



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dall'1 al 7 settembre 2026

Torino, 14 settembre 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Borsa.corriere.it	02/09/2026	Auto, immatricolazioni ad agosto +3,15%	3
	Ilgiornale.it	02/09/2026	Stellantis fa il pieno ma a Mirafiori e' stop	5
	Inforicambi.it	02/09/2026	Mercato auto Italia, agosto cresce solo sulla carta: elettriche ferme al 6,4%	7
	Motorcube.it	02/09/2026	Salone Auto Torino 2026: date, 47 Case, novita' e test drive	11
	Motorsport.com	02/09/2026	Formula SAE Il futuro del motorsport organizzato da ANFIA e' a Varano dal 2 al 6 settembre	25
	Onroadmag.com	02/09/2026	Mercato auto, UNRAE: ad agosto crescita del 3,2%, elettriche al 6,4%	29
	Rinnovabili.it	02/09/2026	Immatricolazioni auto, finito l'effetto bonus sulle elettriche. Che succede ora?	31
	Sicuraauto.it	02/09/2026	Formula SAE Italy: da oggi al 6 settembre 2026 gli studenti si sfidano in pista	33
	Ansa.it	03/09/2026	Formula Sae Italy, in pista la sfida dei giovani talenti dell'automotive	37
	Huffingtonpost.it	04/09/2026	Passa il piano lacrime e sangue di Volkswagen: altri 50mila esuberanti, ma non chiude gli impianti	39
4	Il Fatto Quotidiano	05/09/2026	Allarme per i consumi: giu' la spesa nei negozi e l'automotive si ferma (M.Palombi)	41
1+2	La Repubblica - Ed. Torino	05/09/2026	I tagli di Volkswagen fanno tremare l'indotto Mirafiori si ferma ancora (M.Sciullo)	43
	Motorionline.com	05/09/2026	Auto elettriche Italia: agosto frena, l'8% da inizio anno	45
26	Corriere della Sera	06/09/2026	"Reagire alla crisi Volkswagen Ora dazi all'80% sulle auto cinesi"	47
17	Gazzetta di Parma	06/09/2026	Sfida in pista per gli ingegneri di domani (V.Str.)	48
3	Il Giornale del Piemonte e della Liguria (Il Giornale)	06/09/2026	Vehicle Volley cambia strada: meno struttura, piu' mercati (W.Caputo)	49
7	L'Eco di Bergamo	06/09/2026	Formula Sae, scende in pista il team bergamasco E-Racing (A.Serughetti)	51
1+3	Torino Cronacaqui	06/09/2026	Ora fa paura Volkswagen (A.Monticone)	52
	Corriere.it	06/09/2026	Vavassori (Anfia): «Bisogna reagire alla crisi Volkswagen, ora dazi all'80% sulle auto cinesi»	54
	Ilgiornale.it	06/09/2026	A Varano gli ingegneri del futuro costruiscono l'automobile	56
	Italiandirectory.com	06/09/2026	Vavassori (Anfia): «Bisogna reagire alla crisi Volkswagen, ora dazi all'80% sulle auto cinesi»	60
	Torinocronaca.it	06/09/2026	I nuovi padroni dell'auto e l'incubo Volkswagen: cosi' la crisi tedesca spaventa 3 aziende su 4 a To	61
16	Gazzetta di Parma	07/09/2026	"Una gara che e' una fucina di innovazione" (V.Str.)	64
37/38	Il Messaggero - Cronaca di Roma	07/09/2026	Boom di automobili elettriche (ma sempre meno in Centro) (S.Spagnoli)	65
	Ftaonline.com	07/09/2026	Blocco auto diesel Euro 5 dal 1° Ottobre 2026: la guida completa	68
	Gazzetta.it	07/09/2026	Incentivi auto: 300 milioni alle imprese automotive	70
	Ilmessaggero.it	07/09/2026	Roma, boom di auto elettriche (nei primi 7 mesi dell'anno): scavalcate Napoli e Milano	73
	Motorsport.com	07/09/2026	Formula SAE 2026: Padova trionfa nelle vetture a combustione, Graz si impone tra le elettriche	76

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Motorsport.com	07/09/2026	Il futuro passa dalla Formula SAE e ANFIA: "Formare studenti già pronti e la chiave per restare co	80
	Quattroruote.it	07/09/2026	Formula SAE, se i giovani riscoprono il motore termico	86
	Sicurauto.it	07/09/2026	6° Aftermarket Report: ecco programma e location dell'evento del 1° ottobre	89



CORRIERE DELLA SERA



Accedi

FTSE MIB INV. FTSE IT All-Share INV. CAC 40 -0,39% DAX 40 -1,10% FTSE 100 -0,32% Dow Jones -0,79% NASDAQ -1,03%

L'Economia

Borsa

FINANZA BORSARISPARMIOTASSECONSUMICASALAVOROTRASPORTIIMPRESELIFENAUTICAPENSIONICHIEDI ALL'ESPERTOINNOVAZIONEOPINIONIPROFESSIONISTI

BORSA ITALIANA BORSE EUROPEE BORSE INTERNAZIONALI OBBLIGAZIONI FONDI MATERIE PRIME TASSI VALUTE AGENDA GLOSSARIO BORSA PLUS NEWS

19:34 Vendite diffuse sui listini
USA con la fiammata del petrolio19:21 Eurozona, impatto di tassi
alti a lungo non omogeneo: Grecia,19:03 Auto, immatricolazioni ad
agosto +3,15%18:55 USA colpiscono obiettivi in
Iran dopo attacchi a navi mercantili

01/09/2026 19:03

Auto, immatricolazioni ad agosto +3,15%



(Teleborsa) - Ad **agosto 2026** sono state immatricolate 69.411 autovetture a fronte delle 67.290 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, con un aumento del 3,15%.

Il **Ministero dei Trasporti** segnala che i **trasferimenti di proprietà** sono stati 315.569 (+3,06%) per un volume globale delle vendite mensili di 384.980, di cui il 18,03% nuove e l'81,97% usate.

Il **Centro Studi Promotor** sottolinea che "I dati di agosto confermano una tenuta incoraggiante del mercato e, soprattutto, un consolidamento del clima di fiducia tra i concessionari, elemento chiave per sostenere le vendite nei mesi autunnali. Tuttavia,

CORRIERE TV



«Misinformazione, l'AI è più convincente»: quali sono le competenze necessarie per distinguere il vero dal falso

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

non dobbiamo dimenticare che la stima di chiudere il 2026 attorno a 1,58 milioni di immatricolazioni ci mantiene ancora lontano – di ben 17 punti percentuali – dai volumi pre-pandemici del 2019. Il vero banco di prova per il settore sarà la capacità di trasformare la ripresa del sentiment della rete in una crescita strutturale della domanda, accompagnando le famiglie e le flotte aziendali in una transizione verso il rinnovo del parco circolante che sia non solo sostenibile, ma anche accessibile".

Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE, afferma: "resta prioritaria e urgente una riforma strutturale della fiscalità delle auto aziendali, oggi fortemente penalizzante rispetto ai principali mercati europei. Auspichiamo che, anche alla luce delle aperture provenienti da Bruxelles, si intervenga al più presto sulla deducibilità dei costi di acquisto, di leasing e di noleggio, e sui relativi limiti fiscalmente riconosciuti. Sostenere il rinnovo delle flotte aziendali ha una valenza ancora maggiore se consideriamo come esso, in prospettiva, possa alimentare il mercato dell'usato con veicoli più moderni, sicuri e accessibili per le famiglie, oltre che, al contempo, generare benefici anche per l'Erario".

"Nonostante la scarsa rappresentatività del mese di agosto, il dato delle immatricolazioni non ci lascia tranquilli – ha commentato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**. Sul fronte delle alimentazioni, rallenta ancora il trend di crescita delle vetture elettriche non più sostenuto dagli incentivi all'acquisto, strumento essenziale per accelerare il processo di elettrificazione. A confronto con agosto 2025, comunque, le immatricolazioni mensili delle BEV risultano in rialzo del 34%, con una quota di mercato che si ferma al 6,4%".

Le auto a **benzina** calano del 15,6% (quota del 20,2%), le **diesel** del 28,6% (quota del 5,8%). Rallenta la crescita delle **mild e full hybrid**, in aumento del 6,9% nel mese (quota del 46,6%). Le immatricolazioni di **ricaricabili** risultano in rialzo del 58,1% ad agosto e rappresentano il 18,5% del mercato del mese (12,1% ad agosto 2025). Nel dettaglio, le **auto elettriche** hanno una quota del 6,4% ad agosto con vendite in aumento del 34,5% nel mese; le **ibride plug-in** crescono del 74,3%, rappresentando il 12,1% delle immatricolazioni del singolo mese. Le auto a **gas** rappresentano l'8,9% dell'immatricolato di agosto, interamente composto da autovetture GPL (in calo del 7,4% nel mese). Le **emissioni medie di CO2** calano del 5,1% rispetto a quelle di agosto 2025, scendendo a 111,0 g/km.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

Servizio a cura di: teleborsa

Le Guide

Le guide per approfondire i temi più discussi

Ricerca un termine nelle guide

**COMPRA
VENDITA
IMMOBILI**

**LEGGE
104**

**FATTURA
ELETTRO
NICA.
COS'È E
COME
FUNZIONA.**

[Abbonati](#) [Leggi](#)

il Giornale

IN EVIDENZA

[RANUCCIGERMANIA-RUSSIAUSA-IRANFAMIGLIA DEL BOSCOENZO BIANCHI](#)

Aggiornato alle ore 04:47

[Aziende](#)**Stellantis fa il pieno a Mirafiori è stop**

Il gruppo doppia il mercato, forte domanda per la 500 ibrida. Lo stabilimento rimane a corto di componenti

[Pierluigi Bonora](#)

02 settembre 2026 - 06:47

[Espandere](#)

089849-IT073K

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Stabilimento di mirafiori, Torino , 25 novembre 2025 ANSA/ALESSANDRO DI MARCO

[SEGUI IL GIORNALE SU GOOGLE DISCOVER](#)[SCEGLI IL GIORNALE COME FONTE PREFERITA](#)

Crescono gli ordini della Fiat 500 ibrida, prodotta nel polo Stellantis di Mirafiori, a Torino, con il risultato che le prenotazioni sono maggiori rispetto alla produzione. L'impianto Teksid di Carmagnola, che realizza una parte delle alimentazioni, è infatti tarato su un livello insufficiente rispetto alla domanda. Mancano i componenti ad hoc. In parole povere, il mercato ha preso in contropiede Stellantis che «ora sta lavorando allo scopo di adeguare i livelli produttivi dei motori alla richiesta».

Per il gruppo, alle prese con una serie di cambiamenti a livello di management, è un momento positivo. In Italia, dopo il rialzo delle vendite tra dicembre e luglio, agosto ha confermato l'interesse della clientela: mercato, dunque, doppiato nel suo complesso (+6,2% il mese scorso, rispetto al +3,2% del dato complessivo). La Fiat Pandina si dimostra sempre più intramontabile: è il modello più venduto. Tra gennaio e luglio, incluso il partner cinese Leapmotor, la crescita dei marchi Stellantis è stata del 14% (+8,5% il dato del mercato) con una quota al 30,2%. L'auspicio è che si risolva rapidamente il problema dei componenti per i motori ibridi che ha causato lo stop forzato di Mirafiori per tre giorni.

Il punto della situazione di Massimo Artusi (Federauto): «Le immatricolazioni per alimentazione mostrano un dato di tendenza con una continua discesa dell'ibrido, per il quinto mese consecutivo sotto il 50% a favore della spina: l'ibrido plug-in è al massimo storico dell'11,80% e per il quarto mese in doppia cifra. Il 100% elettrico, al secondo mese di contenimento al 6,34%, riflette l'esaurimento delle consegne di auto che hanno beneficio degli incentivi, riproponendo il tema di una transizione che procede a due velocità e che ha ancora bisogno di certezze su infrastrutture e prezzi». Roberto Vavassori (Anfia) guarda con preoccupazione ai cinesi: «Non può lasciare indifferenti la crescita del 92,1% da gennaio delle auto Made in China con una quota del 15%, a evidenziare la fortissima pressione competitiva esercitata dalle produzioni extra-europee».

[StellantisMirafioriFiat 500 Hybrid](#)

Commenti

I commenti non sono al momento disponibili e saranno ripristinati non appena possibile. Grazie per la pazienza.

Leggi anche

[Aziende](#)

[Fincantieri, asse con Tkms](#)

[Sofia Fraschini](#)

INFORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

MAGAZINE ▾ IR TV ▾ NEWS DAI PARTNER PARTNER

MY INFORICAMBI

BANCA DATI



Automotive

AUTOMOTIVE

Mercato auto Italia, agosto cresce solo sulla carta: elettriche ferme al 6,4%

2 Settembre 2026

0 0

Tempo di Lettura: 4 min



Il **mercato auto italiano** chiude agosto 2026 con 69.411 nuove immatricolazioni, registrando un incremento del 3,2% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Un dato apparentemente positivo che, osservato più attentamente, restituisce però un quadro meno brillante.

Agosto 2026 ha infatti avuto **21 giorni lavorativi contro i 20 di agosto 2025**. Secondo **ANFIA**, riportando il confronto allo stesso numero di giornate lavorative, il mercato avrebbe registrato una flessione dell'1,7%.

Decisamente migliore rimane il bilancio da gennaio ad agosto: nei primi otto mesi dell'anno sono state immatricolate **1.129.596 vetture, l'8,5% in più rispetto al 2025**.

ULTIME NOTIZIE

**Bosch porta la stampa 3D alla Formula SAE Italy 2026**

2 SETTEMBRE 2026

**Point S investe sui giovani: torna il Next Generation Campus**

2 SETTEMBRE 2026

**Beta RSC39, la nuova cassettiera porta più ordine e spazio in officina**

2 SETTEMBRE 2026

**Exide diventa fornitore ufficiale Ducati: le batterie AGM arrivano su Monster e Hypermotard V2**

2 SETTEMBRE 2026



Mercato auto agosto 2026: benzina e diesel continuano a perdere terreno

La trasformazione delle alimentazioni continua a essere uno degli elementi più evidenti del mercato italiano.

Ad agosto le auto a benzina arretrano del **15,6%**, fermandosi a una quota del 20,2%. Ancora più marcato il calo delle diesel, che perdono il 28,6% e rappresentano ormai appena il 5,8% delle nuove immatricolazioni.

La tendenza diventa ancora più significativa considerando i primi otto mesi: benzina a -16,7% con il 19,7% del mercato e diesel a -26%, con una quota ridotta al 6,8%.

Le mild e full hybrid continuano invece a rappresentare la componente principale del mercato. Ad agosto crescono del 6,9% e raggiungono il **46,6% delle immatricolazioni**, mentre da gennaio ad agosto l'incremento è del 20,6% e la quota arriva al 49%.

Auto elettriche al 6,4% senza la spinta degli incentivi

Il dato sul quale **ANFIA** richiama maggiormente l'attenzione riguarda le **auto elettriche**.

Le BEV aumentano del 34,5% rispetto ad agosto 2025, ma la loro quota si ferma al **6,4% del mercato**. Nei primi otto mesi del 2026 raggiungono invece l'8,1%, con immatricolazioni cresciute del 69,3%.

Il grafico **ANFIA** sull'andamento mensile delle elettriche mostra con particolare evidenza il rallentamento dopo i volumi raggiunti durante il periodo sostenuto dal contributo PNRR: dalle 14.878 immatricolazioni di giugno si passa alle 7.297 di luglio e alle **4.434 di agosto**.

Secondo il presidente **ANFIA** Roberto Vavassori, il rallentamento riflette anche l'assenza degli incentivi all'acquisto, considerati dall'associazione uno strumento importante per accelerare l'elettrificazione.

Le ibride plug-in conquistano il 12,1% del mercato

Scenario differente per le **PHEV**, che continuano a crescere a ritmi sostenuti.

Ad agosto le ibride plug-in aumentano del 74,3% e raggiungono una quota del **12,1%**, mentre nei primi otto mesi crescono del 77,6% e rappresentano il 9,4% delle immatricolazioni.

Complessivamente, BEV e PHEV portano le vetture ricaricabili al 18,5% del mercato mensile, contro il 12,1% registrato ad agosto dello scorso anno. Nel cumulado gennaio-agosto la quota arriva al 17,5%, guadagnando 6,6 punti percentuali.

Le auto a GPL rappresentano invece l'8,9% delle immatricolazioni di agosto, con volumi in diminuzione del 7,4%. Nei primi otto mesi la flessione raggiunge il 18,3% e la quota scende al 7%.

Auto Made in China: quota di mercato al 15%

Tra i numeri più significativi segnalati da **ANFIA** c'è quello relativo alle **auto prodotte in Cina da tutti i costruttori**.

Nei primi otto mesi del 2026 le immatricolazioni delle vetture Made in China sono cresciute del **92,1%**, raggiungendo una quota del 15% del mercato italiano.

Per Vavassori il risultato evidenzia la forte pressione competitiva esercitata dalle produzioni extraeuropee sul settore automobilistico.

Anche alcune classifiche per alimentazione mostrano il peso crescente di modelli legati alla produzione cinese: tra le elettriche, la **Leapmotor T03 occupa il primo posto nel cumulato**, mentre la B10 è nona.

I SUV valgono ormai quasi il 59% del mercato italiano

La preferenza degli automobilisti italiani per i SUV non mostra segnali di inversione.

Ad agosto rappresentano il **58,9% delle nuove immatricolazioni**, con volumi cresciuti del 2,3% rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi otto mesi la quota è del 58,1%, con una crescita del 10,2%.

All'interno della categoria emergono però dinamiche molto differenti. I SUV piccoli perdono il 15,2% e quelli compatti il 5,4%, mentre i SUV medi crescono del **30,3%** e quelli grandi del 23,3%.

Le utilitarie e superutilitarie rappresentano invece il 30,7% del mercato di agosto, crescendo del 10,2%. Nei primi otto mesi raggiungono una quota del 31,5%.

Fiat Panda resta l'auto più venduta in Italia

Nella classifica dei modelli **Fiat Panda rimane al comando con 4.664 immatricolazioni**.

Tra i modelli del Gruppo Stellantis presenti nelle prime dieci posizioni figurano anche Citroën C3, terza con 1.702 unità, Fiat Grande Panda quarta con 1.560 e Jeep Avenger quinta con 1.549 immatricolazioni.

Tra le mild e full hybrid, considerando il cumulato gennaio-agosto, Panda e Avenger occupano rispettivamente il primo e il secondo posto, mentre Grande Panda è settima.

Mercato dell'usato ancora in crescita

Il mese positivo non riguarda soltanto le nuove immatricolazioni.

Ad agosto il mercato dell'usato registra **315.569 trasferimenti di proprietà**, conteggiati al lordo delle minivolture ai concessionari, con un incremento del 3,1% rispetto ad agosto 2025.

Da gennaio ad agosto i trasferimenti raggiungono invece quota **4.114.565**, crescendo dell'11,7% su base annua.

Sul mercato del nuovo, il +3,2% di agosto va quindi interpretato con cautela. Il cumulado resta nettamente positivo, ma la frenata delle elettriche dopo la fine degli incentivi, il progressivo arretramento di benzina e diesel e la rapida crescita delle vetture prodotte in Cina mostrano un mercato italiano che sta cambiando composizione con grande velocità.

Articolo precedente



a 3D alla Formula SAE

ARTICOLI CORRELATI
AUTOMOTIVE



Bosch porta la stampa 3D alla Formula SAE Italy 2026



Paint S investe sui giovani: torna il Next Generation Campus



AUTOMOTIVE

Jeep prepara l'offensiva europea: sei modelli in gamma entro il 2030

INFORICAMBI.IT
IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

CHI SIAMO

Ogni giorno produttori, distributori, dettaglianti ed autoriparatori si danno appuntamento sulle pagine di INFORICAMBI.IT per usufruire di news e servizi specialistici, fra cui l'accesso al servizio Inforicambi: la banca dati dei ricambi italiani più completa ed utilizzata dagli operatori del settore.

Contatti: inforicambi@sofinn.it

SEGUICI



Mercoledì, Settembre 2, 2026



HOME

NOVITÀ

TEST DRIVE

HYBRID ELECTRIC

ATTUALITÀ

SPORT

UTILITY

EVENTI

MOTO

OFFERTE

M3 Motorcube > Blog > Eventi > Salone Auto Torino 2026: date, 47 Case, novità e test drive

@m3motorcube.com

SALONE AUTO TORINO 2026

EVENTI NOVITÀ

Salone Auto Torino 2026: date, 47 Case, novità e test drive

11-13 SETTEMBRE

Redazione 2 Settembre 2026
posted on Set. 02, 2026 at 3:03 pm

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Salone Auto Torino 2026, tutto pronto: 47 anteprime, test drive e grandi icone automobilistiche

SALONE AUTO TORINO 2026

11-13 SETTEMBRE

Salone Auto Torino 2026: dall'11 al 13 settembre Torino torna al centro della vita automotive con la terza edizione di Salone Auto Torino. In programma 47 Case automobilistiche, novità di prodotto, anteprime, gratuiti, supercar, auto storiche, design e numerosi eventi dedicati al pubblico e agli operatori del settore.

Il Salone si prepara a trasformarsi ancora una volta nella capitale italiana dell'automobile. Dall'11 al 13 settembre 2026 torna infatti Salone Auto Torino alla sua terza edizione, con un programma che porta nel cuore della città le principali novità del mondo automotive.

Salone Auto Torino, a ingresso libero, conferma la formula open-air che ha garantito il successo delle prime due edizioni e che ha già portato a Torino oltre 100 visitatori. Per tre giorni il centro cittadino diventerà così un grande spazio espositivo a cielo aperto, con automobili di nuova generazione, supercar, vetture storiche, test drive e iniziative dedicate agli operatori.

Salone Auto Torino 2026 si presenta particolarmente ricca anche dal punto di vista culturale: saranno infatti 47 le Case automobilistiche presenti. Inoltre, accanto ai costruttori troveranno spazio aziende della filiera, università, istituzioni, associazioni e numerosi operatori del settore.

MotorCube 756 – Speciale Mercedes-Maybach GLS

● I Più Letti Della Settimana

EVENTI HYBRID ELECTRIC NOVITÀ

BYD Dolphin G DM-i 2027: 1.040 km di autonomia, 105 km in elettrico e

BRABUS BODO 2027: 1.000 CV, 0-100 da 3,60 km/h e prezzo da urlo

24 Agosto 2026

OMODA 4: debutto in Italia al Salone Auto Torino 2026

26 Agosto 2026

BYD Shark 2027: 436 CV e 90 km elettrici per il nuovo pick-up Super Hybrid

25 Agosto 2026



Categorie

- Attualità 1.280
- Auto Elettriche 51
- Automobili 10
- Automotive 9

TEST DRIVE - VIALE 1° MAGGIO, VIALE DEI PARTIGIANI e CORSO SAN MAURIZIO

TORINO, 11-13 SETTEMBRE 2026 - ORARIO 9-19



Auto Torino 2026: quando e dove si svolge

mento è fissato da **venerdì 11 a domenica 13 settembre 2026** nel
orino.

espositivo, quindi, infatti, si svilupperà principalmente tra **Piazza
Piazzetta Reale, la Corte d'Onore e i Giardini dei Musei Reali**
Nei **Giardini bassi della Città di Torino**, invece, troveranno spazio
icate ai test drive e alle attività rivolte al pubblico.

i portare l'automobile direttamente nel cuore della città conferma la
Salone Auto Torino: creare un collegamento diretto tra industria,
ati, cittadini e territorio.

ESPOSIZIONE SALONE AUTO TORINO 2026 - PIAZZA CASTELLO

TORINO, 11-13 SETTEMBRE 2026 - ORARIO 9-19



• Curiosità	1.614
• Eventi	3.763
• Finanza	6
• Finanza Aziendale	4
• Foto	1.262
• Heritage	318
• Hi-Tec	357
• Hybrid Electric	3.181
• Idrogeno	26
• Innovazione Tecnologica	28
• Innovazioni Automobilistiche	7
• Moto	608
• Notizie Auto	5
• Notizie Automotive	6
• Novità	8.258
• Novità Automotive	27
• Novità Del Settore	5
• Offerte	365
• Pick-Up	10
• Senza Categoria	126
• Sport	547
• Stellantis	160
• Tecnologia Auto	6
• Tecnologia Automobilistica	1
• Test Drive	1.338
• Utility	697
• Video	355
• Volkswagen	66

Le case automobilistiche protagoniste a Torino

La più importante dell'edizione 2026, infatti, è quella dei marchi che avranno **47 le Case automobilistiche protagoniste** della manifestazione.

Comprende:

Alfa Romeo, Automobili Lamborghini, BMW, Bontu, BYD, Changan, Citroën, Dongfeng, DS, EMC, FAWCAR, Fiat, GAC, Geely, GFG, Honda, Hongqi, ICAUR, Itala, Italdesign, Jeep, KGM, KIA, Kymco, Lapmotor, Lepas, Linktour, Lynk & Co, Lotus, Maserati, Mazda, Mercedes-Benz, M-Hero, OMODA JAECOO, Opel, Osca, Peugeot, Porsche, RECARO Automotive, Renault, Suzuki, Tesla, Xpeng.

Citroën, FAWCAR e M-Hero, i modelli che saranno esposti verranno successivamente.

La presenza di marchi tradizionali, costruttori premium, realtà emergenti e brand cinesi permette di avere una fotografia particolarmente ampia del panorama automobilistico attuale.



Le principali novità auto da vedere al Salone Auto Torino

Inoltre, così, metterà insieme modelli di serie, anteprime e concept, offrendo ai visitatori una panoramica sulle principali tendenze che stanno cambiando il settore automotive.

Le protagoniste ci saranno:

Alfa Romeo: Tonale Ibrida Plug-in Q4 Veloce;

Automobili Lamborghini: Fenomeno, Temerario, Miura, Urus SE e Revuelto;

Bentley: nuova iX3, nuova i3 e nuova X5;

BYD: Dolphin G DM-i, Dolphin Surf e Sealion 7;

Deepal: Deepal S07 MY26 e Deepal S05 Ultra Hybrid;

Tiggo 9, Tiggo 8 e Q;
ng: Shine GS, Box, Huga e MAGE HEV;
omobiles: N°7 Étoile Hybrid 145 CV;
 AC 212 ed EMC 6;
 zzly e Grizzly Fastback;
 on UT;
 i2, EX5, Starray EM-i e KO11;
yle: Kangaroo, Bugatti EB112, Aston Martin Twenty Twenty e 5300
 a Revival;
 ORA5, H7, Tank 300, Jolion Max, Souo Motorbike, Poer e Wey;
 Prelude Full Hybrid;
 : HS3 e HS5;
 V27;
 jani Alisea e Tesla Time;
 1la 35, Itala 56 e Itala 61;
gn: Honda NSX Tribute, Nissan GTR 50, BMW Nazca C2, Ferrari
 aldesign Namir, Parcour, Zerouno e Zerouno Duerta;
 iova Compass e-Hybrid Plug-in 225 CV;
 ctyon HEV, Torres Full Hybrid e Tivoli;
 iva Seltos ed EV5 GT;
 Gamma;
rtor: B03X;
 _8 e L6;
r: L7 e L6;
Co: 02 e 08;
 iletre X, Emira 420 Sport ed Evija;
ti: Grecale e Granturismo;
 nuova MX-5 MY2027, nuova CX-5 e CX-6e;
es-Benz: nuova GLC elettrica e nuova Classe C elettrica;
JAECOO: OMODA 4, OMODA 9 e JAECOO 5;
 okka GSE Rally;
 ..: MT6 e MT8;
t: e-3008 Long Range da 230 CV;
ina: Sergio, Ferrari 400i e Ferrari 550 Maranello;
 : 911, Cayenne, Panamera e Macan;
Automotive: ARES S1, ARES Panther e ARES Wami;
 :: nuova Megane E-Tech Electric, Twingo E-Tech Electric e Clio full
 -Tech;
 nuova e VITARA, nuova ACROSS Plug-in, Swift Hybrid, S-CROSS
 /ITARA Hybrid ed e VITARA 61 TOP 4WD;
 ybertruck;
 : P7+, L03 e G9;
 'GT e 7X.

uindi, restituisce un mercato sempre più diversificato, nel quale
 motorizzazioni ibride, plug-in, elettriche, modelli tradizionali e proposte
 stazioni.



Esteggia 120 anni con un tributo speciale

amenti più attesi, dunque, nei Giardini dei Musei Reali ci sarà il **r i 120 anni di Lancia**, un percorso dedicato alla storia del marchio alcuni dei modelli che ne hanno segnato l'evoluzione.

quindi, partirà dalla **Lancia Lambda** e arriverà fino alla **Lancia** assando attraverso una delle pagine più importanti della storia il marchio: quella dei rally.

eltONE proporrà infatti l'**Antologia Lancia Delta World Rally** s, con alcune delle vetture che hanno caratterizzato l'epoca d'oro del Lancia:

Delta S4 Gruppo B 1986 Martini, legata a Miki Biasion;

WD Gruppo A 1987 Martini, con J. Kankkunen;

V Gruppo A 1988 Martini, con M. Biasion;

6V Gruppo A 1989 Martini, con M. Biasion;

6V Gruppo A 1990/91 Martini, con M. Biasion;

vo Gruppo A 1992 Martini, con J. Kankkunen.

ione Gino Macaluso per l'Auto Storica contribuirà al tributo con e vetture più iconiche caratterizzate dalle celebri livree Martini.

i saranno anche alcune Lancia Delta legate alla carriera di **Alex** cui la Delta Evoluzione del Team Astra e la Delta 8V Totip del Jolly osizione sarà anche un omaggio al pilota torinese recentemente , che con Lancia conquistò nel 1987 il titolo mondiale Gruppo N e mente raggiunse i vertici del Mondiale Rally, chiudendo secondo el 1989.

lella Lancia Gamma

del tributo Lancia ci sarà anche un secondo anniversario: i **50 anni** ia **Gamma**, presentata al Salone di Ginevra nel 1976.

attenzione sarà dedicata alla **Gamma Coupé**, disegnata da Aldo per Pininfarina. Il modello sarà rappresentato attraverso le nove **Collezione 777 di Andrea Levy**, che riunisce tutte le nove tinte cromatiche originariamente previste per la vettura.



o Gandini, un tributo al grande car designer

ei Musei Reali ospiteranno anche **"Marcello Gandini – A Legacy of Design"**, un tributo dedicato a uno dei più importanti car designer della storia dell'automobile.

ne nasce con l'obiettivo di raccontare il lavoro di Gandini non soltanto il patrimonio storico delle sue creazioni, ma come fonte di ispirazione per il design.

ire protagoniste ci saranno:

Lamborghini Miura P400 SV;

Lamborghini 308 GT4;

Lamborghini Espada;

Lamborghini Diablo;

Lamborghini Montreale;

Lamborghini Ghibli II;

Lamborghini Miura.

È realizzato con la partecipazione di collezionisti e con il supporto di **Marzia Gandini**, curatrice dello Studio Marcello Gandini.

Il progetto ha inoltre un significato particolare perché coincide con il **60° anniversario della Lamborghini Miura** e il **55° anniversario della**



Protagonista con le grandi GT e le vetture da esposizione

Non mancherà un tributo al Cavallino Rampante.

Al Museo Reale sarà infatti proposta una selezione curata da **Ferrari**, con vetture capaci di raccontare diverse epoche della storia Ferrari, dalle vetture di serie alle grandi GT.

Le presenti figurano:

0 GT Coupé, Testarossa, 365 GT, 512 BB, 512 TR, 308 GT4, F40, 400i, 550 Maranello, 599 GTO, 488 Pista Spider, 296 GT, oltre alle vetture da competizione 488 Challenge e 296 GT.

comprenderà anche due **Ferrari 308 GTB da rally**, una con livrea del 1977 e una con livrea Marlboro del 1976.

storiche della London to Brighton Veteran Car

La particolarmente suggestiva sarà dedicata alla storica **London to Brighton Veteran Car Run**, con una selezione di automobili e motociclette che fa parte alla manifestazione britannica.

Esposti ci sarà la **Peugeot Tipo 3 del 1892**, considerata la prima a circolare in Italia.

Parteciperanno inoltre:

• **Mercedes Curved Dash 6C del 1904;**

• **Peugeot del 1902;**

• **Peugeot del 1903 con motore monocilindrico da 250 cm³;**

• **Bouton "Vis-à-Vis" del 1901;**

• **Type C Voiturette Course del 1900;**

• **Mercedes & Battmann del 1902;**

• **Peugeot 8HP Break del 1899.**

Particolarmente interessante è la storia della **De Dion-Bouton "Vis-à-Vis"**, arrivata al conte Emanuele Cacherano di Bricherasio e ancora dotata della carrozzeria originale torinese "63-72".

La Type C Voiturette Course, invece, rappresenta l'unico esemplare sopravvissuto del proprio tipo, mentre la Ricordi 8HP Break appartiene alla collezione del MAUTO.

Auto Torino 2026: test drive gratuiti

Uno degli appuntamenti più attesi dal pubblico sarà l'area **Test Drive**, prevista anche per il 2026.

Parteciperanno provare **gratuitamente su strada** numerosi modelli messi a disposizione dalle Case automobilistiche.

Le prove partiranno dai **Giardini Reali bassi, in corso San Maurizio**, e si svolgeranno lungo la viabilità ordinaria del centro di Torino. L'obiettivo è offrire al pubblico di sperimentare direttamente tecnologia, comfort e prestazioni delle automobili, accompagnato dagli istruttori dei diversi marchi.

Parteciperanno nei test drive saranno:

Alfa Romeo, Dongfeng, EMC, Geely, GWM, Honda, Hongqi, KIA, Lancia & Co, Mazda, OMODA JAECOO, Suzuki, Tesla e Zeekr.

Le vetture disponibili figurano:

• **Dolphin G DM-i, Dolphin Surf, Sealion 7 e Atto 2 DM-i;**

• **Deepal S07, Deepal S05 e Deepal S05 Ultra Hybrid;**

• **Geely: Shine e Box;**

• **Zeekr.**

:X5 e Starray EM-i;
 DRA5;
 Jazz Full Hybrid, HR-V Full Hybrid e ZR-V Full Hybrid;
 : HS3;
 iva Seltos, Sportage tri fuel ed EV2;
 _8;
 Co: 01, 02 e 08;
 CX-5 e CX-6e;
 JAECOO: OMODA 5 HEV, OMODA 7, OMODA 7 HEV, OMODA 9,
 5 HEV e JAECOO 8;
 SV-7GX;
 Model 3 e Model Y;
 GT e 7X.

Promozioni Week: offerte nelle concessionarie di tutta Italia

La nuova edizione 2026 debutta anche **Promozioni Week by Salone Auto Torino**, iniziativa che coinvolge le Case automobilistiche partecipanti e le reti di vendita.

Per una settimana porterà per una settimana una serie di **offerte dedicate** **to di automobili** nelle concessionarie aderenti in tutta Italia.

Le Case che hanno aderito all'iniziativa sono:

Alfa Romeo, BYD, Citroën, DS, EMC, Fiat, Hongqi, Jeep, KIA, Lancia, Lotus, Lepas, Lynk & Co, Mazda, OMODA JAECOO, Opel, Peugeot, Suzuki.

Salone Auto Torino: spazio alla filiera automotive

Il Salone Auto Torino 2026 si amplia anche sul fronte professionale con il debutto di **bTOB Torino**, appuntamento dedicato alla filiera automotive in programma **il giovedì 10 settembre al Teatro Regio di Torino**.

In collaborazione con la **Camera di commercio di Torino**, bTOB favorirà l'incontro tra Case automobilistiche, aziende della filiera, fornitori di servizi, startup, istituzioni e associazioni di categoria.

Al centro sarà il convegno **"La sostenibilità del sistema automotive"**, articolato in diversi panel dedicati alla transizione industriale, alla competitività e all'evoluzione della filiera.

È previsto il convegno istituzionale "La sostenibilità del sistema automotive" – Industria, mercato e territorio di fronte alla trasformazione del settore, con la partecipazione di Regione Piemonte, Camera di commercio di Torino, ANFIA e FEDERAUTO.

Per la prima volta sarà la volta di Dumarey con il panel "Carbon Neutrality, sviluppo sostenibile e competitività del territorio", realizzato insieme a Class Editori.

Amazon sarà protagonista del panel "Amazon – Drive Forward", con la partecipazione di Director Italy&Spain Amazon Ads, e Matt Nuffort, International

nazon Autos.

intera giornata, fino alle **18.00**, sarà inoltre attiva la **Business**
pensata per favorire networking, incontri professionali e nuove
di collaborazione.

11 settembre: inaugurazione e Press Day

zione di Salone Auto Torino sarà inaugurata ufficialmente **venerdì 11**
alle ore 9.30.

ia vedrà la partecipazione delle istituzioni e dei rappresentanti delle
nobilitiche.

giornata il **Teatro Regio** sarà il punto di riferimento per la stampa
internazionale, con la Sala Stampa ufficiale della manifestazione e gli
ati agli incontri tra giornalisti e aziende.

nte anche la **Brand Lounge**, destinata a meeting, interviste, riunioni e
oni.

tomobilistiche potranno inoltre organizzare presso i propri stand
stampa e momenti di approfondimento sulle novità presentate.

Automotive Design Award 2026: il design al

secondo anno anche il **Torino Automotive Design Award (TADA)**,
nazionale dedicato all'eccellenza nel design automobilistico
aneo.

2026 avrà un focus specifico sui **brand automobilistici cinesi e sui**
tti più innovativi, con l'obiettivo di rafforzare il dialogo tra cultura
italiana, europea e cinese.

icamente uno dei principali poli mondiali del car design, sarà così il
ontro tra tradizione progettuale e nuove tendenze dell'industria
stica globale.

i modelli in concorso sarà una giuria internazionale composta da dieci
sti del settore:

el, **Alberto Capra, Alberto Caprotti, Mario Cornicchia, Lorenzo**
ederico Ferrero, Giulia Paganoni, Monica Secondino, Gianluca
nberto Zapelloni.

riconoscimenti saranno assegnati nelle categorie:

terior Design Award;

erior Design Award;

chnological Innovation Award.

oltre assegnati il **China Performance Car Award**, sviluppato
Autohome, e l'**Annual International Concept Car Award**,
on CCOY, China Car of the Year.

ia di premiazione è in programma **l'11 settembre alle ore 16.00 al**
gio.

incitrici saranno poi protagoniste di un'esposizione dedicata durante o Torino.

Geely Design Forum 2026

La premiazione, alle **14.30**, si terrà il **TADA & Geely Design Forum** approntato insieme a Geely Design.

Il tema è **"Design at the Wheel of Tomorrow"** e il confronto sarà sulle trasformazioni che stanno ridefinendo il design automobilistico.

Al dibattito ci saranno il rapporto tra heritage e innovazione, l'identità, l'impatto dell'elettrificazione, il software, le nuove tecnologie e il dialogo tra la cultura progettuale europea e cinese.

Dopo le 14.30, presso la Sala Caminetto del Teatro Regio, Geely Design organizzerà inoltre la **Geely Design Turin Special Exhibition**, un percorso che illustra la propria visione progettuale, dal colore alle forme, dalle linee ai materiali, fino al comfort.

Supercar Meeting Venaria Reale-Torino

Il **settembre** tornerà anche il **Supercar Meeting Venaria Reale**, dedicato alle supercar e alle auto sportive di ogni epoca provenienti da tutta Italia.

L'iniziativa partirà dalla **Reggia di Venaria**, dove gli equipaggi saranno accolti con un tour guidato e l'esposizione delle vetture in Piazza della Repubblica, ai piedi della collina del Cervo.

L'evento inaugurale, alla presenza del sindaco di Venaria Reale Fabio Basso, i partecipanti potranno visitare il percorso museale e i Giardini della Reggia.

Successivamente, nel centro storico di Venaria Reale, gli equipaggi raggiungeranno il nuovo Salone Auto Torino nel pomeriggio, entrando a far parte delle attività della manifestazione.

Il Meeting unisce, così, passione per l'automobile, patrimonio culturale e valorizzazione del territorio piemontese.

Auto Torino e Torino: una manifestazione diffusa in tutta la città

Non si limiterà agli spazi espositivi.

Infatti, è coinvolta da una campagna di comunicazione nazionale e internazionale che porterà l'immagine di Salone Auto Torino sui principali media italiani e internazionali, oltre che negli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa, Torino, Genova, Verona, Venezia, Bologna, Napoli e Palermo.

Infine, saranno stati coinvolti **266 schermi aeroportuali**.

Inoltre, partiranno, grazie alla partnership con la trasmissione Turbo, gli spot televisivi sulle reti Discovery, grazie alla partnership con la trasmissione Turbo.

ivece, la campagna comprenderà affissioni, maxi poster, standardi, unicazione e bandiere.

orri saranno, così, collocate anche davanti alle stazioni di **Porta Susa** e in **piazza Castello**.

azione raggiungerà, inoltre, il sistema di trasporto pubblico torinese la presenza sui mezzi e negli spazi GTT.

al tramonto di **venerdì 11 settembre**, anche la **Mole Antonelliana** alta nella celebrazione: il monumento simbolo di Torino verrà illuminato di Salone Auto Torino.

Convenzioni: cosa fare a Torino durante il Salone

inoltre, torna anche il **Pass Convenzioni Salone Auto Torino**, che permetterà ai visitatori di scoprire la città anche al di fuori del automobilistico.

tti, offre agevolazioni presso **musei, hotel, ristoranti, attività culturali, servizi turistici e trasporti** durante i giorni dell'evento.

quindi, è trasformare la visita al Salone in un'occasione per conoscere il patrimonio culturale, artistico ed enogastronomico di Torino.

sponibile sul sito ufficiale della manifestazione e l'elenco delle attività aderenti continuerà ad aggiornarsi in vista dell'evento.

Partecipare a Salone Auto Torino 2026

o Torino 2026 si svolgerà dall'**11 al 13 settembre 2026** nel centro di Torino. È una manifestazione **a ingresso libero**.

na, dunque, comprende esposizioni, anteprime, test drive, eventi, attività dedicate al design, supercar, auto storiche e appuntamenti per tutti della filiera.

del Salone e gli aggiornamenti sul programma, sulle vetture e sulle attività disponibili sul sito ufficiale **saloneautotorino.com**.

car Meeting, le iscrizioni e il programma completo sono disponibili sul sito dedicato alla manifestazione.

Auto Torino 2026, perché è un appuntamento da non perdere

izione di Salone Auto Torino, così, arriva in un momento di profonda trasformazione per l'industria automobilistica.

te ci sono l'elettrificazione, le nuove tecnologie, il software e l'ingresso importante di nuovi costruttori sul mercato europeo; dall'altra parte, la storia, il design, il motorsport e il patrimonio culturale che hanno fatto di Torino una delle città simbolo dell'automobile.

uesto, infatti, il tratto distintivo della manifestazione: mettere sullo scenario **auto nuove e vetture storiche, innovazione e heritage, mercati internazionali e filiera italiana, pubblico e professionisti**.

se automobilistiche, centinaia di modelli e iniziative distribuite nel cuore Salone Auto Torino 2026 si prepara, quindi, a essere non soltanto one automobilistica, ma un vero evento urbano dedicato al futuro e dell'automobile.

auto storiche
26 Torino
Lancia 120
anni
rino
salone automobilistico
Torino
rino Automotive Design
rard

Case automobilistiche
Torino
novità auto
2026
Marcello Gandini
supercar Torino

eventi automotive
Torino
nuove auto
2026
TADA 2026

Salone Auto
Torino
test drive
Torino

PREVIOUS ARTICLE

nected Mobility: sicurezza e
to dallo smartphone

NEXT ARTICLE

OMODA 4, debutto europeo al VCT EMEA di
Barcellona con VALORANT

LEAVE A REPLY

Ti Potrebbe Interessare

NOVITÀ AUTOMOTIVE VIDEO

MotorCube 756 – Speciale Mercedes-Maybach GLS

 Riccardo 2 Settembre 2026
Novità Automotive , Video

<https://youtu.be/V0gRJkmeduY> MotorCube 756:
speciale Mercedes-Maybach GLS 2026, tra
lusso, elettrico e sportività MotorCube 756
propone una puntata dedicata al mondo...

EVENTI HYBRID ELECTRIC NOVITÀ

Leapmotor B05 al Vertical Summer Tour 2026

 Redazione 31 Agosto 2026
Eventi , Hybrid Electric , Novità

Leapmotor chiude il Vertical Summer Tour
2026 con oltre 300.000 presenze: la B05
protagonista dell'estate italiana
@m3motorcube.com Leapmotor chiude con...

EVENTI HYBRID ELECTRIC NOVITÀ

LEPAS L8 PHEV in Italia: prezzo, autonomia e caratteristiche

 Redazione 27 Agosto 2026
Eventi , Hybrid Electric , Novità

LEPAS L8 PHEV arriva in Italia: prezzo da
41.700 euro, autonomia e caratteristiche del
SUV plug-in hybrid @m3motorcube.com LEPAS

PUBBLICITÀ

ULTIME NOTIZIE Formula SAE Italia

FORMULA SAE | IL FUTURO DEL MOTORSPORT ORGANIZZATO DA **ANFIA** È A VARANO DAL 2 AL 6 SETTEMBRE

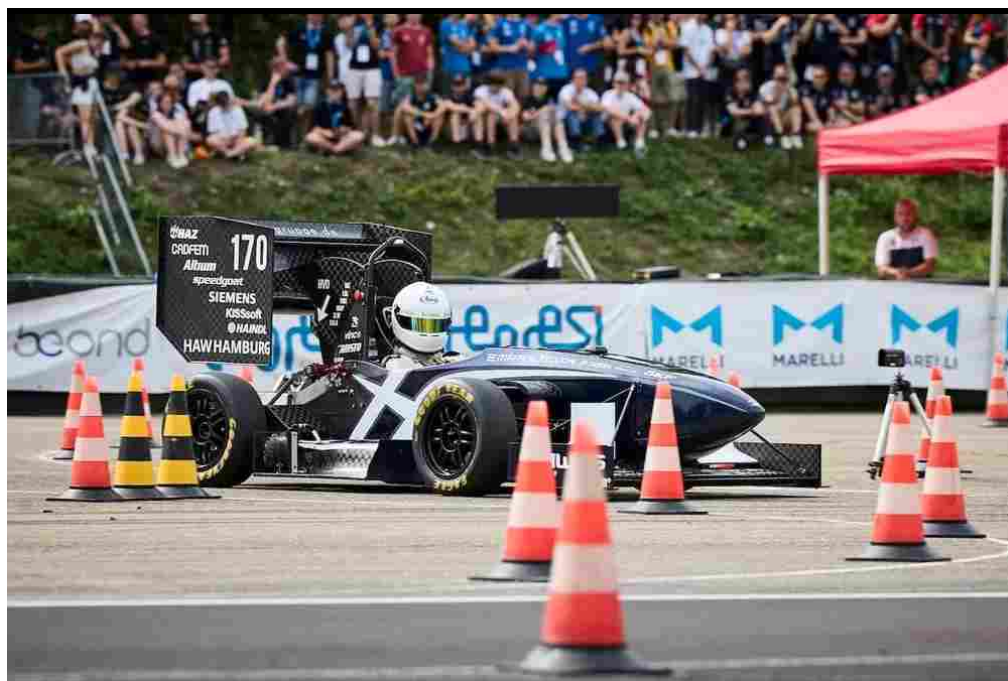
Per la Formula SAE Italy inizia la XXI edizione: il Circuito di Varano de' Melegari ospiterà dal 2 al 6 settembre l'evento educational organizzato da **ANFIA**, con 1600 studenti delle facoltà di ingegneria da tutto il mondo che si affronteranno tra prove statiche e dinamiche in un'esperienza di formazione e lavoro di squadra.

Mattia Bonalume

Pubblicato: 2 set 2026, 16:20



PUBBLICITÀ

**Formula SAE 2025**Foto di: Ufficio stampa **ANFIA****ANFIA 2026**

Notizie e comunicati di imprese che fanno parte di **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) →

All'autodromo intitolato a Riccardo Paletti, sito a Varano de' Melegari, si riuniranno, in occasione della XXI edizione della Formula SAE Italy, 1600 studenti, provenienti da 13 diversi paesi e 51 atenei. La manifestazione, organizzata dalla sapiente regia di **ANFIA**, si svolgerà dal 2 al 6 settembre nella cornice della Motor Valley.

Gli studenti, divisi in team rappresentanti le varie università, avranno l'opportunità di presentare e far scendere in pista i prototipi da loro progettati, disegnati e costruiti. Un'occasione per entrare nel mondo del motorsport e applicare praticamente le nozioni immagazzinate a livello teorico, oltre che per prendere confidenza con quello che è il lavoro di una squadra di corse.

L'occasione è particolarmente ghiotta anche per la presenza di numerosi sponsor e osservatori, un'opportunità per farsi notare da alcuni dei marchi più importanti della Motor Valley e non solo.



Il regolamento poco stringente permette alle squadre di viaggiare con l'immaginazione, proponendo soluzioni innovative e curiose, capaci di attrarre, a volte, anche l'attenzione degli esperti del settore.

Saranno quattro le classi di partecipazione: la più numerosa si conferma quella delle vetture elettriche (Classe 1EV), con 24 team al via. Segue la classe delle vetture a combustione interna (Classe 1CV) composta da 12 squadre, 3 delle quali con vetture ibride non plug-in, per intenderci il sistema gioverà della frenata rigenerativa per ricaricare la batteria.

PUBBLICITÀ

La classe driverless (Classe 1DV) conta 5 team, con le auto sempre in modalità senza pilota durante gli eventi dinamici e, infine, la Classe 3 (presentazione del progetto, senza prototipo) composta da 6 squadre partecipanti. In continuità con lo scorso anno, è prevista anche la doppia classe di partecipazione 1DV+1EV, composta da 6 team.



La manifestazione si avvale del patrocinio della Regione Emilia-Romagna, della Provincia di Parma e del Comune di Varano de' Melegari, nonché del sostegno di 31 autorevoli sponsor e partner, aziende di primo piano della filiera automotive rappresentata da ANFIA, associazioni e società di consulenza.

Sono 25 gli sponsor che sostengono e danno ulteriore prestigio all'iniziativa: ASI, ASK Industries, Automobili

Lamborghini, Bosch, Brembo, Bylogix, CSI, Dallara, Danisi Engineering, Dassault Systèmes, Duerre Tubi Style, Dumarey, Ferrari, Garrett, IHI Charging Systems International, Marelli (main sponsor), MathWorks, Norelem, Pirelli, PwC Italia, Raise Performance, Recaro, Six Engineers, STMicroelectronics e YCOM. I 6 technical partner dell'iniziativa sono invece Adler-Pelzer Group, CSI Beond, Betacom, FCE, Flag-MS e Stellantis Italia.

La Formula SAE nasce nel 1981 per iniziativa della Society of Automotive Engineers (SAE) con l'obiettivo di mettere gli studenti universitari alla prova nella progettazione e realizzazione di una vettura prototipo monoposto da competizione, pensata per un'eventuale commercializzazione; il progetto deve rispettare specifici vincoli tecnici ed economici, simulando una vera e propria commessa da parte di un'impresa automotive per un utente non professionista.



Durante la manifestazione, i team di studenti affrontano prove statiche, ossia Engineering Design Discipline, Business Plan Presentation e Cost & Manufacturing Discipline, in cui discuteranno anche le prospettive finanziarie dei progetti in termini di sostenibilità, e prove dinamiche in pista, che si articoleranno in Acceleration, Skid Pad, Autocross ed Endurance. I test vedranno scendere le monoposto progettate dagli studenti, sul tracciato ricavato sul rettilineo dei box del circuito di Varano. Per la Classe 1DV, quella senza pilota, la prova di Endurance sarà sostituita dalla prova di Trackdrive.

Tra i premi speciali assegnati dagli sponsor, quello per la vettura realizzata con il miglior bilanciamento tra costi e prestazioni offerto da Dallara e il premio conferito da Ferrari ai team delle Classi 1EV e 1CV che si aggiudicheranno la prova dinamica di Endurance & Efficiency. Marelli premierà invece i team primi classificati assoluti delle Classi 1EV e 1CV.

ANFIA, come lo scorso anno, assegnerà il premio Best social networker on FSAEItaly 26 App allo studente più attivo sull'app FSAEItaly 26, che facilita il matchmaking, a fini di recruitment, tra studenti universitari partecipanti alla manifestazione e referenti delle aziende sponsor e partner dell'evento, oltre che per favorire il networking tra aziende. La cerimonia d'apertura della manifestazione è in programma mercoledì 2 settembre alle 21.00 sul rettilineo della pista. Vedrà la partecipazione del Presidente del Gruppo Costruttori ANFIA e Vicepresidente di ANFIA Ranieri Niccoli e di Gionata Liotta, Motorsport Senior HR Manager di Marelli, in rappresentanza del main sponsor della manifestazione.



La premiazione delle prove statiche si terrà sabato 5 settembre alle 20.30 sul rettilineo del circuito, mentre la cerimonia di chiusura con le premiazioni finali è in programma la sera di domenica 6 settembre, sempre sul rettilineo della pista, a cui parteciperanno tutti i ragazzi e durante la quale saranno premiati i vincitori assoluti.

Nella giornata di venerdì è, inoltre, previsto il track show, che vedrà scendere in pista auto storiche, quali una Lancia Stratos alimentata a biocarburante e la Ferrari 250 GT Berlinetta Lusso, oltre a creazioni recenti, tra cui la Dallara Stradale e una Maserati GT2 Stradale: un'occasione, dunque, anche per gli appassionati di auto in genere.

A completare il parco auto, saranno esposte diverse vetture e presentate soluzioni innovative da parte di brand rinomati nel mondo dell'automotive. Insomma, in questo weekend gli occhi degli appassionati di motorsport non saranno solamente puntati su Monza, per l'attesissimo GP d'Italia di Formula 1.

A Varano de' Melegari sarà presente il futuro delle competizioni motoristiche, in un evento che riscuote sempre più successo e attenzioni, sia da parte degli appassionati, che degli addetti ai lavori, consapevoli che potrebbero scovare qualche nuovo talento da aggiungere alla propria compagine.

Condividi o salva questo articolo



ARTICOLO PRECEDENTE

> Formula SAE | Vigna: "Ferrari ricerca nei giovani l'innovazione del futuro"

TOP COMMENTS

VEDI DI PIÙ E COMMENTA

[News](#) [Vehicles](#) [Off-Road](#) [Care](#) [People](#) [Logistic](#) [Megatrend](#)

ONROADMAG

YOUR JOURNEY, OUR STORIES



Il mercato auto cresce ad agosto, mentre ANFIA e UNRAE segnalano rallentamento, elettriche deboli e plug-in in aumento.

ASSOCIAZIONI

Mercato auto, UNRAE: ad agosto crescita del 3,2%, elettriche al 6,4%

2 SETTEMBRE 2026 2 MINS READ BY GIUSEPPE MOI

Il mercato auto chiude agosto con 69.411 immatricolazioni. ANFIA e UNRAE segnalano una crescita più debole, mentre le BEV si fermano al 6,4% e avanzano le ibride plug-in.

Il mercato auto italiano ha registrato ad agosto 2026 69.411 immatricolazioni, il 3,2% in più rispetto allo stesso mese del 2025, mentre nei primi otto mesi dell'anno i volumi hanno raggiunto 1.129.596 unità, con una crescita dell'8,5%. I dati, riportati sia da ANFIA sia da UNRAE, descrivono tuttavia un quadro meno brillante di quanto suggerisca il dato nominale. ANFIA osserva che agosto 2026 ha avuto 21 giorni lavorativi contro i 20 di un anno prima e che, a parità di calendario, il mercato avrebbe segnato una

flessione dell'1,7%. UNRAE sottolinea invece la frenata dell'ultimo bimestre: dopo il +9,6% cumulato dei primi sei mesi, luglio ha chiuso a +3,9% e agosto a +3,2%; rispetto al 2019, inoltre, nei primi otto mesi resta un divario del 14,8%. Sul fronte delle alimentazioni, le auto elettriche pure raggiungono una quota del 6,4%. ANFIA rileva un aumento delle immatricolazioni BEV del 34,5% nel mese e del 69,3% nel cumulato, ma segnala un rallentamento della crescita dopo l'esaurimento degli incentivi. UNRAE arriva a una lettura analoga, osservando che la quota delle elettriche è risalita dal 5,9% di luglio ma resta su livelli ordinari dopo la precedente accelerazione.

Mercato auto, ibride in testa e plug-in ancora in crescita

Le ibride mild e full restano la componente principale del mercato auto: ANFIA attribuisce loro il 46,6% delle immatricolazioni di agosto e il 49% nei primi otto mesi, mentre UNRAE rileva una quota mensile del 46,9%, con il 16,8% riferito alle full hybrid e il 30,1% alle mild hybrid. Più marcata la crescita delle ibride plug-in. ANFIA indica per le PHEV una quota del 12,1% nel mese e del 9,4% da gennaio, con vendite in aumento del 74,3% ad agosto; UNRAE stima una quota mensile del 12% e attribuisce un ruolo rilevante al noleggio a lungo termine, che rappresenta il 45% delle immatricolazioni PHEV. Benzina e diesel continuano invece a perdere terreno: per ANFIA la prima scende al 20,2% e il secondo al 5,8%, con cali rispettivamente del 15,6% e del 28,6% su agosto 2025. Roberto Vavassori, presidente di ANFIA, osserva: "Nonostante la scarsa rappresentatività del mese di agosto, il dato delle immatricolazioni non ci lascia tranquilli". Sul versante della fiscalità aziendale, Roberto Pietrantonio, presidente di UNRAE, afferma: "resta prioritaria e urgente una riforma strutturale della fiscalità delle auto aziendali, oggi fortemente penalizzante rispetto ai principali mercati europei".

SUV oltre metà mercato, emissioni di CO2 ancora in calo

La struttura del mercato auto conferma anche il peso dei SUV. Secondo ANFIA, ad agosto rappresentano il 58,9% delle immatricolazioni, con volumi in aumento del 2,3% rispetto a un anno prima; nei primi otto mesi la quota è del 58,1%. Le utilitarie e superutilitarie valgono invece il 30,7% del mese, con una crescita del 10,2%. UNRAE segnala inoltre che il Centro, sostenuto dal noleggio, diventa l'area geografica con la quota più elevata, pari al 29,9%, davanti al Nord Ovest al 27,9% e al Nord Est al 25,3%. Prosegue intanto la riduzione delle emissioni medie di CO2, anche se le due associazioni adottano basi statistiche leggermente differenti: ANFIA indica 111,0 g/km ad agosto, in calo del 5,1% su base annua, mentre UNRAE rileva 107,1 g/km, con una diminuzione del 4,5%. In parallelo, ANFIA segnala che nei primi otto mesi le auto Made in China di tutti i costruttori crescono del 92,1%, arrivando al 15% del mercato. UNRAE richiama invece la necessità di un maggiore coordinamento nazionale sulle politiche di mobilità e sulle regole locali, in un quadro nel quale il mercato auto continua a evolvere tra nuove alimentazioni, pressione competitiva e interventi fiscali.

MERCATO



Immatricolazioni auto, finito l'effetto bonus sulle elettriche. Che succede ora?

Personalizza le preferenze di consenso Utilizziamo i cookie per aiutarti a navigare in maniera efficiente e a svolgere determinate funzioni. Troverai informazioni dettagliate su tutti i cookie sotto ogni categoria di consensi sottostanti. I cookie categorizzati come Necessari vengono memorizzati sul tuo browser in quanto essenziali per consentire le funzionalità di base del sito.... Sempre attivi I cookie necessari sono fondamentali per le funzioni di base del sito Web e il sito Web non funzionerà nel modo previsto senza di essi. Questi cookie non memorizzano dati identificativi personali. I cookie funzionali aiutano a svolgere determinate funzionalità come la condivisione del contenuto del sito Web su piattaforme di social media, la raccolta di feedback e altre funzionalità di terze parti. I cookie analitici vengono utilizzati per comprendere come i visitatori interagiscono con il sito Web. Questi cookie aiutano a fornire informazioni sulle metriche di numero di visitatori, frequenza di rimbalzo, fonte di traffico, ecc. I cookie pubblicitari vengono utilizzati per fornire ai visitatori annunci pubblicitari personalizzati in base alle pagine visitate in precedenza e per analizzare l'efficacia della campagna pubblicitaria. Fine dell'effetto bonus per le elettriche e crollo dei motori endotermici: lo scenario e le prospettive del settore automotive Immagine Depositphotos Aggiungi Rinnovabili tra i preferiti Indice dei contenuti Toggle Mercato auto elettriche in Italia: cosa succede dopo la fine del bonus Elettriche frenano: bonus finito Cosa accade ora all'elettrico? Mercato auto elettriche Italia: come vanno ibride e plug-in Diesel e benzina in picchiata Auto elettriche in Europa Mercato auto elettriche in Italia: cosa succede dopo la fine del bonus Dopo il boom, lo sboom. Accade sempre così, quando il fenomeno delle vendite è legato ad un incentivo economico, quello dato per l'acquisto di auto elettriche. Nel mese di agosto nel mercato automotive italiano le vendite hanno registrato +3,2% con 69.411 unità rispetto alle 67.290 auto immatricolate nell'agosto 2025. Dato positivo, che si aggiunge alla fotografia dei primi otto mesi del 2026, gennaio-agosto, in cui le immatricolazioni sono aumentate dell'8,5% e 1.129.596, come indicano i dati di [Anfia](#). Elettriche frenano: bonus finito Ma se entriamo nel dettaglio delle auto elettriche vendute, allora si nota la caduta del picco, con il fisiologico esaurimento del bonus auto 2025. Infatti, le registrazioni di BEV si sono fermate a 4.377 unità, registrando comunque un progresso su base annua del 33,8% ed una quota di mercato nel mese al , in aumento rispetto al 4,8% dell'agosto 2025, ma in discesa rispetto ai picchi dello scorso giugno quando aveva superato il 10%. E ora? Possiamo tirare le fila? In parte sì, ed i numeri sono decisamente buoni. Nei primi otto mesi del 2026 le elettriche immatricolate sono , con un aumento notevole del rispetto allo stesso periodo 2025, con una market share dell'8%, in crescita rispetto al 5,1 % del periodo gennaio-agosto 2025. Insomma, i numeri premiano il settore dell'elettrico, ed al 31 agosto, il parco circolante elettrico puro in Italia ha raggiunto automobili. Cosa accade ora all'elettrico? Quel che succederà ora, dipende da diversi fattori. Proviamo ad analizzarli: Se il Governo deciderà di elargire un altro bonus auto nel 2027, allora proseguirà l'ondata positiva di vendite delle auto elettriche, altrimenti il mercato si assesterà su dinamiche proprie, non correlate all'effetto drogato dal bonus. Sul mercato delle BEV sono arrivate molte auto di brand asiatici con prezzi molto competitivi che potrebbero incentivare all'acquisto, anche senza bonus. Per non perdere terreno, le case automobilistiche europee sempre più in sofferenza devono produrre modelli low-cost al di sotto dei 20/25mila euro per poter attrarre i consumatori. I prezzi record di benzina e diesel stanno inducendo un cambiamento di mentalità negli automobilisti europei che ora potrebbero essere molto più motivati di passare all'elettrico. Per proteggere famiglie e aziende da uno shock come quello di Hormuz, che sta riscrivendo le dinamiche energetiche globali, secondo il presidente di Motus-E, Fabio Pressi, occorre un approccio realmente strategico al tema dei trasporti, che vada oltre la logica emergenziale dei tagli alle accise e costruisca soluzioni in grado di ridurre progressivamente la costosa e pericolosa dipendenza dalle importazioni di fonti fossili. Mercato auto elettriche Italia: come vanno ibride e plug-in Se il mercato delle BEV è in flessione, discorso diverso per le ibride plug-in, che continuano a confermare una forte dinamicità raggiungendo ad agosto una quota del 12,0%, in crescita sia rispetto al mese precedente (che registrava un 10,5%), sia rispetto al 7,1% di agosto 2025. Il dato continua a essere positivamente influenzato dalla spinta del noleggio a lungo termine, che nel mese rappresenta il 45% del totale immatricolazioni PHEV. Rallenta la crescita delle autovetture mild e full hybrid, in aumento del 6,9% nel mese, con una quota del 46,6%; nel cumulato, invece, l'incremento è del 20,6%, con una quota del 49%. Allargando l'analisi a tutte le ricaricabili (BEV, ibride, plug-in) queste risultano in rialzo del 58,1% ad agosto e rappresentano il 18,5% del



mercato del mese, un dato molto positivo anche rispetto al 12,1% di agosto 2025; nel cumulato incrementano del 73,7% e hanno una quota del 17,5%. Diesel e benzina in picchiata. Non possiamo non menzionare i dati di diesel e benzina, che restano le principali alimentazioni dei motori endotermici. Le benzine vedono il mercato di agosto in calo del 15,6%, con quota di mercato del 20,2%; allo stesso modo, le diesel calano del 28,6%, con una quota del 5,8%. Nel cumulato dei primi otto mesi del 2026, le immatricolazioni di auto a benzina calano del 16,7% e quelle delle auto diesel calano del 26%, rispettivamente con quote di mercato del 19,7% e del 6,8%. Insomma la flessione è inesorabile, e probabilmente il caro carburanti di questi mesi che non sembra destinato a risolversi in tempi brevi, porterà le vendite a scendere ulteriormente. Auto elettriche in Europa. Nel resto dei Paesi europei, la situazione sull'elettrico è migliore. Gli ultimi dati confrontabili, riferiti a luglio 2026, mostrano che la quota di mercato delle auto elettriche ha raggiunto il 35% in Francia, il 29,4% in Germania, il 10,8% in Spagna e il 27,6% nel Regno Unito. Numeri decisamente migliori rispetto al mercato italiano, in tiepida ma costante salita. I dati di mercato europei evidenziano l'efficacia della pianificazione di medio termine degli strumenti di supporto alla domanda, e l'intervento sulla fiscalità delle flotte aziendali sarebbe un importante passo nella giusta direzione, conclude il presidente di Motus-E, che richiama anche l'attenzione sulla clausola di salvaguardia nazionale prevista dalla Commissione Ue sugli interventi legati a sicurezza energetica ed elettrificazione dei consumi, i cui fondi sono stati già impiegati da numerosi Stati membri. Queste risorse sono decisive per fronteggiare una crisi sistemica che ha già spinto centinaia di migliaia di automobilisti e imprese in tutta Europa a puntare sui vantaggi della mobilità elettrica, nota Pressi, soffermandosi sull'urgenza di dare un impulso chiaro al mercato anche in Italia. Continua a leggere gratuitamente. Hai raggiunto il limite di articoli disponibili senza registrazione. Crea il tuo account gratuito per continuare ad accedere ai contenuti di Rinnovabili. Registrati

[Home](#) • [News](#) • [Attualità e Curiosità](#)

Formula SAE Italy: da oggi al 6 settembre 2026 gli studenti si sfidano in pista



Da oggi al 6 settembre si tiene la 21.a edizione di Formula SAE Italy a Varano de' Melegari: l'evento educational porta in pista studenti universitari provenienti da tutto il mondo

di Redazione 2 Settembre 2026 - 11:06



Offerte auto con rottamazione: gli sconti di agosto 2026

Evento mondiale nella **motor valley italiana**: da oggi al **6 settembre** si tiene la 21.a edizione di **Formula SAE Italy a Varano de' Melegari** (Parma). Si tratta di un **evento educational** che porta in pista **1.600 studenti universitari** delle facoltà di ingegneria (e non solo) provenienti da tutto il pianeta, come rende noto **l'Anfia**, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica. La classe di partecipazione più nutrita è quella delle **vetture elettriche** (1EV), con 24 team su 53 in totale. Seguono fra l'altro le **macchine a combustione** (1CV) con 12 squadre, quindi **driverless** (1DV) a 5 team e la presentazione del **progetto**, senza prototipo, con 6. Sono 22 le squadre italiane.

FORMULA SAE ITALY: SFIDA TECNICA E SPORTIVA

La manifestazione, una **sfida tecnico-sportiva** fra ragazzi provenienti da 13 Paesi e 51 atenei, si svolge presso l'**Autodromo "R. Paletti" con la main sponsorship di Marelli** e con la media partnership di Auto Tecnica e TestDriver. Ben 25 gli sponsor: ASI, ASK Industries, Automobili Lamborghini, Bosch, Brembo, Bylogix, CSI, Dallara, Danisi Engineering, Dassault Systèmes, Duerre Tubi Style, Dumarey, **Ferrari**, Garrett, IHI Charging Systems International, Marelli (main sponsor), MathWorks, norelem, **Pirelli**, PwC Italia, Raise Performance, Recaro, Six Engineers, STMicroelectronics e YCOM. Mentre i 6 technical partner dell'iniziativa sono **Adler-Pelzer Group**, CSI Beond, Betacom, FCE, Flag-MS e Stellantis Italia.

L'OBIETTIVO DELLA GARA FRA RAGAZZI

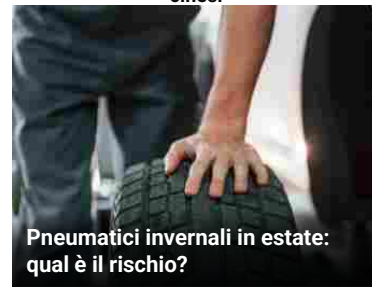
Formula SAE nasce nel 1981 per iniziativa della Society of Automotive Engineers (SAE) con l'obiettivo di mettere gli studenti universitari alla prova nella **progettazione e realizzazione di una vettura prototipo** monoposto da competizione. Pensata per un'eventuale commercializzazione. Il progetto deve rispettare specifici vincoli tecnici ed economici, simulando una commessa da parte di un'impresa automotive per un utente non professionista.

Durante la manifestazione, i team di studenti affrontano **prove statiche** (Engineering Design Discipline, Business Plan Presentation e Cost & Manufacturing Discipline) e **prove dinamiche in pista** (Acceleration, Skid Pad, Autocross, Endurance; per la

Ultime notizie



Incidente A1 per TIR fermo in galleria: coda di 7 km fra Firenze Nord e Variante di Valico
Crash test Euro NCAP del 2 settembre: pioggia di stelle per le cinesi



Pneumatici invernali in estate: qual è il rischio?

Classe 1DV la prova di Endurance è sostituita dalla prova di Trackdrive).



FRA CONOSCENZE TEORICHE E PROVA SUL CAMPO

Agonismo sì, ma soprattutto la **valorizzazione delle le competenze** maturate dagli studenti nel corso del progetto: dalle conoscenze ingegneristiche all'impegno e alla capacità organizzativa, dal rispetto delle tempistiche al coordinamento delle attività di progettazione e alla presentazione del prodotto.

Questo evento educational permette ai giovani di sperimentare le dinamiche del lavoro in team, confrontandosi con regole precise, scadenze e con le **concrete difficoltà** delle fasi di progettazione e realizzazione del prototipo.

La cerimonia d'apertura della kermesse è in programma stasera alle 21.00 sul rettilineo della pista. Quella di premiazione delle prove statiche si terrà sabato 5 settembre alle 20.30, mentre la chiusura va in scena la sera di domenica 6 settembre.

INFO PRATICHE SUL FORMULA SAE ITALY

La manifestazione è aperta al pubblico dei visitatori in tutte e cinque le giornate. I biglietti per l'accesso al paddock sono acquistabili [sia online](#) sia direttamente presso l'autodromo durante la Formula SAE Italy, alla

biglietteria d'ingresso, secondo le [tariffe specificate](#).

Ogni ulteriore informazione è reperibile sul [sito dell'iniziativa](#).

Share on:     

#AUTO ELETTRICHE

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Commenta con la tua opinione

Scrivi cosa ne pensi

Invia commento



Attualità e Mondo Auto
Manutenzione Auto

Inchieste e Dossier Esclusivi
Guide all'Acquisto e Normative

Business e Aftermarket Automotive
Prove e Recensioni Indipendenti

Chi siamo - Contatti e Pubblicità - Privacy Policy - Cookie Policy -

SICURAUTO.it- Il magazine auto per l'Automobilista e il Professionista © 2000 - 2026 - Claster Net PL6762503116

X

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Regione Emilia-Romagna

Formula Sae Italy, in pista la sfida dei giovani talenti dell'automotive

In gara 53 team universitari da 13 Paesi

TORINO, 03 settembre 2026, 18:50

Redazione ANSA

Condividi



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

È ufficialmente iniziata, con la cerimonia inaugurale all'Autodromo R. Paletti di Varano de' Melegari, in provincia di Parma, la XXI edizione di Formula Sae Italy, la competizione tecnico-sportiva internazionale organizzata da **Anfia** che porta nel cuore della Motor Valley studenti di ingegneria provenienti da università di tutto il mondo.

Sono circa 1.600 gli studenti in gara, per un totale di 53 team universitari provenienti da 13 Paesi: 43 dall'Unione europea, di cui 22 italiani rappresentativi di 21 diversi atenei, e 10 da Paesi extra-Ue.

A dare il benvenuto ai partecipanti è stato Raffaele Fregonese, direttore di Formula Sae Italy. È poi intervenuto Ranieri Niccoli, presidente del Gruppo Costruttori **Anfia** e vicepresidente dell'associazione. "È un grande piacere dare il benvenuto ai giovani talenti che, ancora una volta, si ritrovano qui, nel cuore della Motor Valley, per vivere un'esperienza che va ben oltre il risultato della competizione", ha sottolineato Fregonese. Formula Sae Italy, ha aggiunto, rappresenta "un'opportunità unica per trasformare conoscenze,

passione e creatività in esperienza concreta", mettendo alla prova competenze di ingegneria, innovazione e lavoro di squadra.

Un'esperienza particolarmente significativa in una fase di profonda trasformazione dell'industria automobilistica, chiamata a confrontarsi con nuove sfide tecnologiche, ambientali e competitive. Da qui l'invito agli aspiranti ingegneri a sfruttare il confronto con gli esperti dell'automotive e del motorsport e il lavoro nei team per trasformare la competizione in un'esperienza concreta di crescita professionale.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Passa il piano lacrime e sangue di Volkswagen: altri 50mila esuberanti, ma non chiude gli impianti

Passa il drastico piano di risanamento presentato dal ceo Oliver Blume, che punta a ridurre la sovraccapacità produttiva stimata in mezzo milione di auto e la gamma di veicoli prodotti, per risparmiare 11 miliardi di costi. Per gli stabilimenti di Emden, Zwickau, Hannover e Neckarsulm, l'azienda non vede prospettive future, ma per ora non c'è la chiusura. Positiva la reazione delle parti e dei mercati, nel solco del "meglio così che peggio". Sarà un piano lacrime e sangue, anche se il come è ancora da decidere, e soprattutto dovrebbe essere deciso assieme tra azienda, lavoratori e governo locale della Bassa Sassonia. Sulla Volkswagen permangono prospettive temporalesche, ma il sistema della Mitbestimmung, la concertazione, cerca di attenuarne le conseguenze. Dopo i 50mila esuberanti concordati a fine 2024 con il sindacato, i vertici della casa automobilistica tedesca avevano annunciato la necessità di un taglio di altri 50mila lavoratori e la chiusura di quattro stabilimenti in Germania: il potente sindacato IG Metall e il lander della Bassa Sassonia si sono trovati di fronte alla possibilità che gli azionisti forti - le famiglie Porsche, Piech e il fondo del Qatar - convocassero una assemblea straordinaria per forzare la mano e aggirare il veto di sindacato e governo locale nel Consiglio che gestisce l'azienda. E così giovedì, in una riunione del Comitato Esecutivo del Consiglio di Sorveglianza che è stata anticipata di un giorno rispetto alla scadenza prevista per venerdì, hanno fatto buon viso a cattivo gioco in cambio di una formulazione più morbida del piano, che resta confermato negli obiettivi ma più sfumato sulla chiusura degli impianti e sugli esuberanti. L'amministratore delegato di Volkswagen, Oliver Blume, ha così raggiunto il suo obiettivo: la fuga di notizie sui piani allarmanti di tagli drastici e prospettive cupe hanno fatto sì che tutti siano ora uniti nel sostegno al programma di risparmio, almeno per il momento, per timore del peggio. Giovedì, al terzo piano della palazzina della direzione Volkswagen a Wolfsburg, è andata di scena per ore una drammatica trattativa nella quale il presidente del consiglio di sorveglianza Hans Dieter Pötsch, l'amministratore delegato del gruppo Oliver Blume, il ministro-presidente della Bassa Sassonia Olaf Lies (Spd) e la presidente del consiglio di fabbrica Daniela Cavallo si sono confrontati duramente, con ripetuti colpi di scena, fino a che a metà serata si è trovato l'accordo. E tutti, anche il sindacato, l'hanno votato. "Il piano per il futuro crea le condizioni per rendere il Gruppo Volkswagen e i suoi marchi più efficienti, competitivi e orientati al futuro", si legge nella dichiarazione finale. "A parere del Consiglio di Amministrazione e del Consiglio di Sorveglianza, l'attuazione del piano per il futuro è essenziale per mantenere la competitività del Gruppo Volkswagen e garantirla in modo sostenibile nel tempo". Il piano Future 2030 delinea specifici obiettivi di profitto e di riduzione dei costi e punta a massimizzare l'efficienza per raggiungere un margine operativo del 9% entro il 2030. I piani di ridimensionamento di Volkswagen mirano a ridurre la sovraccapacità produttiva stimata in mezzo milione di auto, ridurre drasticamente la gamma di veicoli prodotti per risparmiare 11 miliardi di euro di costi. Questo denaro potrà poi essere reinvestito in futuro: 125 miliardi di euro per rendere VW più solida e moderna. Il comunicato stampa fa riferimento esplicito all'obiettivo calcolato dal management di tagliare altri 50.000 posti di lavoro, oltre i 50 mila tagliati entro il 2030 con l'accordo firmato a fine 2024, ma dà scadenze indicative e non indica per ora dove avverranno le riduzioni di organico. Per gli stabilimenti di Emden, Zwickau, Hannover e Neckarsulm, il comunicato stampa contiene una formulazione apparentemente attentamente ponderata, secondo la quale il consiglio di sorveglianza ha preso atto che VW ha ancora una sovraccapacità produttiva di circa 500.000 veicoli in Europa. Per gli stabilimenti di Emden, Zwickau, Hannover e Neckarsulm - si aggiunge - attualmente non è possibile garantire una capacità produttiva successiva competitiva, che dovrebbe essere introdotta gradualmente tra il 2031 e il 2034". Implicitamente questo significa, a meno di commesse per la difesa o la robotica, tutte ipotesi al vaglio, chiusura. A questo, secondo Wirtschaftswoche, si aggiungerà, anche se non formalizzata nel comunicato del Consiglio di Sorveglianza, la chiusura entro il 2029 del marchio spagnolo Seat, già superato nel primo semestre dell'anno dallo spinoff Cupra che ha consegnato 170.100 vetture contro le 129.600 di Seat. E anche qui, quando sarà, arriveranno altri tagli di occupazione, stimati da IG Metall in almeno 10-15 mila. La sostanza è che nei prossimi anni, un dipendente su sei dell'azienda che oggi ne ha 652 mila - perderà il lavoro. Insieme ai tagli occupazionali già negoziati con i sindacati dalla fine del 2024, si tratta di 100.000 posti di lavoro in meno. In cambio, il consiglio di fabbrica e il governo del Land della Bassa Sassonia hanno chiesto al consiglio di amministrazione e al consiglio di sorveglianza un impegno chiaro per sviluppare prospettive per gli stabilimenti Volkswagen non più



redditizi di Emden, Zwickau e Hannover, nonché per lo stabilimento Audi di Neckarsulm. E tutti parlano di accordo positivo, visto il contesto. Il sindacato IG Metall e il governo regionale rivendicano di aver "impedito una pericolosa escalation del conflitto e aperto la strada a soluzioni praticabili. Secondo la presidente di IG Metall, Christiane Benner, e della presidente del consiglio di fabbrica, Daniela Cavallo, lo scorporo del marchio principale Volkswagen Autovetture e di VW Components è stato definitivamente accantonato, e l'attacco alle strutture di cogestione è stato quindi respinto con successo. Nessuno stabilimento è stato abbandonato e, contrariamente a quanto riportato da diversi media, non ci sono chiusure di stabilimenti in vista. Bisogna piuttosto elaborare soluzioni concrete per tutte le sedi, e continuiamo a ritenere il consiglio di amministrazione esplicitamente responsabile di questo compito". Anche il Ministro Presidente della Bassa Sassonia, Olaf Lies, ha definito la decisione un "accordo a prova di futuro". L'amministratore delegato del gruppo, Oliver Blume, ha a sua volta parlato di un "segnale forte per il futuro del Gruppo Volkswagen". E persino il riservatissimo Wolfgang Porsche, a capo della potente famiglia di azionisti, è intervenuto: "La decisione relativa al Piano Futuro 2030 era necessaria e corretta - ha dichiarato - Volkswagen deve rispondere con decisione alle mutevoli condizioni di mercato per garantire la solidità economica a lungo termine dell'azienda. La rotta è ormai tracciata. Il vero lavoro inizia ora." Ma gestire i tagli e soprattutto la chiusura delle quattro sedi resta un compito difficile anche per le ricadute sociali e politiche che comporterà. La regione della Frisia orientale, ad esempio, dipende fortemente economicamente dallo stabilimento VW di Emden. Circa 30.000 posti di lavoro dipendono direttamente o indirettamente dallo stabilimento Volkswagen. Un'economia intera costruita attorno a un sito produttivo. Chiuderlo sarebbe una scelta politica e sociale con conseguenze difficilmente reversibili. Stesso discorso per Zwickau, nell'ex Germania dell'Est, dove un posto di lavoro su quattro è legato all'industria automobilistica. Il lavoro per garantire un futuro a Volkswagen è appena iniziato. Tuttavia promette Christiane Benner - ciò che non accetteremo mai è di imporre unilateralmente il peso ai dipendenti. Che non sono solo quelli di Volkswagen ma di tutto il comparto. Il gigante Bosch ha ad esempio annunciato ad aprile una perdita di 400 milioni nel 2025 e ha dichiarato l'intenzione di tagliare fino a 22mila posti nei prossimi anni. E problemi ce ne saranno anche in Italia. L'Anfia, l'associazione delle aziende della filiera automobilistica sottolinea che la Germania è il primo partner commerciale dell'Italia per la componentistica. E nel 2025 l'export italiano è aumentato dello 0,3%, a 24,7 miliardi. Inevitabilmente, i tagli in Germania si riverbereranno anche nel Belpaese. Nell'automotive ha dichiarato il presidente di Anfia, Roberto Vavassori - , per ogni addetto impiegato direttamente da un costruttore, ce ne sono almeno tre nella componentistica e nell'indotto. Il tema, quindi, non sono solo i centomila posti di lavoro, ma potenzialmente almeno quattrocentomila. Se viene cancellata una parte della produzione automobilistica, scompare anche tutto ciò che la alimenta: componenti, logistica, lavorazioni, servizi e investimenti produttivi. La Germania assorbe circa il 20% delle esportazioni italiane della filiera automotive. Siamo storicamente fornitori importanti dell'industria tedesca, soprattutto dei marchi premium. E quindi se i grandi marchi tedeschi riducono drasticamente la produzione, per le imprese italiane possono venire meno alcuni miliardi di euro di fatturato.

VERSO LE ELEZIONI

NUOVI GUAI L'inflazione da guerra indebolisce la domanda interna
Una brutta notizia per Meloni: per il Tesoro doveva guidare la crescita

Allarme per i consumi: giù la spesa nei negozi e l'automotive si ferma

» Marco Palombi

Si può dire che Donald Trump sia la peggiore disgrazia capitata a Giorgia Meloni da quando siede a Palazzo Chigi. La sconsiderata guerra all'Iran del presidente Usa, dando non certo per scontati la sua illegalità e i danni in termini di vite umane, vista dall'economia italiana e globale è una mazzata del tutto inattesa e per il governo un disastro mentre s'appresta a entrare in campagna elettorale per le Politiche (di aprile?) del 2027. I segnali che preoccupano l'esecutivo si accumulano ogni giorno che passa: i prezzi folli dei carburanti, quelli già aumentati e che ancora più lo faranno delle bollette di luce e gas, l'inflazione che ha appena iniziato a colpire i beni e i servizi. Due dati di questi giorni, per dire, segnalano un rischio non piccolo di gelata su una crescita che per due trimestri era risultata superiore alle attese (soprattutto grazie all'aumento delle spese del P-nrr): l'automotive pare essersi fermato, per così dire, mentre le vendite al dettaglio hanno proprio messo la retromarcia.

PER CAPIRE SERVE qualche informazione di contesto. La modesta ripresa della produzione industriale di quest'anno (+0,5% nel primo semestre)

deve molto alla ripresa del mercato dell'auto. Problema: ad agosto, per la prima volta nel 2026, è venuto fuori un numero non proprio rassicurante. Il riassunto lo affidiamo al comunicato dell'Anfia, la Confindustria del settore auto: "Ad agosto 2026 il mercato italiano totalizza 69.411 immatricolazioni, pari al 3,2% in più rispetto ai volumi di agosto 2025. In realtà, si tratta di una crescita apparente dovuta a un giorno lavorativo in più (21 giorni contro 20): a parità di giorni lavorativi, agosto 2026 avrebbe registrato una flessione dell'1,7%" (corsivo nostro, ndr).

Le vendite di nuove auto nei primi otto mesi dell'anno restano positive (+8,5% dopo lo sprofondo degli anni scorsi), ma il segnale è chiaro: il mercato sta rallentando, anche per via della fine degli incentivi che ha tirato giù le vendite delle auto elettriche. "Nonostante la scarsa rappresentatività del mese di agosto, il dato delle immatricolazioni non ci lascia tranquilli", dice infatti il presidente di Anfia Roberto Vavassori.

Il dato di un solo mese, e ancor più se quel mese è agosto, va infatti sempre inquadrato in un contesto più ampio per capire la dinamica, il che è già possibile per il trend delle "vendite al dettaglio", all'ingrosso la

spesa giornaliera degli italiani. Ieri Istat ha rivelato che cala per il secondo mese consecutivo sia in valore che in volume. A giugno si parlava di una piccola flessione (-0,1% in entrambe le categorie rispetto a maggio) dovuta in particolare ai beni alimentari, il dato di luglio è già più netto: -0,4% in valore e -0,5% in volume e "risultano in diminuzione sia le vendite dei beni alimentari sia quelle dei beni non alimentari". Allargando lo sguardo al trimestre maggio-luglio, le vendite al dettaglio fanno segnare un aumento dello 0,2% in valore e un calo dello 0,1% in volume rispetto ai tre mesi precedenti: significa che gli italiani spendono di più per comprare però meno prodotti. Una dinamica che risulta assai più marcata nel confronto anno su anno: a luglio 2026 i clienti hanno pagato lo 0,8% in più del luglio di un anno fa per comprare però lo 0,6% in meno. Sia le associazioni dei consumatori che quelle delle imprese del settore sottolineano la debolezza dei consumi: "In parte il calo può essere dovuto anche alla compressione degli acquisti di beni commercializzabili a causa dell'espansione della quota dei consumi obbligati per la crescita dei prezzi dei beni energetici", nota Confcommercio, decisamente non anti-meloniana; "il Paese ar-

ranca: le vendite vanno sempre peggio e attestano la difficoltà delle famiglie", scrive in modo più netto l'Unione nazionale consumatori. Riassumendo, i residenti iniziano a spendere meno perché fanno i conti con l'aumento dell'inflazione regolatogli dalla guerra di Trump: lo scontino sulle accise, pur costato 2,7 miliardi da marzo, cambia poco o nulla.

LA COSA HA UN DOPPIO aspetto spiacevole per il governo: il più ovvio è che i rincari fanno arrabbiare l'elettorato, quello meno scontato è che i consumi sono la spina dorsale del Pile, in particolare, il motore della crescita per questo biennio nelle stime del governo Meloni. Nell'ultimo Documento programmatico di finanza pubblica, che andrà aggiornato per la manovra d'autunno, sono proprio i consumi delle famiglie, insieme agli investimenti fissi lordi, a garantire che il Pil dell'Italia aumenti quest'anno e il prossimo: se la guerra Usa li manda in crisi, la stabilissima premier e ancor peggio il Paese rischiano di avere qualche serio problema in futuro.

I segnali Ad agosto primo dato negativo per le immatricolazioni nel 2026. E da giugno vendite al dettaglio in calo (il cibo soprattutto)

BENZINA E DIESEL ANCORA SU, OGGI NUOVO "SCONTO"

SONO GLI STESSI dati del ministero delle Imprese sul costo medio alla pompa a certificare ogni giorno un nuovo aumento del costo di benzina e diesel, sempre più stabilmente sopra i due euro la prima e sopra i 2,1 il secondo: anche ieri, ovviamente, è stato aggiornato un prezzo massimo da 4 anni in qua (cioè siamo ai livelli folli del 2022 dell'invasione dell'Ucraina). Ieri, infine, è arrivato in Gazzetta Ufficiale l'ultimo sconticino da 17 centesimi al litro sul gasolio per auto: durerà fino a giovedì 10 settembre e dovrebbe essere l'ultimo. Sarà finanziato dall'extragettito Iva proprio dei carburanti

diesel	2444
super	2335
diesel+	2544



Anni di crisi
Nel 2026 il mercato auto è tornato a crescere, ad agosto il primo stop FOTO ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



I tagli di Volkswagen fanno tremare l'indotto Mirafiori si ferma ancora

di MASSIMILIANO SCIULLO

➔ a pagina 2

I tagli di Volkswagen fanno tremare l'indotto Mirafiori si ferma ancora

di MASSIMILIANO SCIULLO

Tagli per 100mila posti di lavoro e marchi storici come Seat a rischio. Dalla Germania, tramite le traversie di Volkswagen, soffiano venti gelidi sulla salute dell'automotive europeo. Il gigante vacilla e, alla sua ombra, tremano anche buona parte delle aziende dell'indotto piemontese. Perché se da un lato è profondo il legame con Stellantis, dall'altro la diversificazione ha portato a guardare verso altri mercati. E la Germania è uno di questi. Circa tre fornitori piemontesi su quattro lavorano stabilmente con partner tedeschi.

«La situazione di Volkswagen ci spaventa molto - dice Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anfia** -. L'export della componentistica italiana in Germania vale 5 miliardi di euro e un calo come quello che vediamo colpisce tante aziende del Piemonte». «Le difficoltà della Germania - ribadisce - si portano dietro preoccupazioni che si sommano ai cali di volumi produttivi di Stellantis, la transizione verso l'elettrico e l'arrivo dei produttori cinesi».

Analisi condivisa anche da Edoardo Pavesio, presidente di Sila Group: «Non c'è nulla che non fosse prevedibile, soprattutto tra

gli addetti ai lavori. Credo che il dato peggiore sia quello delle 500mila vetture prodotte in meno nei prossimi anni. L'Europa perderà volumi e questo impatterà sulla componentistica, soprattutto per il Nord Ovest. Purtroppo è il trend che abbiamo già visto: in Europa si vendono 16 milioni di veicoli, ma quelli importati sono sempre di più e la competizione cinese è sempre più forte. Servono regole chiare sugli aspetti di componenti prodotti in Europa, senza possibilità di aggirare le norme. Prima ci attrezziavamo per essere anche noi competitivi a costruire veicoli, meglio è. Lo spazio c'è, ma bisogna darsi una sveglia».

E per il mondo delle pmi, Fabrizio Cellino, presidente di Api Torino, sottolinea come sulla base di quanto sta accadendo in Germania sia «doveroso pensare non solo a strumenti di intervento immediati anche per le nostre imprese che hanno relazioni con quelle tedesche, ma anche alla messa in campo di politiche sovranazionali ed europee che ripensino tutto l'assetto del comparto da qui ai prossimi anni. Il tempo delle politiche utopistiche è finito».

Intanto, anche Stellantis lascia intravedere nuovi scricchiolii: proprio ieri, al termine di tre giorni di fermata nelle linee di Mirafiori,

sono stati comunicati altri due giorni di stop. Saranno lunedì e martedì. Una novità che allarma i sindacati: «Purtroppo i campanelli di allarme che ormai sentiamo da mesi sono diventati sirene - dice Edi Lazzi, segretario generale di Fiom Cgil Torino -. Queste fermate falciavano anche le produzioni di componenti delle aziende dell'indotto che stanno fronteggiando questi continui stop con cassa integrazione o mancate conferme degli interni».

Preoccupazioni anche dal mondo della politica: in Regione Valentina Cera e Alice Ravinale (Avs), ribadiscono come «dopo la lunga pausa estiva e appena una settimana di produzione annunciata a pieno ritmo, Mirafiori torna già a fermarsi. Le interruzioni sono l'ennesimo segnale di una situazione che non può più essere raccontata attraverso proclami e rassicurazioni». Al primo Consiglio regionale utile si prepara un'interrogazione urgente sul tema.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tre fornitori su quattro lavorano per la Germania: «Europa in difficoltà»
Stop di altri due giorni per la fabbrica Stellantis



↑ Volkswagen ha annunciato il taglio di 60mila posti di lavoro e l'addio al marchio Seat entro il 2029

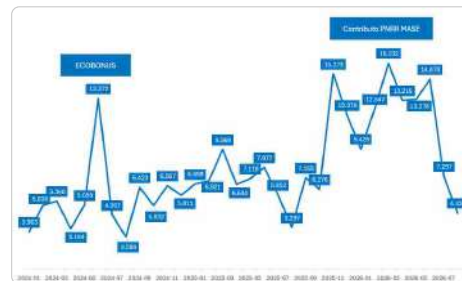


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Auto elettriche Italia: agosto frena, l'8% da inizio anno

Ad agosto la quota delle elettriche scende al 6,4% dopo la fine degli incentivi, ma il cumulato 2026 sale all'8%. Motus-E chiede una strategia di medio termine Torino, 1° settembre 2026 Secondo i dati diffusi da ANFIA, ad agosto 2026 il mercato italiano dell'auto ha totalizzato 69.411 immatricolazioni, il 3,2% in più rispetto allo stesso mese del 2025. Si tratta però di una crescita solo apparente: il mese ha contato un giorno lavorativo in più (21 contro 20) e, a parità di giorni, il mercato avrebbe segnato una flessione dell'1,7%. Nei primi otto mesi del 2026 le immatricolazioni complessive salgono invece a 1.129.596 unità, con un incremento dell'8,5% sul 2025. Auto elettriche in frenata dopo la fine degli incentivi Il dato più significativo riguarda le vetture a batteria: secondo ANFIA, il trend di crescita delle BEV rallenta sensibilmente in assenza degli incentivi all'acquisto. Ad agosto le immatricolazioni di elettriche pure sono comunque aumentate del 34% su base annua, ma la quota di mercato mensile si è fermata al 6,4%, ben lontana dai picchi superiori al 10% registrati lo scorso giugno. Nel cumulato gennaio-agosto le elettriche immatricolate sono, in crescita del 68,2% sul 2025, con una quota che sale all'8,1% (5,1% nello stesso periodo del 2025). Al 31 agosto il parco circolante elettrico puro in Italia ha raggiunto 444.863 vetture Ibride plug-in e full hybrid: la transizione tecnologica continua Diverso l'andamento delle ibride plug-in, che ad agosto raggiungono una quota del 12,1%, in crescita sia sul mese precedente (10,5%) sia su agosto 2025 (7,1%), spinte soprattutto dal canale del noleggio a lungo termine, che rappresenta il 45% delle immatricolazioni PHEV del mese. Rallenta invece la crescita di mild e full hybrid, in aumento del 6,9% nel mese con una quota del 46,6% (49% nel cumulato). Allargando lo sguardo a tutte le vetture ricaricabili (BEV, ibride, plug-in), ANFIA segnala un incremento del 18,5% ad agosto, per una quota del 17,5% del mercato mensile, e del 73,7% nel cumulato, con una quota del 17,5%. Diesel e benzina in calo: pesa il caro carburanti Prosegue invece il declino dei motori endotermici tradizionali. Le vetture a benzina calano del 20,2% ad agosto, con una quota del 20,2%, mentre le diesel scendono del 5,8%, fermandosi al 5,8% di quota. Nel cumulato dei primi otto mesi, le immatricolazioni a benzina calano del 16,7% e quelle diesel del 26%, con quote rispettivamente del 19,7% e del 6,8%. Il caro carburanti, con benzina e diesel su livelli record, sta contribuendo ad accelerare l'allontanamento dai motori tradizionali. Il confronto con l'Europa: l'Italia resta indietro Guardando agli altri mercati europei, l'Italia mostra ancora un ritardo significativo sull'elettrico. Gli ultimi dati disponibili, relativi a luglio 2026, indicano una quota di mercato delle auto elettriche del 35% in Francia, del 29,4% in Germania, del 27,6% nel Regno Unito e del 10,8% in Spagna, tutti valori superiori a quello italiano. Secondo Fabio Pressi, presidente di Motus-E, l'associazione che riunisce la filiera della mobilità elettrica in Italia, i dati di mercato europei evidenziano l'efficacia della pianificazione di medio termine degli strumenti di supporto alla domanda, e l'intervento sulla fiscalità delle flotte aziendali sarebbe un importante passo nella giusta direzione. Le richieste di Motus-E: serve una strategia oltre l'emergenza Pressi ha inoltre sottolineato la necessità di un approccio realmente strategico al tema dei trasporti, capace di andare oltre la logica emergenziale dei tagli alle accise, per ridurre progressivamente la dipendenza dalle importazioni di fonti fossili. Il presidente di Motus-E ha richiamato l'attenzione anche sulla clausola di salvaguardia nazionale prevista dalla Commissione UE per gli interventi legati a sicurezza energetica ed elettrificazione dei consumi, risorse già impiegate da numerosi Stati membri e che, secondo Pressi, sono decisive per fronteggiare una crisi sistemica che ha già spinto centinaia di migliaia di automobilisti e imprese in tutta Europa a puntare sui vantaggi della mobilità elettrica. Domande frequenti sul mercato delle auto elettriche in Italia Quante auto elettriche sono state immatricolate in Italia ad agosto 2026? Secondo ANFIA, ad agosto 2026 sono state immatricolate 4.377 auto elettriche pure (BEV), con una quota di mercato del 6,4% e una crescita del 34% su base annua. Qual è la quota di mercato delle elettriche in Italia nel 2026? Nei primi otto mesi del 2026 le auto elettriche hanno raggiunto una quota dell'8% del mercato italiano, contro il 5,1% dello stesso periodo del 2025. Perché le vendite di auto elettriche sono rallentate ad agosto? Il rallentamento è legato principalmente all'esaurimento del bonus auto 2025: senza incentivi all'acquisto, la crescita delle BEV si è ridimensionata rispetto ai picchi di giugno, quando la quota aveva superato il 10%. Come vanno le ibride plug-in in Italia? Le ibride plug-in continuano a crescere, raggiungendo una quota del 12,1% ad agosto 2026, sostenute soprattutto dal canale del noleggio a lungo termine. Come si posiziona l'Italia rispetto agli altri mercati europei sull'elettrico? L'Italia resta indietro: a luglio 2026 la quota di elettriche era del 35% in Francia, del 29,4% in Germania, del 27,6% nel Regno Unito e del 10,8% in Spagna, tutte percentuali superiori a quella italiana. Cosa chiede Motus-E per



rilanciare il mercato elettrico italiano? Motus-E chiede un approccio strategico di medio termine, con interventi sulla fiscalità delle flotte aziendali e l'utilizzo delle risorse UE per la sicurezza energetica, invece di misure emergenziali come i tagli alle accise. ?? Newsletter Motorionline Notizie dal mondo dei motori, gratis Iscriviti e ricevi direttamente nella tua casella le ultime notizie su auto, moto, Formula 1 e tutto il motorsport. Puoi disiscriverti in qualsiasi momento. ?? Auto ??? Moto ??? Formula 1 ?? MotoGP ? Nautica ? Elettrico ?? Motorsport ?? Flash News Iscriviti gratis ? Cliccando ti iscrivi alla newsletter e accetti la Privacy Policy . Niente spam, disiscrizione in un click.

«Reagire alla crisi Volkswagen Ora dazi all'80% sulle auto cinesi»

Vavassori (Anfia): l'export verso la Germania vale 5 miliardi, servono contromisure

Dopo la decisione di Volkswagen di tagliare 100 mila posti di lavoro, i componentisti italiani del settore auto spingono il pulsante dell'allarme rosso. «È vero, nel 2025 i nostri 4,9 miliardi di esportazioni verso la Germania hanno tenuto — dice il presidente di Anfia, l'associazione del settore, Roberto Vavassori —. Ma nel 2026 registriamo già un calo del 4,6%. E comunque il peggio deve venire. La verità è che rischiamo di perdere il settore automotive in Europa. L'unico modo per salvarlo è mettere subito dazi sulle auto cinesi dell'80%».

In realtà i cinesi stanno venendo a produrre in Europa per evitare i dazi messi da Bruxelles. Non riuscite a vendere a loro i vostri componenti? «I dazi presenti oggi sul settore auto non frenano l'import da Pechino — insiste Vavassori —. Si concentrano sulle auto elettriche pure mentre l'85% delle vetture che loro inviano a casa nostra sono ibride o a benzina. Un sistema efficace di tutela dai concorrenti cinesi dovrebbe prevedere un 8% di importazioni non soggette a dazi e l'80% su tutto il resto».

Insistiamo: Byd ormai tre anni fa aveva incontrato i componentisti italiani: non riuscite a vendere i vostri pezzi a loro e alle altre case cinesi presenti in Europa? «Con Byd abbiamo organizzato 170 incontri con altrettanti componentisti. A oggi soltanto uno lavora per il loro stabilimento in Ungheria. La verità è che i cinesi vengono in Europa ad assemblare. I componenti se li portano da casa, prodotti dalle loro aziende. E anche una buona quota di personale arriva dalla Cina. Diciamo che non è questa la strada per risolvere il problema».

Vavassori non si aspetta un recupero da parte dei capo fi-

liera tedeschi. «Volkswagen ha detto che la ristrutturazione è funzionale a ridurre le auto prodotte da 12 a 9 milioni l'anno, ma già adesso sono intorno ai 9 milioni. Hanno capito che non riusciranno a tornare ai livelli produttivi di 5-6 anni fa. E anche qui c'entra la Cina, nel ruolo di compratore, però. Per molti marchi tedeschi quello cinese era il secondo se non il primo mercato. Soltanto nel primo semestre dell'anno le loro vendite in Cina hanno registrato un meno 15%. Se poi giriamo la medaglia e guardiamo alle auto cinesi vendute in Europa, vediamo che in Italia hanno già raggiunto il 15% del mercato, in alcuni Paesi sono oltre il 20. La dura verità è che la produzione Ue continuerà a calare. La Cina ha un atteggiamento predatorio verso il mercato europeo. Chi compra un'auto cinese deve sapere che toglie lavoro in Europa».

Ammettiamo che vengano messi i dazi all'80%: non risolverebbero il problema alla radice. Il punto è rendere la nostra industria competitiva... «Prendere tempo ci serve appunto per recuperare competitività. E anche perché a breve la Cina avrà gli stessi problemi che abbiamo noi. A partire dal calo demografico. In quanto all'Europa, l'Industrial accelerator Act non è adeguato. Si introduce la difesa del Made in Europe, ma si considera Made in Europe anche quello che arriva dal Nord Africa. I cinesi potranno benissimo andare a produrre in Marocco o Turchia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La produzione

I cinesi stanno venendo a produrre in Europa per evitare i dazi messi da Bruxelles



Roberto Vavassori, presidente di Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) per il quadriennio 2023-2026



Varano Melegari Studenti da tutto il mondo per la XXI^a Formula Sae Italy Sfida in pista per gli ingegneri di domani

» Varano Melegari La XXI edizione di Formula SAE Italy, organizzata da ANFIA, entra nel vivo con consueto rush finale di oggi con la proclamazione dei vincitori. Dopo le spettacolari prove di accelerazione, il feedback sulla presentazione del business plan, sulla disciplina di costi e produzione e sulla disciplina di progettazione ingegneristica, oggi è atteso il gran finale con la cerimonia finale, in programma questa sera.

Di grande impatto la ceri-

monia di apertura, svolta secondo consuetudine sul rettilineo del Paletti, che vede protagonisti studenti di ingegneria provenienti da università di tutto il mondo, circa 1.600 studenti provenienti da tredici Paesi, in rappresentanza di 53 team universitari - di cui 43 dell'Unione europea (22 gli italiani, da 21 diversi atenei) e 10 extra-UE.

I lavori sono stati aperti da Raffaele Fregonese, direttore di Formula SAE Italy e Raineri Niccoli - presidente del

Gruppo costruttori ANFIA e vice presidente di ANFIA, con il saluto di benvenuto di Cristina Gabelli, sindaco di Varano, che patrocina la manifestazione insieme alla Provincia e alla Regione e Giampaolo Dallara, fondatore e presidente di Dallara Group, che ha rivolto il proprio saluto ai giovani partecipanti, augurando loro una competizione ricca di soddisfazioni.

«In un'industria automobilistica chiamata ad affrontare profonde trasformazio-

ni sul fronte tecnologico, ambientale e della competitività, la capacità di sperimentare e la determinazione a superare i limiti rappresentano una risorsa fondamentale», ha sottolineato Niccoli.

«Sfruttare questa esperienza come banco di prova per sviluppare le proprie potenzialità e lavorare sui propri margini di miglioramento - ha ribadito Fregonese - segna una tappa cruciale nel loro percorso di crescita».

V.Stra.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Da tredici Paesi

All'evento partecipano team provenienti da 53 università.



AUTOMOTIVE

Vehicle Valley cambia strada: meno struttura, più mercati

Il progetto punta su una rete più leggera e sulle missioni internazionali per il rilancio

Walter Caputo

■ Una fillera da circa 66 mila occupati cerca una nuova formula per conquistare clienti e investimenti. A meno di un anno e mezzo dalla presentazione, Vehicle Valley si prepara a cambiare assetto: l'associazione nata per valorizzare l'automotive piemontese va verso la liquidazione, mentre il marchio dovrebbe sopravvivere come strumento di promozione internazionale. Secondo quanto riportato dalla Stampa, la presidente Monica Mailander ha già rassegnato le dimissioni. Il progetto ripartirebbe da una rete più leggera, senza quote associative e con un manifesto comune al quale le aziende potranno aderire.

Il cambio di direzione, sostenuto soprattutto da Regione e Camera di commercio, nasce da un problema economico e organizzativo: le imprese che pagavano chiedevano servizi concreti, mentre la struttura rischiava di sovrapporsi alle associazioni imprenditoriali. Per ampliare le attività sarebbero servite risorse aggiuntive, aumentando i costi senza rendere altrettanto riconoscibili i vantaggi dell'adesione.

La revisione arriva dopo un impegno finanziario nella formula originaria: dalla documentazione regionale citata dal quotidiano risulta che nel 2026 sono stati

impegnati 50 mila euro per la quota della Regione. Attorno all'iniziativa si erano riuniti sette fondatori: Regione, Camera di commercio, Unione Industriali, Apl, Cna, Italdesign e Pininfarina. Ora il marchio dovrebbe trovare spazio soprattutto nelle missioni e nelle manifestazioni estere attraverso Celpiemonte, l'agenzia regionale per l'internazionalizzazione, favorendo i contatti con potenziali clienti e investitori.

Il contesto spiega perché la partita vada oltre il destino dell'associazione. L'Osservatorio sulla componentistica automotive 2025, realizzato dalla Camera di commercio di Torino e da Anfia, fotografa per il 2024 una contrazione del fatturato della componentistica del 5,6% in Piemonte, accompagnata da una riduzione degli addetti del 2,4%. A livello nazionale, i ricavi del comparto sono scesi del 6%, attestandosi a circa 55,5 miliardi di euro, per un universo di 2.134 imprese e circa 168 mila occupati automotive. Sono dati riferiti alla componentistica, un perimetro distinto dall'intero settore dell'auto.

Anche sui mercati esteri la filiera ha attraversato una fase difficile. Nel 2024 le esportazioni piemontesi di automobili e componenti sono scese a 11,1 miliardi di euro, il 20,9% in meno rispetto al 2023. La frenata si è concentrata sulle automobili, con un calo del 34,1%,

mentre per parti e componenti la diminuzione è stata del 2%. Il Piemonte ha comunque mantenuto il primo posto nazionale nell'export del settore, con una quota del 27,4%. La dimensione internazionale resta un punto di forza, ma non mette al riparo dalle oscillazioni della domanda.

Il 2025 ha mostrato andamenti differenti lungo la catena produttiva. Secondo la Relazione sullo stato dell'ambiente 2026 della Regione, l'export piemontese di autoveicoli è diminuito dell'11,2%, mentre quello della componentistica è cresciuto del 4,9%. Nel complesso, i mezzi di trasporto hanno registrato una flessione del 2,6%, conservando il 20,4% delle esportazioni regionali. Quest'ultima categoria comprende anche comparti diversi dall'auto e non può essere utilizzata come misura esclusiva della salute dell'automotive.

La divergenza tra vetture e componenti suggerisce che le prospettive dei fornitori non coincidano necessariamente con quelle della produzione automobilistica locale. Servire più costruttori e mercati può attenuare l'esposizione alle difficoltà di un singolo committente. La diversificazione resta però una sfida aperta: l'Osservatorio Tea presentato a luglio 2026 segnala una dipendenza ancora elevata da Stellantis, soprattutto fra i fornitori più

piccoli, che esprimono le aspettative peggiori per il calo delle commesse e la debole domanda europea. Più favorevoli le attese delle aziende impegnate nell'innovazione legata all'elettrificazione.

Per leggere questa trasformazione è utile tornare alle riflessioni dello storico dell'industria Giuseppe Berta. Nel saggio 'Fiat-Chrysler e la deriva dell'Italia industriale', pubblicato nel 2011, Berta individuava una tensione destinata a segnare il futuro torinese: l'espansione internazionale della grande impresa può diventare una condizione della sua sopravvivenza, senza garantire il mantenimento del legame con il territorio d'origine. Il successo globale di un gruppo e lo sviluppo della città che lo ha generato non procedono necessariamente insieme.

Applicata al presente, questa chiave di lettura mette a fuoco il compito della filiera piemontese: costruire una capacità autonoma di attrarre ordini, trattare competenze e sviluppare tecnologie. Un marchio territoriale può contribuire a rendere riconoscibile questo patrimonio, ma la sua efficacia dipende dalla consistenza industriale che rappresenta. Senza investimenti e prodotti competitivi, la promozione rischia di avere pochi risultati da offrire alle imprese.

Berta aveva inoltre ri-

chiamato l'urgenza della riconversione. In un'intervista del 2019, ricordata da Repubblica dopo la sua scomparsa nel 2024, sollecitava interventi per accompagnare una parte consistente della filiera verso le piattaforme elettriche e mobilitare gli investimenti necessari. Una riflessione che colloca il problema sul terreno delle capacità produttive e dell'aggiornamento tecnologico.

Un secondo riferimento, diverso ma complementare, arriva da Luca Ricolfi. Nella 'Società signorile di massa', il sociologo analizza la possibilità che consumi

elevati e ricchezza accumulata convivano con un'economia stagnante e una produttività debole. Il patrimonio ereditato dal passato può sostenere il benessere senza assicurare un'analoga capacità di generare nuova ricchezza. È una tesi sul sistema italiano, non un giudizio sul progetto piemontese.

Per Torino, la domanda che questa analisi suggerisce è quanto del patrimonio industriale si traduca oggi in nuovo valore aggiunto, lavoro qualificato e redditi. La reputazione automobilistica della città è una risorsa, ma va alimentata con at-

tività capaci di competere. Il criterio con cui valutare Vehicle Valley dovrebbe quindi essere il contributo alla crescita delle imprese: accesso a nuovi clienti, diversificazione delle commesse, occasioni di investimento.

La scelta di alleggerire la struttura può avere una logica economica se riduce le duplicazioni e concentra le risorse sulle attività utili. Per le aziende più piccole, iniziative commerciali condivise possono rendere accessibili interlocutori altrimenti difficili da raggiungere. Per trasformare un incontro in un contratto servono pe-

rò certificazioni, capacità produttiva, solidità finanziaria e competenze adeguate: condizioni che la promozione può valorizzare, ma non creare da sola.

Il nuovo corso andrà dunque misurato con indicatori verificabili: imprese coinvolte, contatti trasformati in ordini, investimenti attratti e ampliamento della clientela. La liquidazione dell'associazione non dimostra, da sola, l'inutilità del progetto; la sopravvivenza del marchio non ne garantisce il successo. La prova sarà la capacità di aiutare un territorio ancora industrialmente rilevante a produrre nuova ricchezza.



La revisione arriva dopo un impegno finanziario nella formula originaria



Formula Sae, scende in pista il team bergamasco E-Racing

Campionato studentesco

■ Mentre a Monza i 22 piloti della Formula Uno affrontano il Gran premio d'Italia, in provincia di Parma, sul circuito Riccardo Paletti di Varano de' Melegari, sono pronti a una sfida altrettanto sentita i 53 team studenteschi della Formula Sae Italy, competizione universitaria internazionale dedicata alla progettazione automobilistica.

Tra i 600 giovani ingegneri, provenienti da 13 Paesi ci sono anche 26 membri dell'E-Racing Bergamo, in rappresentanza dei 70 studenti universitari dell'Università di Bergamo che ogni anno lavorano ad ogni aspetto del modello di macchina da corsa che proverà a scendere in pista e disputare la gara vera e propria. Il campionato di Formula Sae organizzato da Anfia, infatti, non è solo una «corsa fra



La vettura con cui E-Racing Bergamo partecipa a Formula Sae

auto». Formula Sae valuta gli aspetti tecnici sia dell'auto che del team. Sono assegnati punteggi per il business plan, i progetti aerodinamici, l'analisi dei processi produttivi, dimostrando che la capacità di correre è già stata sviluppata sulla carta prima che nel piede del pilota.

«La monoposto diventa così lo strumento attraverso il quale gli studenti sperimentano concretamente il lavoro su un progetto complesso» spiega Sergio

Cavalieri, rettore dell'Università di Bergamo, partner accanto a Confindustria Bergamo che, attraverso il direttore Paolo Piantoni, sottolinea come E-Racing rappresenti «un vero e proprio incubatore di competenze e progettualità, che hanno il potenziale di andare ben oltre il solo ambito automotive». Il progetto è sostenuto da 19 aziende bergamasche fornitori di componenti e supporto al team.

Astrid Serughetti



il borghese

di Andrea Monticone

Ora fa paura Volkswagen

L'uscita di Iveco Group verso gli indiani di Tata Motors e la recente cessione di Italdesign Giugiaro alla multinazionale americano-indiana Ust - e con l'idea di puntare più sull'aerospazio che sull'automotive, nel medio termine - tracciano la rotta di una mappa industriale torinese sempre più straniera. In controtendenza si muove solo il gruppo Arvedi, che fa la marcia contraria e rileva l'italiana Cnl sottraendola alla proprietà indiana. Ma dietro la scacchiera delle acquisizioni, l'indotto dell'automotive e della siderurgia piemontese vive una delle stagioni più incerte della sua storia recente. Non ci sono solo le preoccupazioni legate a Stellantis - con i continui stop produttivi nello (...)

a pagina 3

il borghese

segue dalla prima pagina

(...) stabilimento di Mirafiori, con il focus strategico sul mercato USA, e i dubbi sul futuro della catena di fornitura di Iveco - a far tremare la filiera. A spaventare gli imprenditori subalpini è ora il terremoto in arrivo da Wolfsburg: la crisi del gruppo Volkswagen, pronto a sfornare tagli drastici fino a 100mila posti di lavoro e con marchi storici come Seat messi in discussione.

L'asse con la Germania: tre fornitori su quattro a rischio

L'ANALISI Da Italdesign (ex Giugiaro) agli americano-indiani all'ombra dei tagli del colosso tedesco

Ecco i nuovi padroni dell'automotive Incubo Volkswagen per 3 aziende su 4

Negli anni, per smarcarsi dalla mono-committenza storica con la Fiat, le aziende piemontesi hanno intrapreso una virtuosa strada di diversificazione dei mercati. Il partner privilegiato è diventato proprio il colosso tedesco: oggi circa tre fornitori su quattro in Piemonte lavorano stabilmente con costruttori o sistemisti della Germania.

«La situazione di Volkswagen ci spaventa molto» spiega senza mezzi termini Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia. «L'export della componentistica italiana in Germania vale 5 miliardi di euro e un calo di queste dimensioni colpisce duramente la nostra regione. Le difficoltà tedesche si sommano ai cali di volume di Stellantis, alle incertezze della transizione elettrica e all'avanzata dei costruttori cinesi».

L'ombra cinese e la perdita di volumi in Europa

A confermare la gravità del momento è anche Edoardo Pavesio, presidente di Sila Group, che su Repubblica richiama l'attenzione sulle dinamiche strutturali del mercato continentale: «Non c'è nulla che non fosse prevedibile tra gli addetti ai lavori» evidenzia Pavesio. «Il dato peggiore è la stima di 500mila vetture prodotte in meno nei prossimi anni. L'Europa perderà volumi importanti e questo impatterà sulla componentistica del Nord Ovest. Su 16 milioni di veicoli venduti in Europa, la quota di auto importate e la concorrenza cinese crescono a ritmi altissimi. Servono regole chiare sui componenti prodotti in Europa per evitare stratagemma di delocalizza-

zione. Bisogna darsi una sveglia per tornare competitivi».

Api Torino: «Basta con le politiche utopistiche»

Dalla parte delle piccole e medie imprese, Fabrizio Cellino, presidente di Api Torino, sollecita un cambio di rotta immediato che superi la gestione dell'emergenza per approdare a nuove tutele europee: «Alla luce di ciò che sta accadendo in Germania è doveroso attivare strumenti di intervento immediati a sostegno delle nostre imprese legate ai gruppi tedeschi» ribadisce Cellino. «Allo stesso tempo servono politiche europee che ripensino l'intero assetto industriale nei prossimi anni. Il tempo delle politiche utopistiche è definitivamente finito».

Fra cambi di bandiera societari e tempeste di mercato estero, per Torino e il Piemonte si apre un autunno decisivo per la tenuta del proprio tessuto economico e industriale.

[A.MON.]

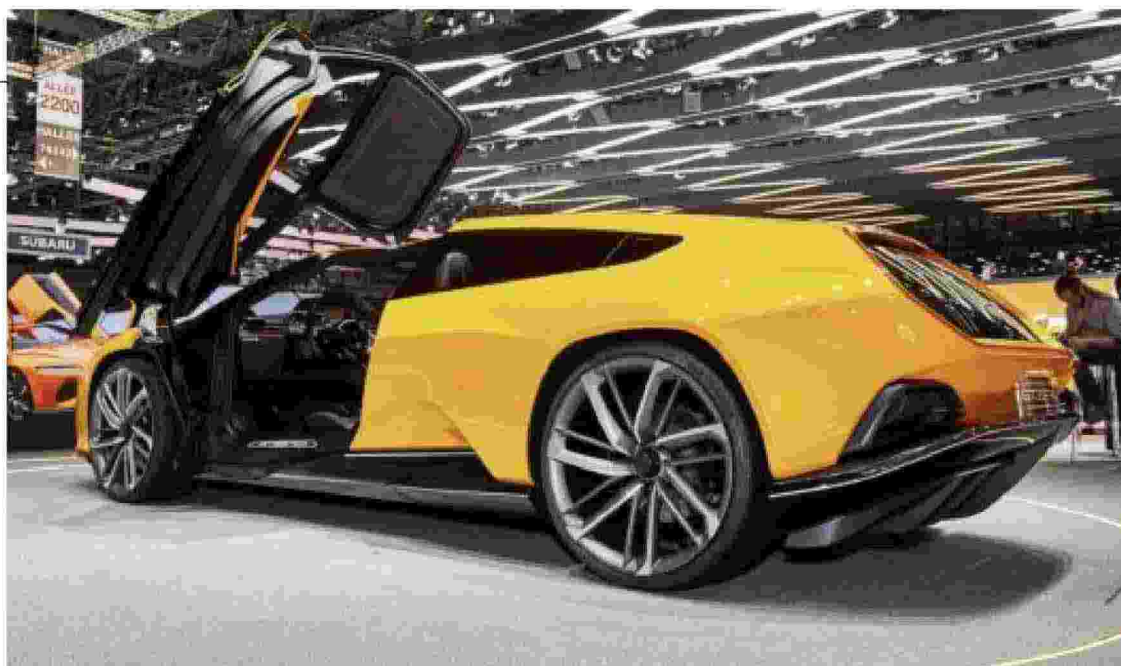




Gianmario Giorda



Fabrizio Cellino



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



FTSE MIB INV. FTSE IT All-Share INV. CAC 40 -0,09% DAX 40 +0,17% FTSE 100 INV. Dow Jones -0,51% NASDAQ -0,29%

L'Economia
Imprese

FINANZA BORSARISPARMIOTASSECONSUMICASALAVOROTRASPORTIIMPRESELIFENAUTICAPENSIONICHIEDI ALL'ESPERTOINNOVAZIONEOPINIONIPROFESSIONISTI

STORIEL'ECONOMIA DEL FUTUROENERGIESPORT E AFFARI

20:22 Meloni: stabilità non è vezzo
ma scudo per Paese, conti in ordine17:47 Chiusura poco mossa per
l'azionario europeo in attesa delle16:49 Carburanti, prorogato al 10
settembre il taglio accise sul gasolio.16:29 Trump: Fed tagli i tassi o
interromperò scambi commerciali

IN EVIDENZA

Cernobbio, Vannacci non convince: «Non è preparato, improvvisa». Gli applausi per Mario Monti



IL COLLOQUIO



Vavassori (Anfia): «Bisogna reagire alla crisi Volkswagen, ora dazi all'80% sulle auto cinesi»



di Rita Querzé



Il presidente: «Un sistema efficace di tutela dai concorrenti cinesi dovrebbe prevedere un 8% di importazioni non soggette a dazi e l'80% su tutto il resto»



Dopo la decisione di Volkswagen di tagliare 100 mila posti di lavoro, i componentisti italiani del settore auto spingono il pulsante dell'allarme rosso. «È vero, nel 2025 i nostri 4,9 miliardi

di esportazioni verso la Germania hanno tenuto — dice il presidente di **Anfia**, l'associazione del settore, Roberto Vavassori —. Ma nel 2026 registriamo già un calo del 4,6%. E comunque il peggio deve venire. La verità è che rischiamo di perdere il settore automotive in Europa. L'unico modo per salvarlo è mettere subito dazi sulle auto cinesi dell'80%».

La concorrenza cinese

In realtà i cinesi stanno venendo a produrre in Europa per evitare i dazi messi da Bruxelles. Non riuscite a vendere a loro i vostri componenti? «I dazi presenti oggi sul settore auto non frenano l'import da Pechino — insiste Vavassori —. Si concentrano sulle auto elettriche pure mentre l'85% delle vetture che loro inviano a casa nostra sono ibride o a benzina. Un sistema efficace di tutela dai concorrenti cinesi dovrebbe prevedere un 8% di importazioni non soggette a dazi e l'80% su tutto il resto».

Insistiamo: Byd ormai tre anni fa aveva incontrato i componentisti italiani: non riuscite a vendere i vostri pezzi a loro e alle altre case cinesi presenti in Europa? «Con Byd abbiamo organizzato 170 incontri con altrettanti componentisti. A oggi soltanto uno lavora per il loro stabilimento in Ungheria. La verità è che i cinesi vengono in Europa ad assemblare. I componenti se li portano da casa, prodotti dalle loro aziende. E anche una buona quota di personale arriva dalla Cina. Diciamo che non è questa la strada per risolvere il problema».

La crisi tedesca

Vavassori non si aspetta un recupero da parte dei capo filiera tedeschi. «Volkswagen ha detto che la ristrutturazione è funzionale a ridurre le auto prodotte da 12 a 9 milioni l'anno, ma già adesso sono intorno ai 9 milioni. Hanno capito che non riusciranno a tornare ai livelli produttivi di 5-6 anni fa. E anche qui c'entra la Cina, nel ruolo di compratore, però. Per molti marchi tedeschi quello cinese era il secondo se non il primo mercato. Soltanto nel primo semestre dell'anno le loro vendite in Cina hanno registrato un meno 15%. Se poi giriamo la medaglia e guardiamo alle auto cinesi vendute in Europa, vediamo che in Italia hanno già raggiunto il 15% del mercato, in alcuni Paesi sono oltre il 20. La dura verità è che la produzione Ue continuerà a calare. La Cina ha un atteggiamento predatorio verso il mercato europeo. Chi compra un'auto cinese deve sapere che toglie lavoro in Europa».

La competitività dell'industria

Ammettiamo che vengano messi i dazi all'80%: non risolverebbero il problema alla radice. Il punto è rendere la nostra industria competitiva... «Prendere tempo ci serve appunto per recuperare competitività. E anche perché a breve la Cina avrà gli stessi problemi che abbiamo noi. A partire dal calo demografico. In quanto all'Europa, l'Industrial accelerator Act non è adeguato. Si introduce la difesa del Made in Europe, ma si considera Made in Europe anche quello che arriva dal Nord Africa. I cinesi potranno benissimo andare a produrre in Marocco o Turchia».

LEGGI ANCHE

Volkswagen, via libera al taglio di 100 mila dipendenti. Pronta la vendita di 750 aziende: le strade per Ducati. Il titolo vola in Borsa **di Francesco Bertolino**

Stellantis ferma ancora la produzione a Mirafiori: manca un componente dei motori. I timori dei sindacati **di Francesco Bertolino**

La crisi Volkswagen si avvia, i sindacati temono 140 mila tagli: «A rischio

Le Guide
Le guide per approfondire i temi più discussi

Ricerca un termine nelle guide



COMPRAVENDITA
IMMOBILI



LEGGE 104



FATTURA
ELETTRONICA. COS'È
COME FUNZIONA.



CRIPTOVALUTE. QUALI
SONO E COME
FUNZIONANO.

Moneta

[Leggi il settimanale](#)[Abbonati](#)

il Giornale

Aggiornato alle ore 17:57

IN EVIDENZA

[ARIANNA MELONICERNOBBIUCRAINADI BATTISTA SASSONIA-ANHALT](#)[Automotive](#)

A Varano gli ingegneri del futuro costruiscono l'automobile

Alla Formula SAE Italy 1.600 studenti provenienti da 13 Paesi si sono sfidati con monoposto progettate e realizzate negli atenei. In pista vetture termiche, elettriche e driverless, mentre. Presente anche l'ASI: con i biocarburanti si può...

[Cesare Gasparri Zezza](#)

06 settembre 2026 - 19:43

Espandere

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



 [SEGUI IL GIORNALE SU GOOGLE DISCOVER](#)
 [SCEGLI IL GIORNALE COME FONTE PREFERITA](#)

Per cinque giorni l'autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari si è trasformato in qualcosa a metà fra un circuito, un'ateneo e un grande colloquio di lavoro. Nei box non c'erano piloti professionisti e squadre milionarie, ma

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

1.600 studenti arrivati da 13 Paesi, divisi in 53 team in rappresentanza di 51

atenei.

La Formula SAE Italy, giunta alla ventunesima edizione e organizzata dall'ANFIA, chiede ai partecipanti di progettare e costruire una monoposto come se a commissionarla fosse una vera azienda automobilistica. Non basta che la vettura funzioni e sia veloce. Il progetto deve essere tecnicamente valido, economicamente sostenibile e potenzialmente commercializzabile...

È questa la caratteristica che distingue la manifestazione da una normale competizione universitaria. Prima di entrare in pista, le squadre affrontano tre prove statiche. Nell'Engineering Design gli studenti devono difendere davanti ai tecnici ogni scelta compiuta sulla vettura. Nel Cost & Manufacturing spiegano materiali, processi produttivi e costi. Nel Business Plan cercano invece di convincere una giuria a investire nel progetto. Soltanto dopo arrivano accelerazione, skid pad, autocross ed endurance.

Il risultato è una sorta di industria automobilistica in miniatura. C'è chi si occupa di aerodinamica e chi di elettronica, chi progetta il telaio, chi cerca sponsor e chi deve intervenire quando, pochi minuti prima di una prova, qualcosa smette di funzionare. "Lo spirito è rimasto quello delle origini", spiega Gianmarco Giorda, direttore generale dell'ANFIA. "L'obiettivo è offrire ai ragazzi un'esperienza unica e permettere alle aziende di incontrare studenti che, oltre alle competenze tecniche, sanno lavorare in squadra, sotto pressione e gestire problemi all'ultimo minuto".

Ventidue dei 53 team erano italiani, provenienti da 21 atenei. La categoria più affollata è stata quella delle monoposto elettriche, con 24 squadre. Dodici hanno partecipato con vetture a combustione, cinque nella classe driverless e sei hanno combinato propulsione elettrica e guida autonoma. Altri sei gruppi hanno presentato il progetto senza aver ancora realizzato il prototipo.

La Formula SAE segue molto da vicino l'evoluzione dell'automobile. Negli anni sono cresciuti il peso del software, la gestione dell'energia e i sistemi di guida autonoma. Nei progetti più avanzati è comparsa anche l'intelligenza artificiale, utilizzata per analizzare le soluzioni tecniche e uniformare la documentazione. Le giurie, però, non valutano soltanto l'innovazione: robustezza, capacità produttiva e controllo dei costi restano fondamentali. Curiosamente, parlando con gli studenti emerge anche una forte attrazione per i motori tradizionali. In molti casi sono le università, seguendo ricerca e

prospettive industriali, a spingere verso i progetti elettrici. I ragazzi apprezzano elettronica e software, ma continuano a guardare con interesse alla complessità della meccanica e della combustione.

“È una dicotomia presente anche sul mercato”, osserva Giorda. “La tecnologia elettrica viene sostenuta dalla regolamentazione, ma il consumatore, soprattutto in Paesi come l’Italia, fatica ancora a considerarla come unica soluzione. La direzione è quella, ma velocità e modalità della transizione devono essere ripensate”.

Accanto ai prototipi degli studenti, a Varano si sono incontrati anche passato e presente dell’automobile. Per la prima volta l’Automotoclub Storico Italiano (ASI) ha partecipato come partner, portando in pista una Lancia Flaminia GT Touring alimentata con biocarburante. La vettura fa parte del progetto Net-Zero Classic promosso dalla Commissione ASI Green, che studia insieme a università e centri di ricerca l’impiego di benzine di origine biologica nei motori storici.

Secondo l’ASI, i test hanno mostrato prestazioni invariate o persino migliorate senza richiedere modifiche ai propulsori, con una riduzione fino all’80% del sovraccarico di anidride carbonica prodotto durante il funzionamento.

La Flaminia ha partecipato al Track Show insieme alla Dallara Stradale, a una Ferrari 275 GTB, alla Maserati GT2 Stradale e alle Alfa Romeo Giulia GTA e GTAm. Un intervallo spettacolare, ma anche un modo per ricordare agli studenti che l’innovazione automobilistica non nasce cancellando ciò che è venuto prima.

La Formula SAE serve soprattutto a questo: costruire un ponte fra università e imprese. Le aziende incontrano giovani già abituati a rispettare scadenze, dividere responsabilità, amministrare risorse limitate e rispondere delle proprie decisioni. Gli studenti, dall’altra parte, scoprono che un’automobile non è mai soltanto un esercizio d’ingegneria. È un prodotto che deve funzionare, convincere, costare il giusto e arrivare in fondo.

A Varano si assegnano coppe e punteggi. Ma per molti partecipanti il premio più importante potrebbe arrivare qualche mese più tardi, sotto forma di un contratto di lavoro.

Commenti

I commenti non sono al momento disponibili e saranno ripristinati non appena possibile. Grazie per la pazienza.

Leggi anche

[Automotive](#)

[A Varano gli ingegneri del futuro costruiscono l’automobile](#)

[Cesare Gasparri Zezza](#)

Italian Directory

For All Your Daily Needs

[Home](#) [About Us](#) [Contact](#) [Links](#) [Weblinks](#) [Gallery](#) [Listings](#)

Sunday, September 6, 2026 🌞

[Home](#) / [Economia](#) / [Vavassori \(Anfia\): «Bisogna reagire alla crisi Volkswagen, ora dazi all'80% sulle auto cinesi»](#)

Economia

Vavassori (Anfia): «Bisogna reagire alla crisi Volkswagen, ora dazi all'80% sulle auto cinesi»

September 6, 2026

di Rita Querzé

Il presidente: «Un sistema efficace di tutela dai concorrenti cinesi dovrebbe prevedere un 8% di importazioni non soggette a dazi e l'80% su tutto il resto»

Dopo la decisione di Volkswagen di tagliare 100 mila posti di lavoro, i componentisti italiani del settore auto spingono il pulsante dell'allarme rosso. «È vero, nel 2025 i nostri 4,9 miliardi di esportazioni verso la Germania hanno tenuto — dice il presidente di Anfia, l'associazione del settore, Roberto Vavassori —. Ma nel 2026 registriamo già un calo del 4,6%. E comunque il peggio deve venire. La verità è che rischiamo di perdere il settore automotive in Europa. L'unico modo per salvarlo è mettere subito dazi sulle auto cinesi dell'80%».

La concorrenza cinese

In realtà i cinesi stanno venendo a produrre in Europa per evitare i dazi messi da Bruxelles. Non riuscite a vendere a loro i vostri componenti? «I dazi presenti oggi sul settore auto non frenano l'import da Pechino — insiste Vavassori —. Si concentrano sulle auto elettriche pure mentre l'85% delle vetture che loro inviano a casa nostra sono ibride o a benzina. Un sistema efficace di tutela dai concorrenti cinesi dovrebbe prevedere un 8% di importazioni

[Continua a leggere questo articolo qui](#)[Share Article](#)Tagged: [Economia/imprese](#)[Previous Article](#)

Beretta: «La difesa cresce a doppia cifra». La filiera italiana vale quasi 8 miliardi

[Next Article](#)

Mostra del Cinema di Venezia, baci e sguardi d'intesa tra Nicola Peltz e Brooklyn Beckham



Related Posts

**TORINOCRONACA**L'EDITORIALE
IL BORGHESEEDIZIONE DIGITALE
ABBONAMENTIRESTA AGGIORNATO
NEWSLETTEREDIZIONE
DIGITALEULTIME NOTIZIE **TORINO** PROVINCIA CRONACA ECONOMIA TENDENZE TEMPO LIBERO SPORT SPECIALI CRPIEMONTE

**PERCHÉ LO ZAINO SOSPESO NON È SOLO UNA RACCOLTA
È UN GESTO D'AMORE, PIENO DI PENNE, QUADERNI E...SPERANZA
SIGNIFICA DARE A OGNI BAMBINO GLI STRUMENTI
PER SCRIVERE IL PROPRIO FUTURO**

Lions International
DISTRETTO 1081a1

-
- >
- [Torino Cronaca](#)
- >
- [Torino](#)

I RETROSCENA DELL'AUTOMOTIVE

I nuovi padroni dell'auto e l'incubo Volkswagen: così la crisi tedesca spaventa 3 aziende su 4 a Torino

Mentre Iveco va agli indiani e Italdesign parla americano, a far tremare la filiera piemontese è il piano di tagli del colosso di Wolfsburg. L'analisi della domenica di TorinoCronaca sul futuro dell'indotto tra Stellantis e la Germania



ANDREA MONTICONE, TOMMY PRINCIPE

Email:

andrea.monticone@cronacaqui.it

06 SETTEMBRE 2026 - 07:30

Non solo Stellantis: la crisi Volkswagen spaventa l'indotto piemontese



Play Pause Resume Stop

Sono previsti interventi di potenziamento infrastrutturale e manutenzione straordinaria.



I più letti



MOTORI & LIFESTYLE

Il distributore di benzina più ricco al mondo è a Montecarlo: dove fa il pieno la Ferrari di Sinner e le supercar da Bugatti a Pagani



L'uscita di **Iveco Group** verso gli indiani di **Tata Motors** e la recente cessione di **Italdesign Giugiaro** alla multinazionale americano-indiana **Ust** tracciano la rotta di una mappa industriale torinese sempre più straniera. In controtendenza si muove solo il gruppo **Arvedi**, che fa la marcia contraria e rileva l'italiana **Cnl** sottraendola alla proprietà indiana. Ma dietro la scacchiera delle acquisizioni, l'indotto dell'automotive e della siderurgia piemontese vive una delle stagioni più incerte della sua storia recente.

Powered by | EVOLUTION GROUP

Non ci sono solo le preoccupazioni legate a **Stellantis** — con i continui **stop produttivi nello stabilimento di Mirafiori** e i dubbi sul futuro della catena di fornitura di Iveco — a far tremare la filiera. A spaventare gli imprenditori subalpini è ora il terremoto in arrivo da Wolfsburg: la crisi del gruppo **Volkswagen**, pronto a sfornare tagli drastici fino a 100mila posti di lavoro e con marchi storici come Seat messi in discussione.

L'asse con la Germania: tre fornitori su quattro a rischio

Negli anni, per smarcarsi dalla mono-committenza storica con la Fiat, le aziende piemontesi hanno intrapreso una virtuosa strada di diversificazione dei mercati. Il partner privilegiato è diventato proprio il colosso tedesco: oggi **circa tre fornitori su quattro in Piemonte lavorano stabilmente con costruttori o sistemisti della Germania**.

L'INDOTTO AUTOMOTIVE PIEMONTE IN NUMERI |

Export Componentistica	5 Miliardi di Euro verso la Germania
Esposizione Mercato Tedesco	3 aziende piemontesi su 4 (75%)
Tagli previsti Volkswagen	Fino a 100.000 posti di lavoro a rischio
Stima calo volumi UE	-500.000 vetture nei prossimi anni

«La situazione di Volkswagen ci spaventa molto» spiega senza mezzi termini **Gianmarco Giorda**, direttore generale di **Anfia**. «L'export della componentistica italiana in Germania vale 5 miliardi di euro e un calo di queste dimensioni colpisce duramente la nostra regione. Le difficoltà tedesche si sommano ai cali di volume di Stellantis, alle incertezze della transizione elettrica e all'avanzata dei costruttori cinesi».

L'ombra cinese e la perdita di volumi in Europa

A confermare la gravità del momento è anche **Edoardo Pavesio**, presidente di **Sila Group**, che su *Repubblica* richiama l'attenzione sulle dinamiche strutturali del mercato continentale:

«Non c'è nulla che non fosse prevedibile tra gli addetti ai lavori» evidenzia Pavesio. «Il dato peggiore è la stima di 500mila vetture prodotte in meno nei prossimi anni. L'Europa perderà volumi importanti e questo impatterà sulla componentistica del Nord Ovest. Su 16 milioni di veicoli venduti in Europa, la quota di auto importate e la concorrenza cinese crescono a ritmi altissimi. Servono regole chiare sui componenti prodotti in Europa per evitare stratagemma di delocalizzazione. Bisogna darsi una sveglia per tornare competitivi».

Api Torino: «Basta con le politiche utopistiche»

Dalla parte delle piccole e medie imprese, **Fabrizio Cellino**, presidente di **Api Torino**, sollecita un cambio di rotta immediato che superi la gestione dell'emergenza per approdare a nuove tutele europee:

«Alla luce di ciò che sta accadendo in Germania è doveroso attivare strumenti di intervento immediati a sostegno delle nostre imprese legate ai gruppi tedeschi» ribadisce Cellino. «Allo stesso tempo servono politiche europee che ripensino l'intero assetto industriale nei prossimi anni. Il tempo delle politiche utopistiche è definitivamente finito».

Fra cambi di bandiera societari e tempeste di mercato estero, per Torino e il Piemonte si apre un autunno decisivo per la tenuta del proprio tessuto economico e industriale.

L'IMPERO EX FIAT

Addio Iveco, per gli Agnelli un incasso da 1 miliardo: ecco quanto finisce nella cassaforte di John, Lapo e Ginevra Elkan



BUSINESS & PERSONAGGI

Impero Del Vecchio, la mossa di Leonardo Maria sblocca l'eredità: in ballo 8 miliardi e la pace tra gli 8 eredi



IL FATTO

Report, il caso Giulia Innocenzi: «Non risulta iscritta all'Albo». E adesso tocca a Ranucci rispondere

In primo piano



I nuovi padroni dell'auto e l'incubo Volkswagen: così la crisi tedesca spaventa 3 aziende su 4 a Torino



L'oroscopo del 6 settembre: l'Ariete dovrebbe evitare le polemiche



Stelle a quattro zampe: l'oroscopo del 6 settembre per i nostri animali

Parla il direttore generale di Anfia, Gianmarco Giorda «Una gara che è una fucina di innovazione»

» Giunta alla sua ventunesima edizione, Formula Student Italy si conferma molto più di una competizione universitaria dedicata all'ingegneria automobilistica. Per Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), l'evento rappresenta una vera e propria «pipeline industriale», capace di mettere in contatto il mondo della formazione con le esigenze concrete delle imprese.

I numeri raccontano la portata dell'iniziativa: 51 team e oltre 1.600 studenti coinvolti in un contesto altamente competitivo, dove progettazione, innovazione e capacità operative vengono messe alla prova in condizioni reali. Non si tratta soltanto di valorizzare il talento tecnico, ma di individuare profili già pronti per il mercato del lavoro, dotati di competenze sempre più richieste dall'industria. Secondo Giorda, i partecipanti sviluppano infatti una combinazione di hard e soft skill

difficilmente acquisibile nei tradizionali percorsi formativi. Lavoro di squadra, gestione della pressione, capacità di affrontare imprevisti e risolvere criticità dell'ultimo minuto sono elementi che avvicinano l'esperienza della competizione alle dinamiche quotidiane della produzione industriale. La Formula Student assume così anche un ruolo strategico per le aziende sponsor. E, un ulteriore punto di forza consiste nell'allineamento dei progetti sviluppati dagli studenti con i principali trend del settore automotive, dall'elettrificazione alla guida autonoma. «Crediamo in questa iniziativa perché cristallizza un vantaggio competitivo concreto, sottolinea Giorda. Consente di anticipare lo sviluppo di competenze e soluzioni che l'industria può assorbire immediatamente, trasformando la competizione in una vera fucina di innovazione e di talenti».

V.Str.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

LE INCHIESTE DEL MESSAGGERO

Boom di automobili elettriche (ma sempre meno in Centro)

È record di immatricolazioni. Fino alla pausa estiva, pochi i pass richiesti per la Ztl

Il parco delle auto circolanti a Roma diventa sempre più green: nei primi sette mesi del 2026 Roma si conferma la provincia italiana con il maggior numero di auto elettriche e ibride plug-in

acquistate da privati. Delle 76.118 vetture ricaricabili immatricolate in tutta Italia fino a luglio, 7.302 sono state registrate nella sola provincia della Capitale, pari al 9,6% del totale. Ora ci sarà

da capire quanto peserà questa flotta verde sull'accesso nella Ztl di Roma dopo che il Comune ha deciso di far pagare i pass per le elettriche mille euro l'anno dopo le gratuità degli anni scorsi.



Magliaro e Spagnoli
a pag. 38 e 39

Le inchieste del Messaggero

Un boom di auto elettriche (nei primi 7 mesi dell'anno)

Roma guida la classifica delle immatricolazioni dei mezzi ricaricabili con 7.302 macchine ecologiche nuove (il 9,6% di tutta Italia). Scavalcata Milano

Sofia Spagnoli

I DATI

La svolta green del parco auto della Capitale continua a prendere piede: nei primi sette mesi del 2026 Roma si conferma la provincia italiana con il maggior numero di auto elettriche e ibride plug-in acquistate da privati. Delle 76.118 vetture ricaricabili immatricolate in tutta Italia fino a luglio, 7.302 sono state registrate nella sola provincia della Capitale, pari al 9,6% del totale. È quanto emerge dai dati diffusi dall'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia). Alle spalle di Roma si collocano Napoli, con 5.370 immatricolazioni (7,1%), e Milano, con 4.394 (5,8%). Nella top five anche Catania con 3.153 unità (4,1%) e Palermo con 2.678 (3,5%).

Nel report diffuso nello stesso periodo dello scorso anno era invece Milano a guidare la diffusione della mobilità a zero emissioni, con 2.482 immatricolazioni, seguita dalla Capitale con 2.127 e da Brescia, medaglia di bronzo con 904. Ma il sorpasso dell'Urbe era arrivato già nel finale dell'anno: a dicembre Roma aveva già superato la Città della Madonnina, chiudendo il 2025 con 5.788 vetture ricaricabili immatricolate dai privati, contro le 5.210 di Milano e le 1.980 di Brescia. Un primato confermato anche dai dati Istat, secondo cui la Capitale è stata nel 2025 la prima provincia italiana per immatricolazioni di auto elettriche ai privati, con una quota vicina al 9% del mercato locale, contro una media nazionale del 6%.

LE DISPOSIZIONI

Un'impennata che ha fatto crescere in modo consistente il numero di auto elettriche in circolazione, tanto da spingere Palazzo Senatorio a ripensare le

regole per l'accesso al Centro storico. La principale novità introdotta dal Campidoglio riguarda la Ztl, dove le auto elettriche potevano circolare gratuitamente. Dal primo luglio serve invece un permesso. A pagamento, ma comunque a un prezzo agevolato: il tagliando costa 1.000 euro, il 50% in meno rispetto alla tariffa ordinaria. Sono rimaste invece inalterate le altre misure a sostegno della mobilità elettrica: le auto elettriche continuano a beneficiare delle agevolazioni previste in occasione delle domeniche ecologiche e, per quanto riguarda la sosta, possono ancora parcheggiare gratuitamente sulle strisce blu.

Se sulle regole il Campidoglio ha stretto la presa per contenere il traffico nel Centro storico, sul fronte delle infrastrutture

ha invece aumentato gli interventi per sostenere la mobilità elettrica. Sono così partiti diversi progetti per aumentare il numero di colonnine di ricarica in tutta la Capitale. Al momento sono 797 gli impianti di ricarica, (che comprendono più colonnine) distribuiti nei quindici Municipi, a cui se ne aggiungono altri 717 di prossima attiva-

zione. Un numero destinato a crescere ulteriormente: a luglio il Campidoglio ha pubblicato un avviso pubblico per individuare soggetti interessati alla realizzazione di isole di ricarica sul territorio. Non singole postazioni isolate, ma aree attrezzate «a potenza elevata» che ospiteranno da un minimo di cinque colonnine fino a un massimo di trenta. Infrastrutture che potranno essere costruite «in punti di interesse quali attività produttive, centri di servizi, uffici, stazioni ferroviarie, fermate linee metropolitane, fermate principali di linee bus (capolinea), nodi e parcheggi di scambio, ospedali, aree sosta taxi, ecc», si legge nell'avviso.

I NUMERI

Se allarghiamo lo sguardo

alla mobilità nel suo complesso, i numeri restituiscono una fotografia imponente. Nell'area urbana di Roma circolano circa 1,8 milioni di veicoli, che salgono a quasi 3 milioni considerando l'intero hinterland. A questi si aggiunge una forte presenza di motocicli: oltre 380 mila tra scooter e moto. Ogni giorno nell'area romana si stimano oltre 9 milioni di spostamenti, gran parte dei quali effettuati su gomma: circa il 77 per cento di questi avviene in automobile. Se si

considera solo la popolazione attiva, il rapporto auto/abitanti nella Capitale sfiora addirittura un veicolo per residente, segno di una dipendenza strutturale dall'auto privata.

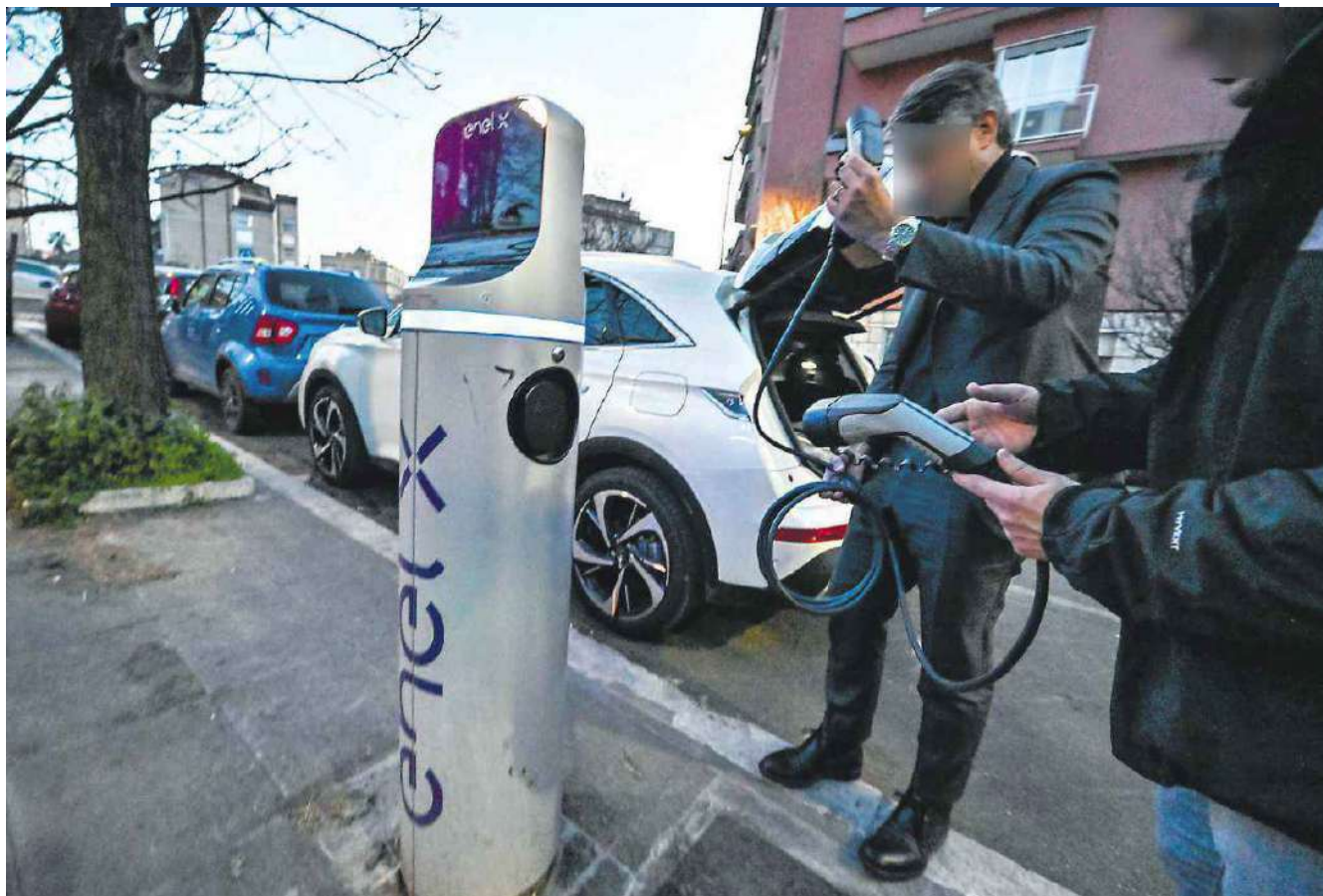
L'età media dei veicoli è però ancora elevata: 11 anni e 2 mesi, contro i 12 anni e 8 mesi del dato nazionale. Ma il parco circolante oggi, in media, è meno inquinante rispetto all'anno scorso: oltre alle auto elettriche e ibride, nell'anno passato la presenza di autovetture Euro 5 ed Euro 6 è cresciuta del 10,4 per cento, a cui si somma un incremento del 51,6 per cento di motocicli Euro 5. Un parco anziano, ma che sta progressivamente cambiando pelle.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**DIETRO LA CAPITALE
NAPOLI (7,1%)
E IL CAPOLUOGO
LOMBARDO (5,8%)
NELLA TOP FIVE ANCHE
CATANIA E PALERMO**

**NELL'AREA URBANA
CIRCOLANO 1,8 MILIONI
DI VEICOLI CHE SALGONO
A QUASI 3 MILIONI
CONSIDERANDO L'INTERO
HINTERLAND**





I NUMERI

76.118

Il numero delle vetture ricaricabili immatricolate fino a luglio in tutta Italia

797

Gli impianti di ricarica (che comprendono più colonnine) presenti nei 15 municipi di Roma

717

Gli impianti di ricarica di prossima attivazione e sono in programma ulteriori isole di ricarica

Automobilisti romani alle prese con la ricarica della loro auto elettrica. Il Campidoglio ha recentemente lanciato un avviso pubblico per individuare soggetti interessati a realizzare isole di ricarica (foto TOIATI)



Blocco auto diesel Euro 5 dal 1° Ottobre 2026: la guida completa

Regioni in ordine sparso, la Lombardia conferma, l'Emilia-Romagna valuta, Piemonte e Veneto verso la sospensione. Le opzioni, le alternative, le multe: cosa si rischia, cosa si sa. Con l'avvicinarsi della data del 1° ottobre 2026, milioni di automobilisti italiani si trovano ad affrontare l'entrata in vigore o l'aggiornamento delle restrizioni sulla circolazione dei veicoli diesel Euro 5. I veicoli di questo tipo immatricolati indicativamente tra il 2011 e l'agosto 2015 sono circa 3,7 milioni, potenzialmente fino a quasi il 9% del parco auto circolante oggi in Italia, ossia circa 41,3 milioni di auto di cui 16,4 milioni di vetture a gasolio (Dati Anfia aggiornati al 2024). Il provvedimento, che deriva dal decreto-legge n. 121/2023 attuato per rispondere alle sanzioni europee sulla qualità dell'aria nel Bacino Padano, ma ha registrato in questi ultimi tre anni rinvii, declinazioni territoriali e risposte degli enti estremamente frammentati. Ancora oggi il quadro vede reazioni diverse tra tutte le regioni padane coinvolte. L'appartenenza del proprio veicolo diesel alla classe Euro 5 o inferiore è normalmente indicata **nel libretto di circolazione (**la Carta di Circolazione al campo V.9), ma può comunque essere verificata sul Portale dell'Automobilista. Ecco una tabella che riassume a oggi lo scenario caso per caso.

Regione Stato del Blocco Euro 5 Veicoli Coinvolti Soluzioni Alternative / Misure Compensative

Lombardia Confermato (dal 1° Ottobre 2026) Autovetture nei Comuni >100 mila abitanti (Milano, Brescia, Monza, Bergamo) Adesione al servizio MoVe-In (soglie chilometriche annue). Piemonte Sospeso / Superato Oltre 300.000 veicoli "salvati" dallo stop Piano compensativo incentivi biocarburanti efficientamento riscaldamento, sistemi di filtraggio e altro Veneto In fase di Sospensione Circa 150.000 veicoli Conversione Dual Fuel Smart Working uffici pubblici nei giorni di allerta PM10. Emilia-Romagna In fase di Valutazione Circa 200.000 - 250.000 veicoli Estensione MoVe-In, incentivi biocarburanti HVO, PAIR 2030. Ecco il quadro regione per regione. La Lombardia applica la disciplina più rigida: Decorrenza: Dopo un rinvio di un anno concertato tra regione e governo, dal 1° ottobre 2026 blocco della circolazione per le autovetture private. Dal 1° ottobre 2027 toccherà ai veicoli commerciali (M2, N1, N2) e dal 2028 a tutte le altre categorie. Comuni interessati: Tutti i Comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti (Milano, Brescia, Monza, Bergamo) Orari e giorni: Dal lunedì al venerdì, dalle 7:30 alle 19:30 Nota bene: La Lombardia non applica una sospensione stagionale estiva; le limitazioni sono attive tutto l'anno. La legge nazionale consente ai Comuni di stabilire autonomamente anche orari specifici o periodi dell'anno nei quali vietare la circolazione. Per esempio a Milano è presente un'Area B (meno restrittiva dell'Area C) dentro la quale è imposta la richiesta di una deroga da parte dei possessori di veicoli Diesel Euro 5 già dal 1° ottobre 2024. Esistono inoltre misure che permettono una deroga al divieto assoluto: la limitazione chilometrica che consente anche ai veicoli più inquinanti di circolare ancora. Si tratta di Move-In, che impone al veicolo limiti chilometrici variabili e prevede una black-box che rileva le percorrenze reali. Il Piemonte ha approvato l'aggiornamento del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (PRQA). Attraverso un investimento da oltre 100 milioni di euro, la Regione ha dimostrato tramite dati validati da ARPA che è possibile abbattere le emissioni senza bloccare circa 307.000 veicoli Diesel Euro 5 circolanti nell'area metropolitana di Torino e Novara. Incentivi HVO: stanziati 14 mln per l'acquisto di biocarburante HVO (olio vegetale idrotrattato) destinato al Trasporto Pubblico e alle auto private Euro 5 ed Euro 6, tramite carte carburante (50-100 all'anno). Altre misure: 14,4 milioni per la sostituzione degli impianti di riscaldamento obsoleti, investimenti in mobilità ciclabile IA per la gestione semaforica e sistemi avanzati di filtrazione dell'aria. La possibilità di piani compensativi per scongiurare la messa al bando dei veicoli obsoleti era prevista ab origine nel primo decreto nazionale del 2023, ma naturalmente richiede un coordinamento articolato degli enti locali sulle misure. La Giunta Regionale del Veneto ha avviato l'iter legislativo (in attuazione del D.L. 73/2025) per sospendere il blocco che avrebbe colpito 150.000 veicoli nei Comuni con più di 100.000 abitanti. Le alternative previste: bando per la trasformazione dei motori diesel in Dual Fuel (miscela gasolio + GPL/Metano) e attivazione dello Smart Working obbligatorio per i dipendenti pubblici durante le giornate con allerta PM10 arancione o rossa. In Emilia-Romagna lo stop interesserebbe circa 200.000-250.000 veicoli nei capoluoghi con oltre 30.000/100.000 abitanti (Bologna, Modena, Parma, Reggio Emilia, Ravenna, Rimini, Forlì, Piacenza) dal lunedì al venerdì (8:30-18:30). Tuttavia, la Giunta sta valutando un rinvio grazie alla legge REFIT e al Piano PAIR 2030, introducendo l'uso esteso del sistema MoVe-In e l'apertura di nuovi impianti per erogare biocarburanti HVO. In base all'assetto finale deciso dalla Regione le limitazioni potranno essere totali o parziali. Ecco le tre strade principali: Disponibile in Lombardia (e in estensione in Emilia-Romagna), MoVe-In

prevede l'installazione di una scatola nera (black-box) satellitare sul veicolo. Come funziona: Anziché rispettare i blocchi orari, ottieni una quota annuale di chilometri da percorrere liberamente all'interno delle ZTL e delle aree limitate (inclusa Area B di Milano). Come aderire: Registrazione sul portale www.movein.regione.lombardia.it. Particolarmente caldeggiata in Veneto, permette di convertire il motore per funzionare con una miscela di carburante ecologico e diesel, garantendo una deroga alla circolazione. Il vantaggio di Metano e GPL può anche essere economico. Riconosciuti ufficialmente in Piemonte e in corso di regolamentazione in altre regioni, i carburanti HVO di pura origine vegetale consentono di abbattere drasticamente gli inquinanti locali e climalteranti senza modificare la meccanica dei motori diesel di ultima generazione. Chi circola nelle aree soggette a blocco senza un sistema di deroga (es. MoVe-In) rischia sanzioni amministrative severe: Sanzione pecuniaria: da 168 a 679 Sanzione accessoria: Sospensione della patente da 15 a 30 giorni in caso di reiterazione del divieto nell'arco del biennio. L'impatto di questi divieti si estende oltre i confini del Nord Italia. Con il blocco nelle regioni del Bacino Padano, si stima un forte calo delle quotazioni dell'usato Euro 5 anche nelle regioni del Centro e del Sud Italia, a causa dell'eccesso di offerta sul mercato. Al contrario, i prezzi delle vetture usate Euro 6 o Ibride registrerebbero un aumento netto della domanda e del valore residuale. 0 likes 0 reposts 0 replies Reply on Bluesky here to join the conversation.

Gazzetta|MOTORI

Motori

INDUSTRIA

Incentivi auto: 300 milioni all'impresa automotive

Gazzetta
MOTORIGazzetta Motori:
tutte le notizie

Con il decreto firmato dal ministro Adolfo Urso, il governo ha disposto finanziamenti di 300 milioni di euro indirizzati alle imprese del settore automotive

Michele Floris

7 settembre - 12:40 - MILANO



Scegli Gazzetta come fonte preferita su Google



I fondi saranno indirizzati per il 60% a piccole e medie imprese

Il ministero delle Imprese e del Made in Italy ha appena emanato un decreto che stanziava **300 milioni di euro** indirizzati verso le imprese che operano nel settore dell'automotive. Il finanziamento, che sarà trasmesso sotto

stati stabilite ulteriori risorse economiche indirizzate al **Fondo Automotive**. Riprendendo le parole del ministro Adolfo Urso, l'obiettivo alla base è quello di "Rispondere alle esigenze del mercato e tutelare un settore chiave del Made in Italy". Per questo, i fondi di finanziamento sono indirizzati a sviluppare sistemi di mobilità sostenibile seguendo le linee guida stabilite dall'Unione Europea inerenti agli **obiettivi di decarbonizzazione** e di riduzione delle emissioni.

LEGGI ANCHE



Dove sono prodotte oggi le auto vendute in Europa? I numeri Paese per Paese

IMPIEGO DELLE RISORSE — I

finanziamenti saranno indirizzati per il 60% ad iniziative proposte da piccole e medie imprese. Di questa percentuale, un quarto sarà riservata a micro e piccole imprese. Il restante 40% sarà impiegato per supportare progetti delle imprese dell'automotive nel sud Italia. Il ministero specifica anche che sul totale due quote del 10% saranno riservate ad imprese del settore in possesso del rating di legalità e della certificazione della parità di genere. I fondi dovranno essere utilizzati dalle imprese per sviluppare nuovi veicoli, sistemi di propulsione o componentistica per la **mobilità sostenibile**, così come per programmi di diversificazione e riconversione industriale, nonché per programmi di formazione del personale. Prossimamente il governo emanerà un decreto direttoriale che stabilirà le **modalità per effettuare richiesta**.



Commenta
per primo

LEGGI ANCHE

**Settore Automotive:
componentistica italiana,
valore a livello mondiale**

DIMENSIONI DEL SETTORE — I finanziamenti in questione vengono indirizzati verso un comparto industriale importante per volumi di fatturato e di lavoratori impiegato. Nel 2024 l'automotive italiano ha generato un fatturato di **55,5 miliardi di euro**. Secondo i dati forniti da **Anfia**, all'interno dell'industria operano 2.134 imprese che coinvolgono 168.000 addetti. Valori significativi anche per quanto riguarda le esportazioni, che nel 2024 hanno registrato una cifra di 24,6 miliardi, per l'equivalente di quasi il 4% dell'export totale.

— Leggi anche —

[Miami, schianto di un aereo cargo Amazon: il video dell'incidente](#)



© RIPRODUZIONE RISERVATA

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE

ENGIE

Scegli l'offerta Energia PuntoFisso 12 Mesi

Scopri di più

ALPITOUR WORLD

Imprese e valore della cura per la non violenza

Ceramica italiana e tendenze internazionali

PALLADIUM HOTEL GROUP

Big Days: Sconto fino al 40%

Prenota Ora

Roma, boom di auto elettriche (nei primi 7 mesi dell'anno): scavalcate Napoli e Milano

di Sofia Spagnoli

3 Minuti di Lettura

lunedì 7 settembre 2026, 00:14



Articolo riservato agli abbonati premium

La svolta green del parco auto della Capitale continua a prendere piede: **nei primi sette mesi del 2026 Roma si conferma la provincia italiana con il maggior numero di auto elettriche e ibride plug-in acquistate da privati**. Delle **76.118 vetture ricaricabili immatricolate in tutta Italia fino a luglio, 7.302 sono state registrate nella sola provincia della Capitale, pari al 9,6% del totale**. È quanto emerge dai dati diffusi dall'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia). Alle spalle di Roma si collocano **Napoli, con 5.370 immatricolazioni (7,1%), e Milano, con 4.394 (5,8%)**. Nella top five anche **Catania con 3.153 unità (4,1%)** e **Palermo con 2.678 (3,5%)**.

Nel report diffuso nello stesso periodo dello scorso anno era invece **Milano a guidare la diffusione della mobilità a zero emissioni**, con 2.482 immatricolazioni, seguita dalla Capitale con 2.127 e da Brescia, medaglia di bronzo con 904. **Ma il sorpasso dell'Urbe era arrivato già nel finale dell'anno**: a dicembre Roma aveva già superato la Città della Madonnina, chiudendo il 2025 con 5.788 vetture ricaricabili immatricolate dai privati, contro le 5.210 di Milano e le 1.980 di Brescia. Un primato confermato anche dai dati *Istat*, secondo cui la Capitale è stata nel 2025 la prima provincia italiana per immatricolazioni di auto elettriche ai privati, con una **quota vicina al 9% del mercato locale, contro una media nazionale del 6%**.

APPROFONDIMENTI



L'ANALISI
Prezzi carburanti
spingono plug-in e



I NUMERI
Mercato auto: a luglio
+16,6% elettriche

adv

Le disposizioni

Un'impennata che ha **fatto crescere in modo consistente il numero di auto elettriche in circolazione**, tanto da spingere Palazzo Senatorio a ripensare le regole per l'accesso al Centro storico. La principale novità introdotta dal Campidoglio riguarda la Ztl, dove le auto elettriche potevano circolare gratuitamente. **Dal primo luglio serve invece un permesso.** A pagamento, ma comunque a un **prezzo agevolato: il tagliando costa 1.000 euro, il 50% in meno rispetto alla tariffa ordinaria.** Sono rimaste invece inalterate le altre misure a sostegno della mobilità elettrica: le auto elettriche continuano a beneficiare delle agevolazioni previste in occasione delle domeniche ecologiche e, per quanto riguarda la sosta, possono ancora parcheggiare gratuitamente sulle strisce blu.

Se sulle regole il Campidoglio ha stretto la presa per contenere il traffico nel Centro storico, sul fronte delle infrastrutture ha invece aumentato gli interventi per sostenere la mobilità elettrica. **Sono così partiti diversi progetti per aumentare il numero di colonnine di ricarica in tutta la Capitale.** Al momento **sono 797 gli impianti di ricarica**, (che comprendono più colonnine) distribuiti nei quindici Municipi, a cui se ne aggiungono **altri 717 di prossima attivazione.** Un numero destinato a crescere ulteriormente: a luglio il Campidoglio ha pubblicato un avviso pubblico per individuare soggetti interessati alla realizzazione di isole di ricarica sul territorio. Non singole postazioni isolate, ma **aree attrezzate "a potenza elevata" che ospiteranno da un minimo di cinque colonnine fino a un massimo di trenta.** Infrastrutture che potranno essere costruite «in punti di interesse quali attività produttive, centri di servizi, uffici, stazioni ferroviarie, fermate linee metropolitane, fermate principali di linee bus (capolinea), nodi e parcheggi di scambio, ospedali, aree sosta taxi, ecc», si legge nell'avviso.

I numeri

Se allarghiamo lo sguardo alla mobilità nel suo complesso, i numeri restituiscono una fotografia imponente. Nell'area urbana di Roma **circolano circa 1,8 milioni di veicoli, che salgono a quasi 3 milioni considerando l'intero hinterland.** A questi si aggiunge una forte presenza di motocicli: oltre **380 mila tra scooter e moto. Ogni giorno nell'area romana si stimano oltre 9 milioni di spostamenti**, gran parte dei quali effettuati su gomma: circa il 77 per cento di questi avviene in automobile. Se si considera solo la popolazione attiva, **il rapporto auto/abitanti nella Capitale sfiora addirittura un veicolo per residente**, segno di una dipendenza strutturale dall'auto privata.

L'età media dei veicoli è però ancora elevata: **11 anni e 2 mesi, contro i 12 anni e 8 mesi del dato nazionale**. Ma il parco circolante oggi, in media, è meno inquinante rispetto all'anno scorso: oltre alle auto elettriche e ibride, nell'anno passato la presenza di **autovetture Euro 5 ed Euro 6 è cresciuta del 10,4 per cento**, a cui si somma un **incremento del 51,6 per cento di motocicli Euro 5**. **Un parco anziano, ma che sta progressivamente cambiando pelle.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE



LA STRETTA

Piscine, nuovo blitz del Nas: chiuse altre due strutture nel...

IL ROGO

Incendio in via Isacco Newton, avvertite due esplosioni:...

COMPRESSE NEL TUO ABBONAMENTO



Nuovo supermercato aprirà entro Natale, si cercano 50 addetti: ecco le figure richieste



Come sta Alessandro Di Battista? Parenti e amici preoccupati, impossibile trasportarlo in Italia



Sacerdote diventa un diamante blu, ma il vescovo non ci sta: «Scelta sua, non condivisa con la Diocesi»

PIU' LETTE

LE PREVISIONI

Ciclone dall'Atlantico, temperature giù fino a 10 gradi. Giuliacci: «E arrivano eventi estremi» Ecco la pioggia

FIRENZE

L'agente che implorava Federico di non gettarsi: «Pensavo solo: se salvo lui, salvo anche lei»



Alessandro Di Battista, cosa è successo: la crisi mentre andava all'aeroporto e l'intervento nella notte



Sottile: «Ranucci è un mitomane, non sono un venduto. Guadagno meno di 400 mila euro l'anno»



Il Capo della Polizia locale di Roma: «Dalle doppie file al carico e scarico, tolleranza zero con i furbetti»

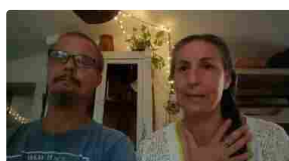
LA TRAGEDIA

Ayoub come Alfredino: trovato morto il bimbo nel pozzo a 80 metri di profondità in Algeria. Era caduto quattro giorni fa

LA STORIA

Un diamante blu dalle ceneri di un sacerdote: «Esponetelo in un luogo sacro per riflettere la luce di Dio»

SCELTE PER TE



PREVIDENZA

Pensioni minime, gli aumenti 2027

PUBBLICITÀ

ULTIME NOTIZIE Formula SAE Italia**FORMULA SAE 2026: PADOVA TRIONFA NELLE VETTURE A COMBUSTIONE, GRAZ SI IMPONE TRA LE ELETTRICHE**

Si è conclusa a Varano la XXI edizione di Formula SAE Italy: il Race Up Team Hybrid dell'Università degli Studi di Padova ha dominato la classe termica/ibrida, mentre Graz ha primeggiato tra i prototipi elettrici. Primo posto per eForce Prague Formula nella categoria driverless. In classe 3 Arab Academy Motors ha presentato il progetto migliore.

Mattia Bonalume

Pubblicato: 7 set 2026, 16:40



PUBBLICITÀ

**Formula SAE 2026**Foto di: Ufficio stampa [ANFIA](#)**ANFIA 2026**

Notizie e comunicati di imprese che fanno parte di [ANFIA](#) (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) →

Con la cerimonia di chiusura, tenutasi nella serata di domenica, si è conclusa l'edizione 2026 della Formula SAE Italy. La competizione educational riconosciuta a livello internazionale, che ha l'obiettivo di introdurre i ragazzi delle università nel mondo del motorsport, con intento formativo e, allo stesso tempo, funge da vetrina dei migliori giovani prospetti per i marchi dell'automotive, si è svolta dal 2 al 6 settembre.

Ad ospitare l'evento organizzato da [ANFIA](#) è stato, ancora una volta, il Circuito "Riccardo Paletti" di Varano de' Melegari. Nei cinque giorni di competizione, il paddock dell'autodromo ha ospitato circa 2000 persone, tra studenti, giudici e spettatori, oltre agli stand dei tanti sponsor che promuovono l'iniziativa.

"Questa XXI edizione ci ha regalato cinque giornate intense e ricche di emozioni di fronte alle capacità, all'impegno e alla voglia di mettersi in gioco dei circa 1600 studenti partecipanti, che hanno presentato alle giurie il frutto degli sforzi compiuti nell'arco di molti mesi, dalla consegna della documentazione tecnica richiesta, alla preparazione per le prove statiche della manifestazione, alla realizzazione di un prototipo di vettura conforme al regolamento e performante" ha spiegato Gianmarco Giorda, direttore generale di [ANFIA](#).



“Misurarsi con la ricerca delle soluzioni tecniche più appropriate, rispettando vincoli di budget e tempistiche predefinite è un’esperienza molto formativa per i ragazzi, che hanno dimostrato di saper lavorare in team, di sapersi confrontare con valutatori esperti perlopiù provenienti dall’industria automotive e dal motorsport e di interpretare feedback e suggerimenti come spunti di miglioramento per crescere”.

PUBBLICITÀ

“È un’iniziativa che ha un appeal per gli studenti perché ovviamente è un evento in cui possono provare e testare anche le loro competenze, le loro capacità anche di lavorare in squadra ed è un evento che al di là degli aspetti più professionali, chiaramente permette anche a questi studenti di divertirsi e di trovare piacere nel fare un qualcosa ovviamente più legato anche in futuro al mondo lavorativo”.

“Forti del successo dell’edizione appena conclusa, guardiamo già al 2027, pronti a far ripartire la macchina organizzativa insieme a tante nuove idee che possano rendere la Formula SAE Italy ancora più stimolante”.



In generale, il livello delle prove dinamiche è stato mediamente buono, nonostante le temperature elevate, che, soprattutto durante l’Endurance, hanno messo alla prova dal punto di vista fisico alcuni driver. I team di questa edizione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

hanno registrato ottimi punteggi e tempi. In particolare, il team di Graz ha riportato uno dei migliori tempi di sempre nella storia della prova di Skidpad.

Ieri si è svolta in pista la prova di Endurance (325 punti sui 1.000 complessivi), che mira a valutare le performance complessive delle singole vetture in gara e rappresenta uno degli appuntamenti più attesi della competizione. L'ordine di partenza è stato stabilito in base ai risultati dell'Autocross. Vi hanno preso parte 22 vetture elettriche e 8 combustion, per un totale di 30 vetture ammesse.

Il tracciato quest'anno è risultato essere molto veloce e tecnico e si è rivelato particolarmente apprezzato dai piloti.

Ricordiamo, infatti, che la Formula SAE Italy è uno dei pochi eventi che si corre su un vero circuito, con un ottimo fondo e adeguate vie di fuga.

Per quanto riguarda le vetture della classe combustion, il team di Padova, con un motore ibrido, ha realizzato un'ottima performance e si è mostrato decisamente superiore agli altri, vincendo con un buon distacco.



La gara di Endurance è stata invece particolarmente combattuta nella classe elettrica, dove le monoposto hanno percorso diversi giri a pochi secondi di distanza l'una dall'altra. In questo caso, viste le alte temperature, a fare la differenza è stata la gestione delle strategie: si è infatti potuto osservare come gli algoritmi di previsione dello stato termico dei sistemi venissero utilizzati per ottimizzare la prestazione, evitando rallentamenti dovuti al superamento delle temperature di esercizio.

I vincitori della XXI edizione

Il podio della Classe 1CV (vetture a combustione interna) ha visto trionfare il Race Up Team Hybrid dell'Università degli Studi di Padova, capace di ottenere punteggi di rilievo in tutte le prove statiche, primeggiando nella presentazione del business plan e nel design event. Il dominio è stato assoluto negli eventi dinamici, dove i ragazzi di UniPd hanno ottenuto quattro successi su quattro.

In seconda posizione si è piazzata YTU Racing C, dell'Yildiz Technical University. Completa il podio FS RTU dell'Università di Riga. Per la Classe 1EV (vetture elettriche), il gradino più alto spetta a Joanneum Racing Graz, che ha brillato nelle prove dinamiche ottenendo il miglior punteggio in tre delle quattro in programma. Al secondo posto Rennstall Esslingen, scuderia tedesca. Terza posizione per Bern Racing Team.



In categoria 1DV (Driverless), il primo premio è andato a eForce Prague Formula, della Czech Technical University in Prague. Seconda piazza per RaceUP Electric Padova, dell'Università degli Studi di Padova, che ha portato a podio ben due diverse scuderie (in differenti categorie). Terzi Dynamics e.V. dell'Università di Regensburg.

Nella Classe 3 (presentazione del solo progetto della vettura, senza prototipo) trionfa Arab Academy Motors, seguita da Stv-scuderia Tor Vergata, dell'Università degli studi di Roma Tor Vergata e Poliba Corse, del Politecnico di Bari.

Gli sponsor hanno promosso vari premi, a conferma del serio interesse nei confronti della competizione: quello per la vettura realizzata con il miglior bilanciamento tra costi e prestazioni è stato consegnato da Dallara ed è andato a Rennstall Esslingen dell'Esslingen University of Applied Sciences.

Ferrari ha conferito il proprio ai team, delle Classi 1CV e 1EV, che si sono aggiudicate la prova dinamica di Endurance & Efficiency, rispettivamente Race Up Team Hybrid dell'Università degli Studi di Padova e Joanneum Racing Graz di UAS Graz. Marelli ha, infine, premiato le squadre prime classificate assolute delle Classi 1EV e 1CV, le stesse due che hanno conquistato il premio Ferrari.

Alle premiazioni erano presenti anche i vertici di Dallara - la cui sede è situata a poche centinaia di metri dalla pista - l'ingegner Giampaolo Dallara e il CEO Andrea Pontremoli. Non è mancata la presenza del main sponsor Marelli, oltre a quella del direttore generale di ANFIA, Gianmarco Giorda, a coronare una cerimonia di chiusura degna dell'andamento estremamente positivo della manifestazione, nonostante la sovrapposizione con il GP d'Italia di F1.

Leggi anche:

FORMULA SAE ITALIA



Dalle aule alla pista: com'è vivere la Formula SAE? Dietro le quinte del Race UP Team Hybrid che ha vinto la categoria CV

FORMULA SAE ITALIA



Il futuro passa dalla Formula SAE e ANFIA: "Formare studenti già pronti è la chiave per restare competitivi a livello globale"

FORMULA SAE ITALIA



Formula SAE | Come funzionano le prove? Perché è una grande possibilità per gli aspiranti ingegneri?

FORMULA SAE ITALIA



Formula SAE | La competizione che valorizza la creatività dei futuri ingegneri

FORMULA SAE ITALIA



Dallara: "Perché sostengo la Formula SAE? È bello vedere ragazzi appassionati di auto che tengono viva la passione"

Condividi o salva questo articolo

PUBBLICITÀ

INTERVISTA Formula SAE Italia

IL FUTURO PASSA DALLA FORMULA SAE E ANFIA: "FORMARE STUDENTI GIÀ PRONTI È LA CHIAVE PER RESTARE COMPETITIVI A LIVELLO GLOBALE"

Motorsport.com ha avuto l'opportunità di intervistare il direttore generale di ANFIA, Gianmarco Giorda, che da nove anni organizza l'edizione italiana della Formula SAE, manifestazione che vede gareggiare, quest'anno, 51 team, provenienti da tutto il mondo. Un evento internazionale che funge da fucina per forgiare nuovi talenti per l'automotive.

Mattia Bonalume

Modificato: 7 set 2026, 10:01



PUBBLICITÀ



Formula SAE 2026

Foto di: Ufficio stampa ANFIA



ANFIA 2026

Notizie e comunicati di imprese che fanno parte di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) →

Esattamente come avviene con gli osservatori nel mondo del calcio, per scoprire nuovi talenti, il mondo del motorsport, si avvale di un potente mezzo: la Formula SAE.

L'evento educational la cui edizione, nel nostro paese, si svolge presso l'Autodromo "Riccardo Paletti" di Varano de' Melegari, richiama gli sguardi degli amanti del motorsport e, in particolare, degli addetti ai lavori, tanto da fungere come piattaforma di lancio per molti studenti che desiderano entrare nel mondo dell'automotive, soprattutto in qualità di ingegneri e progettisti.

Allo stesso tempo un'importante occasione di recruiting per i marchi che, a maggior ragione trovandoci nella famigerata Motor Valley, puntano a trovare futuri ingegneri talentuosi da aggiungere alle proprie compagini.



La manifestazione riunisce nel paddock circa 1600 studenti e decine di sponsor: una sfida impegnativa anche per quanto riguarda il lato organizzativo. Ne abbiamo parlato con Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA, che organizza da quasi un decennio la manifestazione e ne ha potuto ammirare la crescita, non solamente a livello tecnico.

PUBBLICITÀ

Quest'anno l'evento si sovrappone al weekend del Gran Premio d'Italia di Formula 1, ma la partecipazione è comunque notevole. È un segno del sempre più grande appeal che questo evento esercita sul pubblico e le aziende del settore?

"Sì, sicuramente sì. Questa ormai è la ventunesima edizione di un evento chiaramente consolidato, ma anno dopo anno noi cerchiamo di migliorarlo sempre, sia in ordine alla partecipazione di team sempre più qualificati, in arrivo sempre anche da più parti del mondo e anche cercando di organizzare proprio da un punto di vista infrastrutturale le cose in maniera tale che sia i team, gli studenti, sia i giudici e gli sponsor trovino un ambiente favorevole e accogliente.

Una macchina organizzativa importante perché muoviamo circa 2.000 persone tra studenti, verificatori, giudici, rappresentanti di sponsor, per cui naturalmente tutto deve essere ben oliato.

"Però il feedback, come dicevi tu, è sicuramente positivo, nonostante la sovrapposizione con Monza, i numeri sono importanti. Noi cerchiamo sempre di evitare sovrapposizioni con altri eventi, però a volte non si riesce a fare diversamente. Noi, già da qualche anno, ci siamo spostati a settembre proprio perché a luglio le condizioni climatiche sono veramente proibitive".

"È un'iniziativa che ha un appeal per gli studenti perché ovviamente è un evento in cui possono provare e testare anche le loro competenze, le loro capacità anche di lavorare in squadra ed è un evento che al di là degli aspetti più professionali, chiaramente permette anche a questi studenti di divertirsi e di trovare piacere nel fare un qualcosa ovviamente più legato anche in futuro al mondo lavorativo".



"Per le aziende sponsor è una fucina, un bacino potenzialmente molto interessante per acquisire e assumere nuove risorse, perché qui un'azienda ha la possibilità di entrare in contatto con studenti che, da una parte sono sicuramente molto bravi da un punto di vista tecnico, ma dall'altra, forse ancora più importante, sono studenti, sono persone che sanno sviluppare anche delle competenze più soft, per cui capaci a lavorare in team, in squadra, capaci anche a gestire la pressione, la tensione di un lavoro, che ti porta magari anche a dover gestire all'ultimo delle problematiche che magari non avevi ovviamente messo in cantiere prima".

"Quindi queste competenze per un'azienda sono fondamentali, perché normalmente vengono acquisite nel corso della vita lavorativa, mentre in questo caso hanno già la possibilità, le aziende interessate, di conoscere studenti che le hanno già testate".

Quanto conta essere nel cuore della Motor Valley per la riuscita dell'evento e per il coinvolgimento delle aziende?

"È fondamentale. È da ormai oltre 15 anni che noi siamo presenti qui a Varano per organizzare l'evento e siamo soddisfatti, in primis, perché intorno ci sono molte aziende che credono nell'evento, che mandano anche dei tecnici, dei giudici, degli ispettori che ci permettono poi di organizzare l'evento. Non sono solo della Motor Valley, ma chiaramente

sono aziende, sponsor che arrivano da tutta Italia".



"E poi un aspetto non banale è che la Motor Valley, in generale in questo territorio, è sempre stato molto collaborativo, molto ricettivo nei nostri confronti. Per cui c'è un ottimo rapporto con il circuito ovviamente, col comune di Varano del Melegari, con la sindaca; per cui è un ecosistema che funziona bene".

"D'altra parte, per una settimana raddoppiamo la popolazione del paese e generiamo anche, nel piccolo, un po' di prodotto interno lordo aggiuntivo, con circa 2.000 persone che per un po' di giorni sono qui, dormono qui, mangiano qui, comprano qui, per cui alla fine è una vittoria come progetto e siamo soddisfatti perché si è creata una bella collaborazione".

Negli ultimi anni registriamo una crescita di slot per le categorie driverless ed elettriche. Il futuro del motorsport studentesco è già totalmente a zero emissioni e autonomo oppure c'è ancora speranza per diverse motorizzazioni, magari con una propulsione che utilizzi carburanti sostenibili?

"Sicuramente quello che noi abbiamo visto in questi anni è una certa sovrapposizione, ed è giusto che sia così, tra lo sviluppo delle tecnologie nel mondo dell'automotive e del motorsport; per cui l'elettrificazione, la guida autonoma, con quello ovviamente che gli studenti via via hanno portato all'interno della Formula. Per cui è giusto che sia così, è importante che sia così, che gli studenti chiaramente si concentrino su quelle che sono le tecnologie poi del futuro del settore della mobilità".

"Allo stesso tempo, penso, però, che ci sia anche spazio, parlando di powertrain, anche per altre tecnologie nei prossimi anni, tant'è che, come hai detto giustamente tu, i carburanti rinnovabili potrebbero essere una tecnologia anche magari da testare nei prossimi anni in ambito Formula SAE o comunque anche in eventi studenteschi. Tra l'altro noi, proprio su questo tema, stiamo lavorando in maniera molto forte con la Commissione Europea, col Parlamento Europeo, per cercare di modificare il regolamento che riguarda l'emissione di CO2".



"E dal 2035, ad oggi, c'è sostanzialmente il divieto di immatricolare per autovetture e veicoli commerciali leggeri che non siano emissioni zero; però calcolati dal pozzo allo scarico, per cui allo scarico non deve uscire nessun grammo di CO₂, per intenderci. Noi stiamo lavorando perché ci sia spazio anche dopo il 2035, per esempio per autovetture alimentate a carburanti rinnovabili, che è vero che da un punto di vista di CO₂, qualche grammo allo scarico le emettono, ma è anche vero che quella CO₂ emessa allo scarico è catturata nella fase di produzione del carburante, per cui alla fine il saldo è zero. Però deve passare il concetto che non deve essere solo zero allo scarico ma nel light cycle assesment deve esserci un calcolo che tenga conto di tutto".

Il nuovo format per le finali del Business Presentation event premia non solo la velocità, ma le capacità manageriali. Quanto conta saper vendere un'idea oltre che saperla costruire?

"Conta molto. Normalmente questi team sono interfunzionali, però ci sono squadre che hanno tutte le competenze, più tecniche, che sono fondamentali; perché chiaramente l'ingegnere deve fare l'ingegnere, il tecnologo deve fare il tecnologo, però è anche importante, qui, come nella vita reale, affiancare le competenze ingegneristiche a competenze di marketing e di comunicazione, l'importante è avere un team che abbia distribuito bene queste skills e sappia anche, non solo produrre una vettura performante, ma anche in qualche modo poi venderla e comunicare nel modo giusto".



La crisi dell'automotive globale si combatte anche investendo su queste idee nate nelle università? Cosa può imparare l'industria tradizionale da questi prototipi?

"Sicuramente quello che noi abbiamo visto negli anni è che queste Formule, questi eventi, queste iniziative, spesso portano anche a delle idee di innovazione che, magari, le aziende non conoscono o non conoscevano. Per cui è capitato, senza fare degli esempi specifici, che anche i giudici del design, anche i verificatori, anche i manager, i tecnici delle aziende che vengono prestati a giudicare queste vetture, abbiano trovato a volte delle soluzioni nelle stesse monoposto

che magari il settore automotive non aveva ancora preso in considerazione".

Per cui è fondamentale questa capacità di proporre e di innovare senza avere degli schemi rigidi, che magari potresti avere in azienda, ma in maniera un po' più libera e creativa. Sicuramente passa anche da qui la possibilità poi di creare delle competenze in grado di portare valore anche al settore, soprattutto in un momento, come dicevi tu, molto complicato, molto difficile, soprattutto in Europa e nello specifico in Italia.

Bisogna continuare a credere anche nel settore dell'automotive e del motorsport e continuare anche a lavorare nel creare delle competenze importanti in questo settore, perché è l'unico modo per competere con Cina, Stati Uniti e con altre aree geografiche un po' più lontane da noi e poter avere, diciamo, delle persone in grado di portare, nei prossimi anni, valore, innovazione per mantenere competitivo il nostro settore. Sui costi non abbiamo purtroppo molto margine. L'unica cosa che può veramente fare la differenza è la testa, la creatività italiana e in parte ancora europea".

Leggi anche:

FORMULA SAE ITALIA



Formula SAE | Come funzionano le prove? Perché è una grande possibilità per gli aspiranti ingegneri?



FORMULA SAE ITALIA

Formula SAE | La competizione che valorizza la creatività dei futuri ingegneri



FORMULA SAE ITALIA

Dallara: "Perché sostengo la Formula SAE? È bello vedere ragazzi appassionati di auto che tengono viva la passione"



FORMULA SAE ITALIA

Formula SAE | Il futuro del motorsport organizzato da ANFIA è a Varano dal 2 al 6 settembre

Condividi o salva questo articolo



ARTICOLO PRECEDENTE

> Formula SAE | Come funzionano le prove? Perché è una grande possibilità per gli aspiranti ingegneri?

TOP COMMENTS

VEDI DI PIÙ E COMMENTA

More from
Mattia Bonalume



QUATTORRUOTE

ABBONATI



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



SPORT

Formula SAE, se i giovani riscoprono il motore termico

Cesare Gasparri Zezza | aggiornato il 07/09/2026 | 0 commenti

Hyundai Ioniq 6: prova completa

ADV

I PIÙ POPOLARI

01 Fiat, cambio al vertice: Arnaud Belloni prende il posto di Olivier François

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

 Aggiungi Quattroruote ai preferiti su Google

La fotografia ufficiale sembra non lasciare dubbi. Alla ventunesima **Formula SAE Italy**, organizzata dall'**ANFIA** all'autodromo di Varano de' Melegari, la classe più numerosa è stata quella elettrica: 24 team contro i 12 iscritti tra le vetture a combustione, tre delle quali ibride. A questi si aggiungono le monoposto driverless.

A guardare i numeri, il futuro immaginato dalle università sembra già scritto. Ma basta camminare nel paddock e parlare con chi quelle vetture le ha progettate e costruite per scoprire una realtà meno lineare. Molti studenti continuano a essere affascinati dal **motore termico**. Non per ostilità verso l'elettrico, ma perché nella combustione riconoscono una complessità meccanica che vorrebbero sperimentare: aspirazione, fluidodinamica, gestione termica, trasmissione. Fenomeni che si possono vedere, ascoltare e persino annusare.

L'impressione raccolta a Varano è che, in diversi casi, non siano i ragazzi a scegliere la monoposto elettrica, ma le università a indirizzare i progetti. Gli atenei inseguono ricerca, finanziamenti e prospettive industriali. L'elettrico consente di lavorare su batterie, elettronica di potenza, software e sistemi di controllo, competenze sempre più richieste dalle aziende. Eppure la passione degli studenti appare meno uniforme di quanto spesso si racconti.



L'elettrico domina i numeri, non sempre le preferenze

02 Mercato auto, continua il periodo positivo: anche ad agosto +3,2%

03 La Fiat Pandina è l'auto più venduta in Italia: quanto consuma davvero?

04 Più efficienza e autonomia: la Hyundai Ioniq 6 si aggiorna dove conta - VIDEO

05 Sicurezza Euro NCAP: 5 stelle per le elettriche cinesi e la Cupra Raval (con Safety Pack)

VEDI ALTRO

FOCUS ON

brand stories

ADV

ADV

È una percezione nata dalle conversazioni nel paddock, non un'indagine statistica. Ma pone una domanda: siamo certi che le nuove generazioni considerino il motore termico un reperto del passato? Oppure abbiamo scambiato per loro orientamento quella che è soprattutto la direzione impressa dalle istituzioni, dalla regolamentazione e dal sistema della ricerca?

"È la stessa dicotomia che vediamo nel mercato europeo e italiano", osserva Gianmarco Giorda, direttore generale dell'ANFIA. "L'elettrico è fortemente spinto dalla politica e dalla regolamentazione, mentre il consumatore non è ancora pronto ad accoglierlo al cento per cento. La traiettoria deve andare avanti, ma senza forzature e con velocità diverse".

Il futuro si studia in laboratorio, la passione nasce nel paddock

La Formula SAE nasce per anticipare l'industria. Chiede agli studenti di comportarsi come un team di F1 in scala ridotta: progettare una monoposto, costruirla e dimostrarne la sostenibilità economica. Oltre alle prove in pista contano Engineering Design, Business Plan e analisi dei costi. Vincere significa realizzare un progetto credibile, non soltanto la vettura più veloce.

In questo confronto fra tecnologie si inserisce anche la prima partecipazione dell'**Automotoclub Storico Italiano**, presente con una Lancia Flaminia GT Touring alimentata a benzina di origine biologica. È parte del progetto Net-Zero Classic, che studia carburanti utilizzabili nei motori storici senza modificarli e capaci, secondo l'ASI, di evitare fino all'80% del sovraccarico di CO₂ legato al funzionamento.

A Varano, insomma, il futuro non è apparso come una linea retta. Elettrico, software e guida autonoma dominano la ricerca, ma la curiosità per la combustione non è scomparsa. Le nuove generazioni non sembrano disinteressate all'automobile e neppure alla sua componente meccanica: vogliono conoscerla, smontarla e poter scegliere. Il futuro sarà probabilmente sempre più elettrico. Pretendere che sia soltanto elettrico potrebbe essere una convinzione più diffusa fuori dal paddock che al suo interno.

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

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

6° Aftermarket Report: ecco programma e location dell'evento del 1° ottobre

[Home](#) • [Aftermarket Automotive & Flotte](#)

La presentazione del 6° Aftermarket Report di SICURAUTO.it è alle porte. Vi sveliamo i temi e la location dell'evento 2026

di **Claudio Cangialosi** 7 Settembre 2026 - 16:00

Il 1° Ottobre presenteremo il 6° Aftermarket Report di SICURAUTO.it. E quest'anno abbiamo deciso di alzare



Ultime notizie

l'asticella. Non la classica conferenza, ma un evento originale **nel cuore della Factory Autocenter Arese**, tra ponti, forni e attrezzature: un luogo simbolo dove l'aftermarket è protagonista ogni giorno. Perché se dobbiamo parlare del futuro dell'aftermarket, pensiamo che sia giusto farlo **dove questo vive, lavora e si trasforma concretamente.** L'appuntamento è alle **14:00 con la visita libera della Factory**, prima di entrare nel vivo alle **14:30** di un pomeriggio costruito intorno a **dati esclusivi, analisi, esperienze e confronto** con alcuni dei **protagonisti più autorevoli del settore.** Con un ritmo coinvolgente e, come sempre, pieno di sorrisi ☺

I temi di quest'anno sono

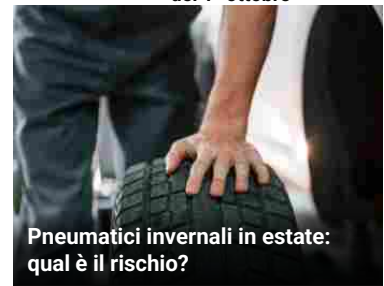
L'Aftermarket nell'era delle regole europee: opportunità, vincoli e nuove specializzazioni

Data Act, AI Act, ELV ed elettrificazione...: impatti concreti su imprese e riparazione aftermarket

Per capire dove stiamo andando, **abbiamo lavorato per mesi** alla realizzazione di **approfondimenti esclusivi** e per l'evento coinvolto anche **partner** di ricerca e consulenza **d'eccezione come GiPA, AlixPartners e Roland Berger.** Presenteremo **ricerche, dati e analisi in anteprima**, insieme a istituzioni, aziende ed esperti italiani e internazionali, molti dei quali interverranno per la prima volta in Italia. **Un lavoro così ambizioso** non sarebbe stato possibile senza il **contributo di sponsor, partner e patrocinatori** che hanno scelto di sostenere il progetto e contribuire alla sua realizzazione. A tutti loro va il nostro sincero **grazie!**

Incidente A1:
coda di 4 km
per auto in
fiamme in
galleria tra
Barberino di
Mugello e
Galenzano

**Aftermarket
Report:** ecco
programma e
location
dell'evento
del 1° ottobre



**Pneumatici invernali in estate:
qual è il rischio?**



Ecco l'agenda che abbiamo preparato per voi ☑

Evento su invito, potete mandare la vostra richiesta di partecipazione con i motivi per esserci a [\[email protected\]](#)

14:00	Registrazione, visita libera Factory e welcome coffee
14:30	Presentazione 6° Aftermarket Report di SICURAUTO.it INTRODUZIONE EVENTO E ANTEPRIMA AFTERMARKET REPORT Claudio Cangialosi – Direttore e CEO di SICURAUTO.it
14:40	ELV: tra opportunità, piattaforme e le infinite “vite” delle auto connesse PANEL DISCUSSION Andrea Carluccio – Sales Director at Haiki Cobat Ferruccio Miotto – CEO at Ecoeuro Andrea Amico – CEO at Privacy4Cars
15:05	Certificati OBD, intelligenza artificiale e AI Act: impatti su aziende e aftermarket PANEL DISCUSSION Marco Lovetere – Director of Product Management at Digidentity Samuele Zanti – Responsabile Vendite Italia di Launch Italy Pietro Biglia – Head of Digital and Product Solutions in Italy at DEKRA
15:35	Il Data Act ha davvero scardinato il monopolio degli OEM sui dati? PANEL DISCUSSION - ENG

	Enrico Al Mureden – Full Professor of Civil Law at the University of Bologna Jens Knodel – Director Platform at Caruso Diogo Pinto – Director General at FIA Region I
16:05	Data Act e CAI digitale: il mercato delle auto usate diventerà più trasparente? ROUND TABLE Miglė Savickaite – Head of Strategic Communication at carVertical Fabrizio Premuti – Presidente Associazione Consumatori Konsumer Italia Francesco Modafferi – Dirigente presso Garante Privacy Elio Di Jeso – Capo divisione antifrode presso IVASS
16:35	Euro 7: strategie di adattamento per il mercato e la distribuzione dei ricambi PANEL DISCUSSION - ENG/ITA Andrea Debernardis – Responsabile Gruppi Componenti e Car Design and Engineering di ANFIA Massimo Pellegrino – Head of IAM Italy & Malta at ZF Participant from Nokian Tyres – TBC
17:00	Coffee break
17:20	Ricambi e servizi del futuro: li scelgono flotte e consumatori? PANEL DISCUSSION Gianluca Di Loreto – Partner & Managing Director at AlixPartners Maurizio Minelli – Partner & Managing Director Italy at Roland Berger
17:45	Più chilometri, più dati e servizi: come cambia il rapporto tra automobilista e aftermarket DEEP DIVE Rosaria Amodio – Project Coordinator GiPA Italia presso GiPA
17:55	Fidelizzare i clienti aftersales e migliorare i processi riparativi: cosa fare? PANEL DISCUSSION Simone Guidi – General Manager at Car Service Management 360 Davide Bonavida – Country Manager Italy at Autoflows Efrem Bresolin – Direttore Aftermarket Networks di Arval Service Lease Italia
18:20	Riparare le auto elettriche: tra falsi miti, rischi sicurezza e nuove regole PANEL DISCUSSION - ENG/ITA Vanja Katić – Founder & Brand CEO at EV Clinic Walter Vinciotti – Direttore Tecnico e Operativo di EVSAFE Nicolò Ciccone – Responsabile Vendite di EMME Antincendio
18:45	Aperitivo di networking