Messaggero
#CONDIVISODAL1878

www.ecostampa.it

sottolineando le associazioni Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae in una nota congiunta, confermando la piena disponibilità a confrontarsi con il Governo per rendere operativa la proposta già a partire dalla prossima Legge di Bilancio e trasformare il canale delle flotte aziendali in un motore stabile del mercato automotive, dell'elettrificazione e del rinnovo del parco circolante italiano.

condividi l'articolo

domenica 11 ottobre 2026 - Ultimo aggiornamento: 12:28 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Associazioni chiedono a Governo di rivedere fiscalità flotte aziendali. Con revisione 400mila immatricolazioni



Ue prepara il tetto sull'import alle auto cinesi, commissario al commercio Sefcovic a Pechino



Physical AI: perché la nuova strategia di Xpeng va ben oltre l'automobile

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Verstappen superbo a Singapore: è il più veloce di tutti, precede la Ferrari di Leclerc ed Hamilton



GP di Singapore, qualifica: Verstappen in pole per 56 millesimi su Leclerc, terzo Hamilton, poi Antonelli



Sprint a Singapore, Verstappen precede le Ferrari di Hamilton e Leclerc. Russell sbatte, Antonelli si avvicina al Mondiale

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Harley-Davidson, Pescara si è tinta di rosa per il sesto Ladies of Harley International Run



Ducati Desmo450 MX, il MY 2027: migliorate nelle prestazioni, ergonomia, affidabilità e dotazioni



Volkswagen Group chiude la porta alla cessione Ducati: "Nessuna vendita nei prossimi tre anni"

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



Riforma della fiscalità delle flotte, anche A.I.A.G.A. a sostegno della proposta

12 Ottobre 2026

Secondo i proponenti il canale aziendale, con il 30% delle nuove immatricolazioni, a fronte del 60% nell'UE, costituisce l'avanguardia nel contenimento delle emissioni

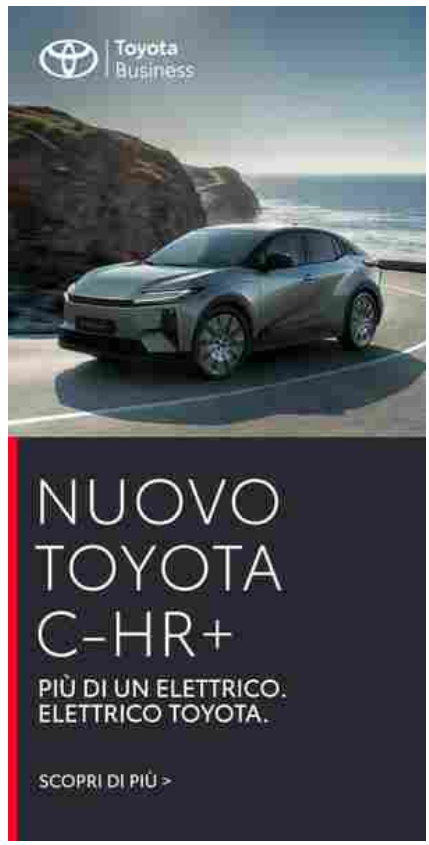


A.I.A.G.A. si unisce a ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE nella proposta di revisione della fiscalità delle flotte aziendali presentata al Ministero dell'Economia e delle Finanze e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Secondo le associazioni di categoria il canale aziendale, che al momento rappresenta poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni, a fronte di circa il 60% nell'Unione europea, potrebbe costituire l'avanguardia del progresso e del contenimento delle emissioni nel settore degli autoveicoli.

Flotte una leva industriale concreta

In Italia, infatti, il turnover di questa frazione del parco circolante si attesta all'incirca entro i 4 anni di vita del veicolo, costituendo il principale canale di fornitura di automobili di seconda mano nel paese. Il rafforzamento di questo mercato potrebbe quindi rappresentare una leva concreta di politica industriale in grado di coniugare il sostegno alle imprese con gli obiettivi di transizione energetica, sicurezza energetica e rinnovo del parco circolante. E contribuire a far percorrere all'Italia più velocemente la rotta verso l'abbattimento delle emissioni o addirittura le emissioni zero





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

La proposta

Questioni come una semplificazione ed armonizzazione del trattamento fiscale dell'automobile in linea con le best practits europee, in termini di recupero iva, imposizione fiscale, detassazione per il dipendente della ricarica elettrica domestica, sono da tempo argomento tra quelli di massimo interesse della comunità dei Fleet Manager italiani. A tal riguardo, A.I.A.G.A., insieme alle altre associazioni, si è mobilitata per chiedere l'**apertura di un confronto istituzionale sulla proposta**, e sottoporre al Governo l'inserimento di misura specifiche nell'ambito della prossima Legge di Bilancio.

Una fiscalità moderna, stabile e competitiva

L'obiettivo della proposta è quello di costruire una fiscalità delle flotte moderna, stabile e competitiva, capace di accompagnare le imprese nella transizione tecnologica, di trasformare il canale aziendale in un elemento strutturale del rinnovo del parco circolante italiano, di consentire ai gestori delle flotte aziendali di perseguire in maniera stabile e duratura negli anni il triplice obiettivo: della soddisfazione dei driver, sia in termini di prodotto che di sicurezza; del contenimento dei costi aziendali per la competitività del sistema Italia; dell'abbattimento delle emissioni in linea con gli impegni europei.

aiaga

Articoli correlati



FISCO E GESTIONE FLOTTE

Auto aziendali, la maggiorazione del fringe benefit può ridursi a zero

6 Ottobre 2026



FISCO E GESTIONE FLOTTE

Flotte aziendali, le associazioni chiedono la riforma fiscale

21 Settembre 2026



FISCO E GESTIONE FLOTTE, NORMATIVE

Addio bollo auto: dal 2027 esenzione per 14,5 milioni di veicoli. L'Aci: "Notizia epocale"

18 Settembre 2026



FISCO E GESTIONE FLOTTE

Fringe benefit, da settembre cambia tutto?

24 Luglio 2026



FISCO E GESTIONE FLOTTE

Nuove norme su IPT, Aniasa scrive al Governo

12 Giugno 2026



FISCO E GESTIONE FLOTTE

Novità fiscali in arrivo per le flotte

5 Giugno 2026









CSP DATI E ANALISI

- Inchieste congiunturali
- Dati mercato auto nuove e usate
- Congiuntura economica
- Indicatori di fiducia

ABBONATI gratuitamente per ricevere online il mensile del Centro Studi Promotor

089849-IT073K

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

E se i cinesi entrassero nel noleggio?

di Gianluca Celentano Per ora è una domanda, non una notizia. Non risultano infatti riscontri sufficienti – almeno secondo le mie ricerche – per sostenere che imprenditori cinesi stiano entrando in maniera significativa nel mercato italiano del noleggio autobus con conducente. Quello che emerge, invece, dalle testimonianze di alcuni noleggiatori, è ciò che dicono di [...]

12 Ottobre 2026 di Redazione



di Gianluca Celentano

Per ora è una domanda, non una notizia. Non risultano infatti riscontri sufficienti – almeno

In primo piano

VIDEO PROVA / Iveco Crossway ELEC Normal Floor
21 Settembre 2026
Bus elettrici, In vetrina

Torino punta sull'intermodalità: in arrivo il nuovo hub per i bus a media e lunga percorrenza
15 Settembre 2026 News

PODCAST / AUTOBUS Weekly – Ascolta la puntata di questa settimana!
9 Ottobre 2026 News

IBE Intermobility & Future Ways 2026 fa il pieno di espositori: ecco chi sarà in fiera a Rimini
24 Settembre 2026
Eventi, In vetrina

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

www.ecostampa.it

secondo le mie ricerche – per sostenere che imprenditori c**inesi stiano entrando in maniera significativa nel mercato italiano del noleggio autobus con conducent**e. Quello che emerge, invece, dalle testimonianze di alcuni noleggiatori, è ciò che dicono di osservare sempre più spesso a bordo di minivan e berline di lusso, magari davanti ad alberghi e aeroporti. Ovvero, **conducenti cinesi impegnati nel trasporto di connazionali**. Nulla di strano e nulla di male, naturalmente, se l'attività viene svolta nel rispetto delle regole. Il punto è un altro: capire se si tratti semplicemente di episodi "occasionali" oppure dei primi segnali di un i**nteresse imprenditoriale verso un mercato che, fino a oggi, ha caratteristiche molto diverse**.

Qualcosa, però, si sta muovendo a monte

Nel 2025, secondo i dati ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica -, in Italia sono stati immatricolati 314 autobus di marchi cinesi, **pari al 5,7% del mercato, contro il 3,2% dell'anno precedente**. King Long è salita da 55 a 155 mezzi e Yutong da 59 a 95. Numeri ancora contenuti, ma **la crescita è evidente**. E c'è un altro dato interessante, slegato dal made in China: il segmento degli autobus e midibus-minibus turistici è cresciuto del 62,8% nel 2025 rispetto ai dati 2024.

Dai bus alle imprese?

A questo punto la domanda viene quasi spontanea: **dopo i costruttori, potrebbero arrivare anche gli imprenditori cinesi nel noleggio autobus?** Non ci sarebbe, naturalmente, nulla di anomalo. Chi vuole esercitare professionalmente il trasporto di persone deve rispettare le regole italiane ed europee, quindi requisiti di onorabilità, idoneità professionale e finanziaria, iscrizione al REN e le necessarie autorizzazioni.

Il punto interessante è soprattutto quello economico. Il noleggio autobus italiano è un settore composto anche da piccole e medie imprese, chiamate a sostenere costi importanti che vanno dall'acquisto e manutenzione dei mezzi, al personale, fino al **carburante, che continua a rappresentare una delle principali voci di spesa, specialmente in tempi di crisi energetica come quelli odierni.**

Oggi, dunque, non possiamo parlare (ancora) di "noleggiatori cinesi alla conquista dell'Italia". Ma possiamo porci una domanda: se, dopo aver venduto gli autobus, qualcuno decidesse anche di entrare direttamente nel business del trasporto turistico e del noleggio? Per ora è soltanto uno scenario, ma forse vale la pena cominciare a osservarlo.

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

borsaitaliana.it
BORSA ITALIANA
www.ecostampa.it

ECONOMIA E FINANZA: GLI AVVENIMENTI DI MERCOLEDI' 14 OTTOBRE

24 ORE Radiocor

FINANZA - Nessun appuntamento in agenda.

RIUNIONI DEI CONSIGLI DI AMMINISTRAZIONE - APPROVAZIONE DATI CONTABILI: nessun appuntamento in agenda.

INCONTRI SOCIETA' QUOTATE - Nessun appuntamento in agenda.

ASSEMBLEE DEGLI AZIONISTI - Nessun appuntamento in agenda.

DATI MACROECONOMICI - Cina: CPI m/m, settembre. Ore 3,30.

- Cina: PPI a/a, settembre. Ore 3,30.

- Cina: CPI a/a, settembre. Ore 3,30.

- Spagna: IPCA a/a finale, settembre. Ore 9,00.

- Stati Uniti: CPI (escluso alimentari, energia) m/m, settembre.

Ore 14,30.

- Stati Uniti: CPI m/m, settembre. Ore 14,30.

- Stati Uniti: CPI (escluso alimentari, energia) a/a, settembre.

Ore 14,30.

- Stati Uniti: CPI a/a, settembre. Ore 14,30.

ECONOMIA - Bangkok (Tailandia): prosegue il Meeting Annuale 2026 del Fondo Monetario Internazionale (FMI) e della Banca Mondiale, che riunisce banchieri centrali, ministri delle finanze, dirigenti del settore privato, rappresentanti della societa' civile e accademici per discutere lo stato dell'economia globale e questioni di interesse internazionale. Nella giornata, presentazione Fiscal Monitor e conferenza stampa della direttrice generale Fmi, Kristalina Georgeva. I lavori terminano il 18 ottobre.

- Roma: si conclude "Cybertech Europe 2026", appuntamento che riunisce i protagonisti della cybersecurity europea, organizzato da Cybertech Global. Presso il Centro Congressi La Nuvola. - Cernobbio (Co): prende il via il Digital Innovation Forum "L'Europa del fare innovazione", in cui si confrontano Rappresentanti del Governo italiano e delle Istituzioni europee, Rettori delle principali Universita', Ceo delle piu' importanti societa' tecnologiche europee. Ore 9,00.

Partecipano, tra gli altri, Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy; Alessio Butti, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio per

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

borsaitaliana.it
BORSA ITALIANA
www.ecostampa.it

l'Innovazione. Presso Villa Erba. I lavori terminano il 16 ottobre.

- Roma: Stati Generali del Mondo dei Servizi "Assemblea Pubblica 2026 di Prom - Confindustria Professioni e Management". Ore 9,30. Partecipano, tra gli altri, Emanuele Orsini, presidente Confindustria; Fausto Bianchi, presidente Piccola Industria Confindustria e vicepresidente Confindustria. Presso Palazzo Grazioli, via del Plebiscito 102.

- Milano: "Anfia Motorsport Forum 2026", evento dedicato alla filiera italiana del motorsport. Ore 10,00. Presso Auditorium Assolombarda, via Pantano 9.

- Roma: presentazione del Rapporto di previsione del Centro Studi Confindustria. Ore 10,00. Partecipa, tra gli altri, Lucia Aleotti, vicepresidente di Confindustria per il Centro Studi.

Presso La Lanterna, via Tomacelli 157.

- Roma: il Cnel presenta la "Relazione annuale al Parlamento e al Governo sui livelli e la qualita' dei servizi erogati dalle pubbliche amministrazioni centrali e locali alle imprese e ai cittadini". Ore 10,00. Partecipano, tra gli altri, Renato Brunetta, presidente Cnel; Filippo Patroni Griffi, giudice della Corte Costituzionale; Monica Parrella, coordinatrice unita' di missione Pnrr della Presidenza del Consiglio dei Ministri; Francesco Maria Chelli, presidente Istat. Presso la sede Cnel, viale David Lubin 2.

- Roma: presentazione ufficiale del "Green Building Forum Italia 2026". Istituzioni, imprese e protagonisti della filiera delle costruzioni si confrontano su strategie per rigenerazione urbana, decarbonizzazione e competitivita' del Paese. Ore 10,00.

Partecipano, tra gli altri, Alessandro Morelli, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega al Cipess; Stefano Gallini, a.d. Heidelberg Materials Italia.

Presso Palazzo Chigi.

- Roma: si conclude "Aperti - Confesercenti Forum 2026", sei giorni di politica, economia, innovazione, musica e cultura.

Alle ore 11,30 l'assemblea nazionale Confesercenti.

Partecipano, tra gli altri, Marina Calderone, ministro del Lavoro e delle Politiche sociali; Francesco Lollobrigida, ministro dell'Agricoltura, della Sovranita' Alimentare e delle Foreste. Presso piazza del Popolo.

- Roma: evento "La strategia internazionale dell'Italia per il caffe'. Sviluppo, valore, partenariati". Ore 15,00.

Partecipano, tra gli altri, Antonio Tajani, ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale; Indalecio Dangond, ministro dell'Agricoltura della Colombia; Vanusia Nogueira, direttrice esecutiva dell'International Coffee Organization; Giuseppe Lavazza, presidente del Comitato Italiano del Caffe' e del Gruppo Lavazza; Andrea Illy, presidente di Illycaffe'; Massimiliano Fabian, presidente della European Coffee Federation. Presso la Farnesina.

- Roma: evento "La raccolta dei piccoli RAEE non funziona.

Che fare? Tentativi e proposte per migliorare i risultati", in occasione dell'International E-Waste Day, organizzato da Erion WEEE. Ore 15,00. Presso Hotel Quirinale, via Nazionale 7.

Roma: presentazione del libro "Guerra profonda. Hacker, bugie e l'architettura segreta dei nuovi conflitti", di Arturo Di Corinto, edito da Luiss University Press. Ore 18,00. Partecipano, tra gli altri, Paolo Benanti, presidente della Commissione algoritmi; Bruno Frattasi, gia' direttore generale dell'Agenzia per

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

borsaitaliana.it
BORSA ITALIANA
www.ecostampa.it

la Cybersicurezza Nazionale. Presso Campus Luiss di viale Romania 32.

POLITICA E ATTIVITA' PARLAMENTARE CAMERA 8,45 audizione Confedilizia su Regolamento alloggi a prezzi accessibili (Politiche Ue) 9,00 Ddl Protezione civile; Ddl delega responsabilita' professioni sanitarie (Aula) 13,40 audizioni Coldiretti pesca, Alleanza cooperative italiane - pesca, Federpesca, UeCoop, Unci agroalimentare, Anapi pesca, Agripesca e Marinerie d'Italia su risoluzioni settore ittico nazionale (Agricoltura) 13,45 Dl ex Ilva; Dlgs consorzi acque irrigue; Dlgs borse di plastica; Ddl delega codice edilizia (Ambiente e Lavori pubblici) 13,45 audizione Confcommercio su direttiva decarbonizzazione (Politiche Ue) 14,00 question time ministri (Aula) 14,00 question time ministero Ambiente e Sicurezza energetica (Attivita' produttive) 14,00 Ddl sicurezza piscine (Affari sociali) 14,00 audizione Dynames su Regolamento cloud e AI (Politiche Ue) 14,15 Ddl governance portuale (Trasporti) 14,15 audizione Booking su Regolamento alloggi a prezzi accessibili (Politiche Ue) 14,30 audizione Federmanager su Relazione attuazione Piano Mattei al 30 giugno 2026 (Esteri) 15,00 Ddl patrocinio vittime lavoro (Giustizia) 15,15 comunicazioni presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, su Consiglio Ue (Aula) 20,00 Dl ambiente (Ambiente e Lavori pubblici) SENATO 8,30 Ddl delegazione Ue 2026, Relazioni programmatica 2026 e consuntiva 2025 su partecipazione Italia in Ue (Politiche Ue) 8,30 Audizioni su Dl scuola (Cultura) 9,00 Comunicazioni presidente Consiglio, Giorgia Meloni, su Consiglio Ue, Dl carburanti, Ddl polizia locale (Aula) 13,30 Ddl cinema, Dl scuola (Cultura) 14,00 Ddl sicurezza (Affari Costituzionali) 14,00 Audizioni di Confindustria Assoimmobiliare, Confedilizia, Fimaa, Fiaip, Federcasa, Ance, Anci, Alta tensione abitativa, Federturismo Confindustria su Atto Ue su accessibilita' economica alloggi (Politiche Ue) 14,30 Ddl lobby (Affari Costituzionali) 14,30 Dlgs vigilanza imprese assicurative (Finanze) 15,00 Ddl rafforzamento capacita' difesa nazionale (Esteri) ORGANISMI BICAMERALI 8,45 audizione Alessandro Dagnino, assessore regionale per l'Economia Regione Siciliana (Insularita').

Red-

(RADIOCOR) 12-10-26 19:32:48 (0593) 5 NNNN

TAG

ITA

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

TALKINGPRESS
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

Fiscalità flotte aziendali: A.I.A.G.A. sostiene la riforma

12 Ottobre 2026 No Comment



L'associazione appoggia la proposta di ANFIA, ANIASA, Motus-E e UNRAE per un sistema fiscale più competitivo, capace di accelerare il rinnovo del parco circolante e la transizione energetica.

Fiscalità flotte aziendali – **A.I.A.G.A. (Associazione Italiana Acquirenti Auto Aziendali)** esprime pieno sostegno alla proposta congiunta di revisione della **fiscalità delle flotte aziendali** presentata da ANFIA, **ANIASA, Motus-E e UNRAE** al **Ministero dell'Economia e delle Finanze** e alla **Presidenza del Consiglio dei Ministri**. Secondo l'associazione, una riforma del sistema fiscale può rappresentare uno **strumento strategico per sostenere le imprese**, favorire la diffusione delle tecnologie a basse emissioni e accelerare il **rinnovo del parco auto italiano**.

Flotte aziendali, una leva per il rinnovo del parco circolante

Come evidenziato dai promotori della proposta, il canale delle flotte aziendali rappresenta **poco meno del 30% delle nuove immatricolazioni in Italia**, contro circa il **60%**

Fleetime magazine digitale ottobre 2026



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



Search ... Search

Breaking news

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

nell'Unione europea. Si tratta di un mercato importante per l'introduzione di **veicoli più efficienti e sicuri**.



Le auto aziendali hanno inoltre tempi di sostituzione relativamente brevi, generalmente **entro i quattro anni**, e alimentano in modo significativo il **mercato dell'usato**. Rafforzare questo canale significa quindi favorire la diffusione di vetture più recenti anche tra i privati, contribuendo alla **riduzione delle emissioni** dell'intero parco circolante.

Semplificazione fiscale e sostegno alla mobilità elettrica



Tra le priorità indicate da **A.I.A.G.A.** figurano la **semplificazione e l'armonizzazione del trattamento fiscale dell'automobile** con le migliori pratiche europee. In particolare, l'associazione richiama l'attenzione sul **recupero dell'IVA**, sull'**imposizione fiscale** e sulla **detassazione per i dipendenti della ricarica domestica** dei veicoli elettrici aziendali. L'obiettivo è costruire un **sistema moderno, stabile e competitivo**, capace di accompagnare le imprese nella **transizione tecnologica** senza compromettere la sostenibilità economica delle flotte.



Sicurezza, costi ed emissioni: le priorità dei Fleet Manager

Per **A.I.A.G.A.**, la riforma dovrebbe consentire ai **Fleet e Mobility Manager** di perseguire tre obiettivi fondamentali: garantire ai conducenti **veicoli adeguati e sicuri**, **contenere i costi aziendali** e contribuire al rispetto degli **impegni europei in materia di emissioni**.



L'associazione considera quindi positiva l'apertura di un **confronto istituzionale sulla proposta**, affinché il Governo possa valutarne l'eventuale inserimento nella **prossima Legge di Bilancio**, verificandone **sostenibilità finanziaria, efficacia e ricadute sul sistema produttivo**.

A.I.A.G.A. ringrazia ANFIA, **ANIASA, Motus-E e UNRAE** per l'iniziativa e conferma la disponibilità dei propri Fleet e Mobility Manager a contribuire al confronto, nella prospettiva di una **fiscalità più favorevole allo sviluppo delle flotte aziendali e alla mobilità sostenibile**.

Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

Redazione Fleetime

Fonte UNRAE

No Comments Yet

Lascia un commento

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Quotidiano
12-10-2026
Pagina 1
Foglio 1 / 2

La Provincia

Tiratura: 9.887
Diffusione: 11.628

www.ecostampa.it

IMPRESE & LAVORO

«Non c'è buona economia senza buoni imprenditori» PAPA FRANCESCO

L'AI ENTRA IN CONCESSIONARIA COME CAMBIANO LE VENDITE

Non elimina la necessità delle competenze professionali, ma ne modifica progressivamente il baricentro
Tommaso Carboni: «A fare la differenza sarà la qualità con cui verrà integrata nelle decisioni quotidiane»

MARIA GRAZIA GISPI

L'impatto dell'AI sul mercato della distribuzione automotive cambia ruoli e competenze in concessionaria. Tommaso Carboni, country director di bee2link group Italia, osserva come una parte crescente delle decisioni che scandiscono il lavoro di una concessionaria oggi passi attraverso dati e strumenti digitali.

L'intelligenza artificiale entra nei processi modificando la velocità con cui le informazioni vengono elaborate e il modo in cui vengono utilizzate per prendere decisioni. Un impatto che riguarda, in Europa, 13,8 milioni di persone, pari al 6,1% dell'occupazione complessiva: solo 3,5 milioni lavorano nella manifattura, mentre una parte rilevante degli addetti opera nei trasporti e nelle attività legate a distribuzione, vendita, officine, ricambi, logistica e post-vendita.

Qual è il quadro specifico per il mercato italiano?

Anche in Italia la filiera automotive presenta un nucleo industriale inserito in un contesto economico più ampio: secondo Anfia, il settore automotive nel suo complesso, includendo industria e servizi, occupa 1,02 milioni di addetti, mentre 273.000 lavorano nella produzione industriale. La sola componentistica conta 168.000 addetti, distribuiti in 2.134 imprese. Negli ultimi anni questi segmenti hanno visto crescere la complessità operativa: gestione dei lead, valutazione dell'usato, pianificazione dell'officina, definizione dei prezzi, rotazione dello stock, relazione con il consumatore. Processi che continuano a funzionare, ma che operano in un contesto sempre più frammentato, dinamico e competitivo, caratterizzato da una crescente pressione sui margini.

Considerando margini più sottili e complessità crescente, dove si colloca l'opportunità reale per i dealer?

Per le concessionarie, dove la redditività media si attesta sotto l'1%, il tema diventa quindi capire dove la tecnologia possa intervenire non semplicemente per automatizzare un'attività, ma per rendere più efficienti processi che incidono direttamente sulla redditività stessa. La questione è particolarmente rilevante proprio quando i processi esistenti continuano a funzionare.

L'inefficienza, infatti, non coincide necessariamente con un processo che si interrompe: può tradursi in tempi decisionali più lunghi, informazioni non pienamente utilizzate, opportunità commerciali non intercettate o stock gestiti con minore tempestività. È in questo spazio che l'intelligenza artificiale sta iniziando ad assumere un ruolo concreto nella distribuzione automotive.

Cosa comporta questa automazione per le competenze dei professionisti che lavorano in concessionaria?

Automatizzando le attività ripetitive, come la risposta ai lead, follow-up, programmazione degli appuntamenti, analisi dello stock, parte dei processi amministrativi, la tecnologia libera tempo per ciò che richiede relazione, interpretazione e decisione commerciale. È probabilmente questo uno degli effetti più rilevanti sul lavoro in concessionaria: l'AI non elimina la necessità delle competenze professionali, ma ne modifica progressivamente il baricentro Non significa trasformare le figure commerciali e operative in specialisti di intelligenza artificiale. Significa, però, sviluppare una maggiore familiarità con gli strumenti digitali già presenti nei processi della concessionaria e, soprattutto, la capacità di comprendere, interpretare e verificare le informazioni che questi sistemi restituiscono.

È in questo senso che McKinsey parla di competenze emergenti come il prompting e la model stewardship, ovvero capacità legate all'interazione con i sistemi AI e alla supervisione dei loro risultati; mentre secondo il Cox Automotive AI Readiness in Auto Retail Study, il 66% dei dealer dichiara di avere bisogno di più formazione sull'intelligenza artificiale, non per imparare a programmare modelli, ma per comprendere come integrarla nei processi quotidiani.

Quali sono i rischi legati all'adozione dell'AI e come vanno governati?

Come ogni tecnologia che automatizza processi, anche l'AI porta con sé alcuni rischi: dalla qualità dei dati alla sicurezza informatica. Rischi che richiedono piattaforme solide e una governance ben definita. Le soluzioni disponibili oggi integrano infatti controlli, aggiornamenti continui, standard di sicurezza elevati e sistemi di monitoraggio che riducono drasticamente la possibilità di errori.

Il presidio umano resta centrale non in contrapposizione all'automazione, ma proprio perché aumenta la quantità di informazioni e indicazioni che possono concorrere a una decisione: due dirigenti su tre ritengono che sistemi più chiari di governance e responsabilità permetterebbero di utilizzare meglio l'intelligenza artificiale nei processi decisionali, mentre il 53% delle organizzazioni considera governance e framework etici tra gli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

La Provincia

www.ecostampa.it

elementi fondamentali per portare l'AI dai progetti pilota a un utilizzo su larga scala.

Come cambierà l'organizzazione interna del lavoro nelle concessionarie?

La trasformazione in atto nella distribuzione automotive mostra con chiarezza che l'impatto dell'intelligenza artificiale non riguarda solo l'adozione della tecnologia, ma il modo in cui le concessionarie organizzano il lavoro, prendono decisioni e gestiscono la complessità quotidiana. L'AI è già presente nei processi chiave e la sua adozione cresce rapidamente. Non sostituisce i ruoli, ma li ridefinisce, ampliando le competenze, dalla lettura dei dati alla capacità di interpretare modelli predittivi e integrarli nelle decisioni operative quotidiane. In un mercato caratterizzato da margini contenuti e da una crescente complessità operativa, la differenza sarà sempre meno nella disponibilità della tecnologia, destinata a diventare progressivamente accessibile, e sempre più nella qualità con cui verrà integrata nelle decisioni quotidiane della concessionaria.

Esiste anche un impatto dell'intelligenza artificiale sul lato del cliente finale?

C'è infine un secondo cambiamento che la distribuzione automotive dovrà considerare: l'intelligenza artificiale non sta modificando soltanto il modo in cui lavora il dealer, ma anche il percorso con cui il consumatore arriva alla scelta dell'auto. Il 63% dei consumatori statunitensi dichiara che probabilmente o sicuramente utilizzerà strumenti di AI nel prossimo processo di acquisto di un veicolo, mentre soltanto il 29% dei dealer ha iniziato ad adeguarsi alla ricerca basata sull'intelligenza artificiale.

Cosa significa per il dealer gestire questo nuovo profilo di cliente?

Il consumatore può quindi arrivare al contatto con la concessionaria dopo aver utilizzato l'AI per confrontare modelli, prezzi e caratteristiche. Per il dealer significa confrontarsi con un cliente potenzialmente più informato e con percorsi di ricerca meno lineari rispetto al passato, ma anche ripensare il modo in cui informazioni, offerta e relazione commerciale vengono organizzate lungo il customer journey. È su questo doppio fronte che si sta giocando la fase successiva dell'AI nella distribuzione automotive. Da una parte, strumenti sempre più presenti nei processi interni; dall'altra, consumatori che iniziano a utilizzarli prima ancora di entrare in concessionaria.

Qual è la sfida strategica che attende il settore della vendita auto?

La questione, quindi, non è più soltanto quanto rapidamente l'AI verrà adottata, ma quanto efficacemente verrà integrata nei processi, nei dati e nelle piattaforme che il dealer utilizza ogni giorno e quanto chiaramente sarà possibile misurarne i risultati. A fare la differenza sarà la capacità di trasformarla in decisioni migliori, processi più efficienti e una relazione con il cliente coerente con un percorso d'acquisto che sta cambiando.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Tommaso Carboni
bee2link group Italia



McKinsey parla di competenze emergenti come il prompting e la model stewardship, capacità legate all'interazione con i sistemi AI

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

Quotidiano
12-10-2026
Pagina 2
Foglio 1

La Provincia

Tiratura: 9.887
Diffusione: 11.628

www.ecostampa.it

Fabbricate più macchine Ma cala la componentistica

Numeri

La produzione italiana a luglio contava 188mila mezzi Ma l'incertezza pesa sulle scelte dei consumatori

Secondo i dati Istat, a luglio 2026 l'indice della produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra una crescita dell'1,6% rispetto a luglio 2025, mentre nei primi sette mesi del 2026 aumenta dell'11,7%.

Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale positiva del 10,5% a luglio e del 21% nei primi sette mesi del 2026 rispetto allo stesso periodo del 2025. La fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi, invece, cala a luglio (-7,4%), e anche nei primi sette mesi (-5,5%). La fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori registra ancora una variazione negativa, del 9,5%, nel mese e resta pressoché stabile nei primi sette mesi dell'anno (+0,3%). Secondo i dati preliminari di Anfia, la produzione domestica delle sole autovetture a luglio 2026 ammonta a circa 21.000 unità, in aumento dell'11,4% rispetto a luglio 2025. Nel cumulato dei sette mesi, il totale delle autovetture prodotte si attesta a 188.365, il 24,3% in più rispetto ai primi sette mesi del 2025. Aumenti a doppia cifra, dunque, per la produzione nazionale di auto ma forte flessione di accessori e componentistica: per il direttore generale di Anfia, Gianmarco Giorda, «su quest'ultimo comparto pesa inevitabilmente l'impatto dovuto alla profonda crisi che il settore automotive sta attraversando anche in Germania, primo mercato di destinazione della componentistica italiana, con inevitabili ripercussioni sui fornitori italiani maggiormente integrati nelle catene di fornitura tedesche. Nei primi cinque mesi dell'anno in corso, infatti, il valore delle esportazioni italiane di componenti automotive verso la Germania ha registrato una contrazione del 4,6% rispetto allo stesso periodo del 2025».

Pesa anche l'incertezza che si registra nella domanda domestica ed europea, anche per il calo di potere d'acquisto, in una situazione in cui «il consumatore appare ancora disorientato nelle proprie scelte d'acquisto, in una fase di transizione tecnologica caratterizzata dalla disponibilità di diverse soluzioni e da traiettorie regolamentari in corso di revisione». Anfia cita il recente sondaggio Clepa-YouGov su oltre 5.200 cittadini nei cinque principali mercati europei: solo l'8% degli intervistati indica un veicolo elettrico a batteria come prossima auto da acquistare e, parallelamente, il 47% degli intervistati dichiara di preferire, da parte dell'Europa, un approccio basato sull'incentivazione delle tecnologie a basse e zero emissioni, anziché sul divieto di tecnologie esistenti.

Tutto ciò, conclude Giorda «non fa che rafforzare l'idea che il percorso di transizione debba tener conto delle effettive dinamiche del mercato e delle esigenze dei consumatori, adottando un approccio tecnologicamente neutrale e pragmatico. Per l'industria automotive, componentistica inclusa, inoltre, operare in un quadro regolatorio stabile e prevedibile è ovviamente una condizione indispensabile per poter programmare gli investimenti e preservare la propria competitività a livello globale». **M.Del.**


Componenti per le auto
Automotive, il freno tedesco che scuote la filiera «Studiamo nuove strategie»
Fabbricate più macchine Ma cala la componentistica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

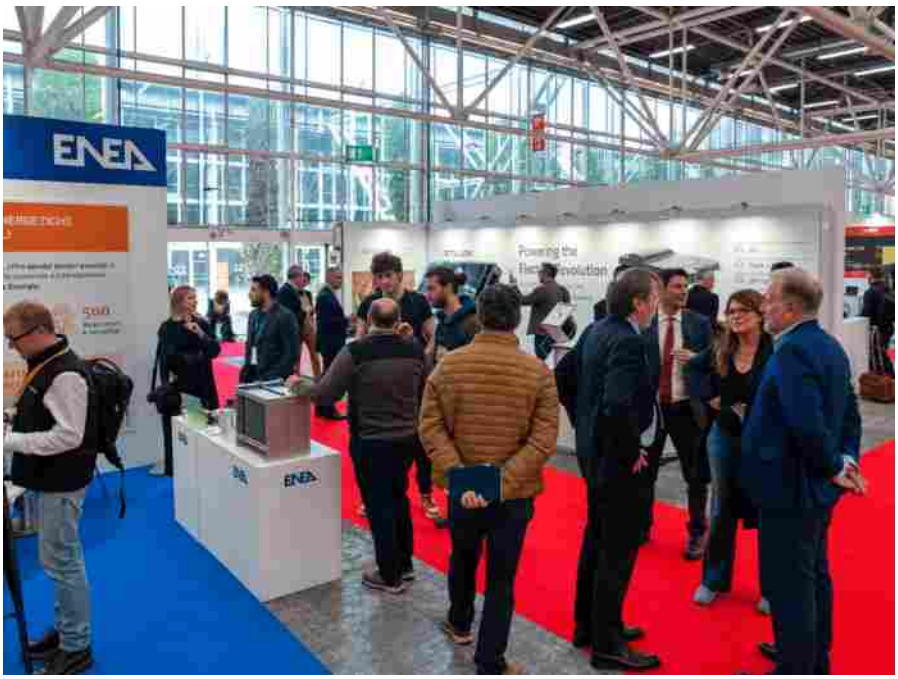
089849-IT073K

Vetrina Batterie Fiere ed eventi News

E-Tech Europe chiude la quinta edizione: l'elettrificazione è ormai un ecosistema

Dalle batterie alla ricarica, dallo storage alla componentistica fino all'off-road e ai mezzi pesanti. La tre giorni di BolognaFiere ha mostrato una transizione che non riguarda più soltanto il veicolo, ma l'intera filiera industriale.

Da **Andrea Dossi** - 12 Ottobre 2026



Indice dei contenuti

1. La ricarica diventa parte del sistema energetico
2. Batterie, la sfida è costruire una filiera
3. Dal veicolo elettrico alle macchine da lavoro
4. Software e connettività cambiano anche l'industria
5. Il laboratorio delle nuove competenze

Tre giorni per mettere in relazione batterie, industria, energia, infrastrutture, software e nuovi veicoli. **E-Tech Europe 2026** ha chiuso venerdì a BolognaFiere la sua quinta edizione, confermandosi come punto d'incontro per una filiera dell'elettrificazione che ha ormai allargato notevolmente i propri confini.

ULTIME NEWS



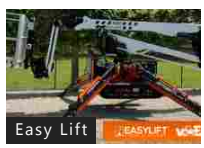
E-Tech Europe chiude la quinta edizione: l'elettrificazione è ormai un ecosistema
Andrea Dossi - 12 Ottobre 2026


Piattaforme aeree elettriche: perché stanno conquistando cantieri, industrie e logistica
12 Ottobre 2026


Easy Lift, una presenza che si vede e si sente: nuova livrea e supporto concreto sul campo
12 Ottobre 2026


E-Tech Europe, ultimo giorno tra componentistica, guida autonoma e off-road elettrico
9 Ottobre 2026

DA LEGGERE


Easy Lift


Cleaning

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Easy Lift, una presenza che si vede e si sente: nuova...

Quanto costa noleggiare una lavasciuga industriale

Dal 7 al 9 ottobre la manifestazione internazionale dedicata alle batterie avanzate e alle tecnologie per la produzione e il riciclo dei veicoli elettrici e ibridi ha attraversato temi molto diversi tra loro, ma uniti da un denominatore comune: la transizione non può più essere letta guardando soltanto al motore o alla batteria. E-Tech nasce infatti per abbracciare l'intera supply chain, dall'elettronica ai materiali, dai sistemi di test al software, dalla ricarica al riciclo.

La ricarica diventa parte del sistema energetico

La prima indicazione emersa dal programma bolognese riguarda proprio le infrastrutture. Gli **Stati Generali della Ricarica** hanno riportato al centro del confronto rete pubblica, installazioni private e aziendali, tariffe e incentivi, ma gli appuntamenti successivi hanno mostrato come lo sviluppo del settore si stia spostando verso una fase più complessa.

Non si tratta più soltanto di installare una colonnina. Standard come ISO 15118, interoperabilità tra veicolo e infrastruttura e strumenti come il Controllore di Infrastruttura di Ricarica aprono la strada a sistemi nei quali il momento della ricarica può essere gestito in maniera intelligente e coordinato con le necessità della rete elettrica.

Il tema assume una rilevanza ancora maggiore quando si passa dalle automobili al trasporto professionale. La sessione conclusiva dedicata alla **localizzazione e progettazione della ricarica per autocarri e pullman** ha evidenziato uno dei prossimi passaggi decisivi: costruire infrastrutture capaci di sostenere potenze, percorrenze e tempi operativi molto differenti da quelli dell'auto privata.

Batterie, la sfida è costruire una filiera

La seconda giornata ha concentrato l'attenzione su quello che rimane il cuore tecnologico della transizione elettrica. **Battery Day** ha seguito quasi per intero la catena del valore: posizionamento dell'industria italiana ed europea, livello tecnologico della filiera, materie prime critiche, trasferimento della ricerca, recupero, riuso e riciclo, fino ai Battery Energy Storage Systems.

Il filo conduttore è quello dell'autonomia industriale. Produrre batterie non significa soltanto assemblare celle, ma disporre di materiali, macchinari, competenze di progettazione, software, sistemi di gestione, tecnologie di testing e capacità di recuperare valore a fine vita.

In questo senso anche il confronto avviato nella prima giornata sulla **filiera italiana della strumentazione e degli impianti per lo storage energetico** ha fotografato una sfida più ampia: trasformare competenze già presenti nell'industria nazionale in una catena produttiva integrata e competitiva.

Dal veicolo elettrico alle macchine da lavoro

E-Tech Europe ha inoltre mostrato quanto il perimetro dell'elettrificazione si sia ormai esteso oltre l'automobile. La manifestazione guarda infatti a mezzi commerciali, camion, autobus, veicoli industriali, macchine da lavoro, trattori, AGV e AMR, oltre alle applicazioni marine e aeronautiche.

Emblematico, nell'ultima giornata, il workshop sull'**elettrificazione dell'off-road**, che ha messo a confronto veicoli completamente elettrici e soluzioni ibride, sistemi di recupero

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

dell'energia e differenti architetture di trazione.

Per macchine chiamate a lavorare per molte ore, spesso lontano dalle infrastrutture tradizionali e in ambienti difficili, l'elettrificazione non può limitarsi a trasferire le soluzioni sviluppate per l'automobile. Richiede invece tecnologie progettate sulle esigenze concrete dell'applicazione.

Software e connettività cambiano anche l'industria

A Bologna non si è parlato soltanto di energia. Componentistica, software, connettività V2X, guida autonoma, reti private e intelligenza artificiale hanno completato il quadro di una mobilità nella quale la componente digitale acquista un peso crescente.

Le reti cellulari private, ad esempio, trovano già potenziali applicazioni in **stabilimenti produttivi, porti, aeroporti e grandi siti logistici**, mentre data fusion e AI possono diventare strumenti per analizzare e prevedere i flussi di mobilità e supportare le decisioni.

La stessa componentistica automotive sta cambiando volto: accanto alla meccanica tradizionale aumentano il peso di elettronica, firmware, software embedded, sensori e sistemi di test. È una trasformazione che interessa direttamente anche fornitori e subfornitori chiamati a ripensare competenze e prodotti.

Il laboratorio delle nuove competenze

A completare il quadro c'è stato infine il collegamento con il mondo della formazione. Nell'**ANFIA Area & Formula SAE** i team universitari hanno portato a Bologna prototipi progettati e costruiti dai giovani ingegneri, mettendo in vetrina competenze che vanno dalla progettazione alla gestione elettronica, dai materiali alla propulsione.

È forse proprio questa la chiave con cui archiviare E-Tech Europe 2026. L'elettrificazione non è più un settore verticale al quale chiedere semplicemente batterie più capienti o veicoli con maggiore autonomia. È diventata un **ecosistema industriale** nel quale energia, produzione, automazione, componentistica, software, infrastrutture, riciclo e competenze devono procedere insieme.

Per il mondo della logistica e della movimentazione dei materiali è una trasformazione da osservare con particolare attenzione. Molte delle tecnologie discusse a Bologna – batterie, BMS, ricarica intelligente, automazione, reti private, storage e sistemi di trazione – sono infatti destinate a incidere sempre di più anche su carrelli elevatori, AGV, AMR, macchine industriali e flotte operative. E-Tech Europe ha mostrato ancora una volta come il futuro dell'elettrico non si giochi su una singola tecnologia, ma sulla capacità di far dialogare tutte queste componenti.

TAGS E-Tech Europe 2026

Articolo precedente

Piattaforme aeree elettriche: perché stanno conquistando cantieri, industrie e logistica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K