



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 30 giugno al 6 luglio 2026
Parte 1

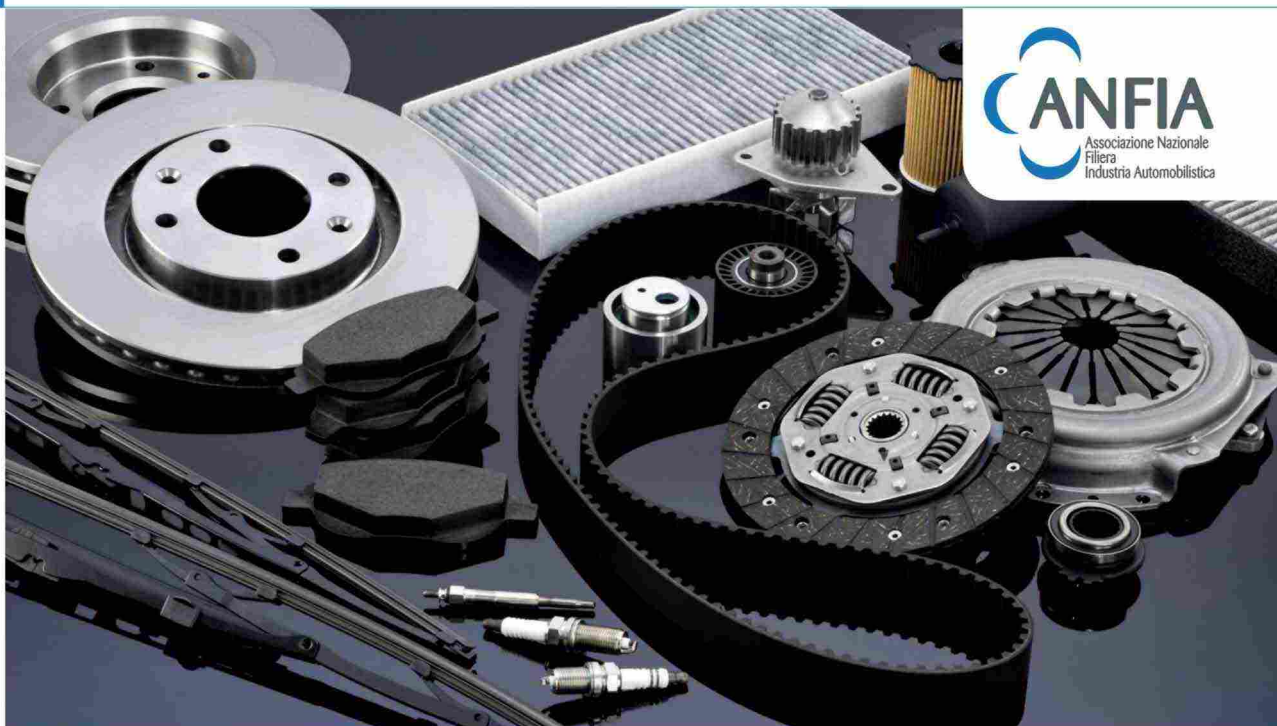
Torino, 7 luglio 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
68/70	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/06/2026	"Aftermarket automotive in movimento": la ricerca punta i riflettori sulle imprese operanti nella p	2
72/78	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/06/2026	Qui, Germania	4
28/30	Pneurama	01/06/2026	Futurmotive Talks 2026: conversazioni sui trend dell'automotive, verso Autopromotec 2027	9
	Ansa.it	30/06/2026	Confindustria, 'serve neutralita' tecnologica per il futuro dell'automotive'	12
	Ansa.it	30/06/2026	Moratti (FI), 'e-car non siano unica soluzione, tutelare lavoro e imprese'	14
	Ansa.it	30/06/2026	Salini (FI), 'flessibilita' Ue su auto solo di facciata, serve nuovo approccio'	16
	Cnel.it	30/06/2026	Consulta Nazionale per la Sicurezza stradale e la Mobilita' sostenibile	18
3	La Repubblica - Ed. Torino	30/06/2026	Torino chiede la Zes e accusa il governo "Poca attenzione"	20
	Pneurama.com	30/06/2026	Futurmotive Talks 2026: conversazioni sui trend dell'automotive, verso Autopromotec 2027	21
	PneusNews.it	30/06/2026	Autopromotec Dialogues: a Milano il primo appuntamento dedicato alla rivoluzione circolare dei veico	25
	PneusNews.it	30/06/2026	Tyres Europe chiede la semplificazione della normativa omnibus sull'etichetta energetica	28
	Transportonline.com	30/06/2026	Zerogradi 2026: la cold chain si riunisce a Brescia	29
2	Il Sole 24 Ore	01/07/2026	LA VIA DELL'ANFIA PER L'AUTO	31
	Borsa.corriere.it	01/07/2026	Mercato auto italiano: +10,6% a giugno con 146.423 immatricolazioni	32
	Borsaitaliana.it	01/07/2026	Auto Italia: Anfia, a giugno segnali incoraggianti, elettrico +10,2%	34
	Borsaitaliana.it	01/07/2026	Auto, Vavassori (ANFIA): "Revisione target non e' passo indietro"	35
	Borsaitaliana.it	01/07/2026	Mercato auto italiano: +10,6% a giugno con 146.423 immatricolazioni	36
	Fleettime.it	01/07/2026	Target CO auto: Vavassori di ANFIA chiede una revisione	38
	Fleetmagazine.com	01/07/2026	L'avvento della Spagna	40
	Ilsole24ore.com	01/07/2026	Auto, a giugno +10,6% il mercato in Italia. Stellantis fa +12,8% -	42
	Lastampa.it	01/07/2026	Mercato auto italiano: +10,6% a giugno con 146.423 immatricolazioni	45
10	L'Eco di Bergamo	01/07/2026	Futuro dell'automotive "Rivedere i target Ue"	47
22/25	Organi di Trasmissione	01/07/2026	Componentistica automotive fra cautela e incertezza (L.Peschiera)	48

ga

ASSOCIAZIONI




Associazione Nazionale
Filiera
Industria Automobilistica

"AFTERMARKET AUTOMOTIVE IN MOVIMENTO":

la ricerca punta i riflettori sulle imprese operanti nella produzione e nella vendita di ricambi di auto

La filiera dell'aftermarket automotive genera 31,2 miliardi di valore aggiunto

a cura di ANFIA

I 24,8% delle aziende dell'aftermarket auto prevede per quest'anno un aumento del fatturato e il 36% un incremento delle assunzioni. Ma per il 2026 due imprese su tre lamentano difficoltà a trovare le figure professionali e per il 36,8% questo potrebbe tradursi in un freno alla crescita. Mentre un'impresa su quattro teme per quest'anno problemi di approvvigionamento delle materie prime e semilavorati critici, come semiconduttori e batterie.

È quanto emerge dalla ricerca "Il settore dell'Aftermarket dell'automotive in movimento", che punta i riflettori sulle imprese operanti nella produzione e nella vendita di ricambi di auto, realizzata dal Centro Studi Tagliacarne per conto della Camera di commercio di Modena, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con il supporto di ANFIA e presentata lo scorso maggio a Modena. Secondo lo studio non sembra preoccupare,

invece, nell'immediato il passaggio all'elettrico: solo il 13,8% degli operatori che producono e vendono ricambi di auto investirà nell'elettrico entro il 2028 e appena l'11,8% lo ha già fatto tra il 2023 e il 2025. Anche per questo il 73,3% resta ancorato alla produzione della componentistica di auto a combustione. E in prospettiva ad ostacolarne la transizione verso l'elettrico è soprattutto la concorrenza proveniente dai paesi emergenti vista come una minaccia dal 18,3% delle imprese del settore. "L'automotive sta vivendo una profonda evoluzione normativa che richiede adattamento, visione industriale e dialogo costante con le istituzioni" - afferma Marco Stella, presidente del Gruppo Componenti di ANFIA secondo il quale "la revisione del regolamento UE sulle emissioni di CO₂ degli autoveicoli leggeri deve coniugare ambizione e pragmatismo, definendo obiettivi realistici e raggiungibili con tutte

«TRA EXPORT, INNOVAZIONE E CARENZA DI COMPETENZE, L'AFTERMARKET AUTOMOTIVE ITALIANO AFFRONTA LE SFIDE DELLA TRANSIZIONE CERCANDO NUOVE STRATEGIE PER RESTARE COMPETITIVO»

le leve tecnologiche utili. In questo scenario, l'Industrial Accelerator Act è il primo segnale di un possibile cambio di paradigma nella politica industriale europea, stimolando la produzione 'Made in EU', accelerando gli investimenti e riducendo le dipendenze strategiche da Paesi terzi, con l'obiettivo di rafforzare la resilienza delle catene del valore. Questo incide anche sul comparto aftermarket, che, oltre a dare un contributo fondamentale alla messa in sicurezza e alla sostenibilità del parco circolante, deve adattarsi rapidamente all'evoluzione tecnologica e alle esigenze degli automobilisti".

UN SETTORE CHE VALE OLTRE 31 MILIARDI DI EURO

La filiera dell'aftermarket automotive produce 31,2 miliardi di valore aggiunto (l'1,6% del totale economia nel 2024), occupa circa 407 mila lavoratori (l'1,5% dell'occupazione complessiva) e genera una produttività superiore del 3,3% rispetto alla media nazionale. La Lombardia guida la classifica per valore prodotto con 8,8 miliardi di euro, il 28,2% del totale nazionale Aftermarket, seguita sul podio da Emilia-Romagna (4,3 mld euro con il 13,8%) e Veneto (4,2 mld di euro; 13,5%). Ma Piemonte, Emilia-Romagna e Veneto brillano nel medagliere per peso dell'aftermarket sull'economia locale (rispettivamente 2,6%, 2,4% e 2,3%). A livello provinciale meglio fanno Modena (3,5%), Pesaro e Urbino (3,4%) e Vicenza (3,3%).

Il settore dell'aftermarket è fortemente orientato ai mercati stranieri. Ben il 67% delle imprese dell'aftermarket, infatti, esporta i propri beni e servizi e, di questi, il 17,7% stima un aumento delle vendite estere per il 2026. Ma un terzo degli operatori prevede di subire degli effetti dei dazi imposti dagli USA e, di questi, più della



metà (il 56,3%) punta a ricercare mercati di sbocco esteri alternativi.

Quasi il 60% delle imprese che hanno intenzione di assumere segnala difficoltà di reperimento sul mercato delle professionalità richieste e a pagarne "le spese" rischiano di essere soprattutto i dipendenti. Per effetto del mismatch, infatti, il 58,5% degli operatori prevede un sovraccarico del personale interno. Mentre il 36,8% prospetta un freno alla crescita aziendale e il 32,1% un aumento dei costi di gestione legato alla ricerca e alla formazione del personale.

TECNOLOGIA E IA NON SPAVENTANO LE AZIENDE

Le imprese dell'aftermarket non sembrano preoccupate dalle evoluzioni tecnologiche: nei prossimi dieci anni oltre il 40% intravede un possibile aumento della propria competitività, mentre solo il 13,5% ipotizza un cambio di passo, considerando una riconversione verso altri settori o mercati. E anche riguardo all'intelligenza artificiale gli operatori del settore appaiono poco turbati nel medio termine: solo il 16,9% delle imprese utilizza stabilmente strumenti di IA e il 28,5% delle aziende ha intenzione di farlo nel triennio a venire.

A sostegno della propria competitività le imprese aftermarket chiedono però policy soprattutto in materia di agevolazioni fiscali e riduzione del costo del lavoro (66,2% delle indicazioni). Seguono tra le priorità segnalate la riduzione dei costi energetici (27,7%) e i finanziamenti alla ricerca (13,8%).

La visione futura del settore sarà quindi fortemente influenzata dalla capacità delle imprese di evolvere i propri modelli di business, investire in innovazione e affrontare criticità strutturali come la carenza di competenze e l'aumento dei costi produttivi.

ga



ga

RICAMBIO NEL MONDO



Qui, **GERMANIA**

Il 29 aprile scorso, la VDA, l'associazione dell'industria automobilistica tedesca, ha pubblicato il rapporto annuale Automotive Insight 2025.

a cura di Miriam Sala,
Responsabile Area Studi
e Statistiche ANFIA

Il documento fotografa un anno di forte discontinuità per il settore: da un lato, l'avanzamento dell'elettromobilità e della digitalizzazione; dall'altro, l'intensificarsi della competizione globale, l'instabilità geopolitica e il deterioramento delle condizioni di contesto.

Ne emerge un quadro in cui la trasformazione tecnologica procede, ma si confronta con una pressione crescente sulla competitività della Germania come polo industriale, rendendo sempre più urgente un rafforzamento strutturale del sistema produttivo nazionale.

Nel 2025 l'industria automotive tedesca ha offerto dunque un'immagine solo in apparenza contraddittoria. Da un lato, ha confermato la propria capacità industriale nella transizione tecnologica: la produzione nazionale di autovetture è tornata a crescere, seppur moderatamente, e la quota di veicoli elettrificati prodotti negli stabilimenti tedeschi ha raggiunto il 40%. Dall'altro, sotto questa superficie di resilienza, il modello automotive tedesco mostra segnali sempre più evidenti di pressione strutturale: export stagnante, fatturato in calo, occupazione in riduzione e una filiera della componentistica particolarmente esposta al cambio di paradigma.

Il punto non è quindi stabilire se l'auto tedesca sia ancora competitiva sul piano del prodotto. Lo è, soprattutto nei segmenti premium e nei veicoli ad alto contenuto tecnologico. La questione più rilevante è un'altra: se la Germania, e con essa l'Europa, resti un luogo sufficientemente competitivo per sviluppare, industrializzare e produrre la mobilità del futuro.

Energia costosa, burocrazia, pressione fiscale, costi del lavoro, incertezza regolatoria e crescente concorrenza cinese compongono un quadro nel quale la trasformazione non è soltanto tecnologica, ma industriale, geopolitica e occupazionale.

Il 2025 va letto dunque come un anno di accelerazione e di stress test. L'elettrificazione avanza, ma non cancella la dipendenza dai mercati esteri. La produzione domestica recupera, ma resta sotto i livelli pre-crisi.

Gli OEM mantengono scala globale e forza di marca, mentre molti fornitori affrontano margini compressi, investimenti obbligati e accesso al credito più difficile. In questa tensione tra capacità di trasformazione e deterioramento delle condizioni di contesto si gioca il futuro dell'automotive tedesco.

RICAMBIO NEL MONDO

PRODUZIONE ED EXPORT

Sul fronte produttivo, il 2025 restituisce un quadro meno negativo di quanto suggerirebbe il dibattito pubblico sulla crisi dell'auto tedesca. Dopo il calo dell'1% registrato nel 2024, la produzione nazionale di autovetture è cresciuta del 2%, raggiungendo 4,15 milioni di unità: il dato più alto dal 2019. Il recupero, tuttavia, resta incompleto. Rispetto al livello pre-crisi, mancano ancora oltre 500.000 vetture, pari a un divario dell'11%.

La principale chiave di lettura è l'elettrificazione. Nel 2025 dagli stabilimenti tedeschi sono uscite 1,67 milioni di auto elettrificate, il 23% in più rispetto all'anno precedente. La quota dei veicoli elettrici sulla produzione complessiva ha raggiunto il 40%, un livello superiore alla quota di elettrificato nelle immatricolazioni europee. In termini industriali, questo colloca la Germania in una posizione avanzata: secondo il VDA, solo la Cina presenta una quota elettrica più elevata nella produzione nazionale, mentre la Germania resta il secondo hub mondiale per la produzione di veicoli elettrici.

All'interno di questo dato, i BEV mantengono il peso principale: rappresentano il 73% delle auto elettrificate prodotte in Germania, pari a 1,22 milioni di unità, in crescita del 15%. Più marcata, però, è stata la dinamica dei plug-in hybrid, saliti del 54% a 450.000 unità. È un segnale rilevante perché mostra come, nella fase attuale della transizione, una parte della domanda continui a cercare soluzioni intermedie, soprattutto per esigenze di autonomia e flessibilità d'uso.

La trasformazione produttiva non ha però cancellato il ruolo delle motorizzazioni tradizionali. Nel 2025 la quota diesel nella produzione tede-



sca è scesa al 15,3%, il livello più basso dal 1991, mentre la quota benzina è calata al 44,5%, minimo storico. Il motore a combustione resta comunque una componente ancora significativa del mix produttivo, anche perché consente di attenuare una transizione che, soprattutto per la supply chain, comporta effetti profondi su occupazione, competenze e struttura della catena del valore.

La geografia dei segmenti conferma poi un altro elemento strutturale: la Germania produce sempre meno vetture di volume e sempre più modelli di fascia alta. Nel 2025 il segmento principale è stato ancora quello dei SUV, con 1,62 milioni di unità, in crescita dell'8%, seguito dalla classe compatta con 900.000 vetture. I costi elevati di lavoro ed energia rendono meno attrattiva la produzione domestica di modelli a basso margine: le city car non vengono più prodotte in Germania da anni e la produzione di compatte è indicata in uscita entro il 2027.

Il risultato è una specializzazione sempre più evidente: la Germania resta il principale Paese produttore in Europa e conserva il quinto po-

« L'AUTO TEDESCA
ACCELERA SULLA
TRANSIZIONE
ELETTRICA, MENTRE
AUMENTANO LE
CRITICITÀ LEGATE A
COSTI, EXPORT
E FILIERA »



«CRESCONO
BEV E PLUG-IN
HYBRID, MENTRE
IL DIESEL TOCCA
NEL 2025
IL LIVELLO PIÙ
BASSO DAL 1997»

sto mondiale per volumi, dietro Cina, Stati Uniti, Giappone e India, ma il suo ruolo è sempre più concentrato su veicoli premium, tecnologicamente complessi e a maggiore valore aggiunto. È una strategia coerente con la struttura dei costi tedeschi, ma espone il sistema industriale a un rischio: lasciare progressivamente fuori dal perimetro nazionale le produzioni di massa, con effetti potenzialmente rilevanti sulla filiera.

L'export resta il pilastro del modello automotive tedesco, ma nel 2025 mostra segnali di affaticamento. Le esportazioni di autoveicoli prodotte in Germania si sono fermate a 3,17 milioni di unità, sostanzialmente stabili ma in lieve calo rispetto al 2024. Il dato è più significativo se letto in prospettiva: i volumi restano il 9% sotto il livello pre-covid (2019) e il 28% sotto il 2016. Nonostante ciò, il 76,5% delle auto prodotte in Germania viene ancora esportato, confermando la dipendenza strutturale dell'industria tedesca dai mercati internazionali.

L'export segna però uno shift rilevante. L'Europa è tornata a pesare di più, con 1,94 milioni di vetture esportate, +8%, pari al 61% del totale. Il Regno Unito è diventato il primo mercato di destinazione, con circa 413.000 unità, davanti agli Stati Uniti. Al contrario, le esportazioni verso le Americhe sono diminuite del 6%, con gli USA in calo del 9% a circa 409.000 vetture. Ancora più marcato il ridimensionamento dell'Asia: -19%,

soprattutto per la contrazione della Cina, scesa del 45% a circa 98.000 unità. Il dato cinese è il più rilevante sul piano strategico. Non indica solo una flessione commerciale, ma il cambiamento del rapporto tra costruttori tedeschi e primo mercato mondiale. Con l'elettrificazione cinese ormai molto avanzata e con player locali sempre più competitivi, il tradizionale vantaggio tedesco nei segmenti premium e termici non basta più a sostenere i volumi. L'export tedesco resta dunque forte, ma meno equilibrato: più concentrato sull'Europa, più esposto alle tensioni tariffarie con gli Stati Uniti e più debole in Cina.

IL MERCATO DELL'AUTO TEDESCO NEL 2025

Il mercato domestico tedesco ha chiuso il 2025 con una crescita contenuta. Le nuove immatricolazioni di autoveicoli sono aumentate dell'1%, arrivando a 2,858 milioni di unità. Il dato segnala una stabilizzazione, ma non una vera normalizzazione: il mercato resta ancora inferiore del 21% rispetto al 2019, quando in Germania erano state immatricolate 3,6 milioni di autoveicoli.

La domanda tedesca appare quindi ancora debole in termini storici. La crescita del 2025 non nasce da una ripresa pienamente autonoma del ciclo dei consumi, ma da un insieme di fattori regolatori e di mercato. In particolare, il VDA attribuisce un ruolo centrale alla regolazione europea sulle emissioni di CO₂, che ha spinto i costruttori ad aumentare la quota di veicoli elettrificati nelle immatricolazioni.

L'effetto è visibile nella composizione per alimentazione. Nel 2025 le immatricolazioni di auto elettrificate, BEV e PHEV, sono aumentate del 50%, raggiungendo 856.600 unità, un nuovo massimo storico. La quota BEV sul mercato totale è salita al 19,1%, dal 13,5% del 2024, mentre i plug-in hybrid sono passati dal 6,8% al 10,9%. Nel complesso, l'elettrificato ha raggiunto il 30% del mercato tedesco, rispetto al 20,3% dell'anno precedente.

Il motore tradizionale, tuttavia, resta maggioritario. Le auto a benzina, incluse le mild hybrid, sono rimaste il primo gruppo per volumi, pur con un calo del 10%, attestandosi a circa 1,3 milioni di unità. Più netto il ridimensionamento del diesel, le cui immatricolazioni sono scese del 16% a 561.200 unità: il livello più basso dal 1997.

Un elemento da sottolineare è la diversa dinamica tra clienti privati e canali business. Le immatricolazioni dei privati sono cresciute del 5%, ma partivano da livelli storicamente depressi nei due anni precedenti. Le immatricolazioni commerciali, invece, sono rimaste sostanzialmente stabili. All'interno del canale business, il quadro





«IL MERCATO AUTO TEDESCO CAMBIA VOLTO: L'ELETTRIFICATO RAGGIUNGE IL 30%, MA I VOLUMI RESTANO DEBOLI»

è disomogeneo: le immatricolazioni tramite concessionari sono diminuite, quelle delle società di noleggio sono cresciute leggermente, mentre le flotte aziendali hanno mostrato andamenti differenziati.

Il mercato tedesco dunque non è fermo, ma resta fragile. L'elettrico cresce rapidamente, spinto dalla regolazione e dall'ampliamento dell'offerta, ma il volume complessivo rimane lontano dai livelli pre-pandemia. La Germania produce già come un Paese in piena transizione elettrica; il suo mercato interno, invece, procede con maggiore cautela. Questa distanza tra capacità industriale e domanda domestica è uno dei nodi centrali del 2025.

La componentistica è il segmento in cui la trasformazione appare più severa. Nel 2025 i produttori tedeschi di parti e accessori hanno registrato un calo del fatturato a 81,3 miliardi di euro, circa il 5% in meno rispetto all'anno precedente. La contrazione riguarda sia il mercato domestico sia quello estero, entrambi in calo del 5%.

Ancora più netto è il dato occupazionale. Gli addetti nella componentistica sono scesi da 266.810 a 237.221, con una riduzione dell'11% in

un solo anno. Il rapporto segnala che circa un terzo dell'occupazione automotive tedesca dipende dai fornitori, ma proprio questo comparto è il più colpito dalle sfide della trasformazione. La ragione è strutturale. La transizione all'elettrico riduce la complessità del powertrain tradizionale e sposta il valore verso batterie, software, elettronica di potenza e sistemi digitali. Per molti fornitori significa finanziare nuove competenze e nuovi impianti mentre i prodotti legati al motore termico perdono progressivamente centralità. A questo si sommano costi del lavoro, energia e credito più onerosi. Per questo la crisi della componentistica è il vero indicatore della profondità del cambiamento: non riguarda soltanto il ciclo congiunturale, ma la ridefinizione della catena del valore automotive in Germania.

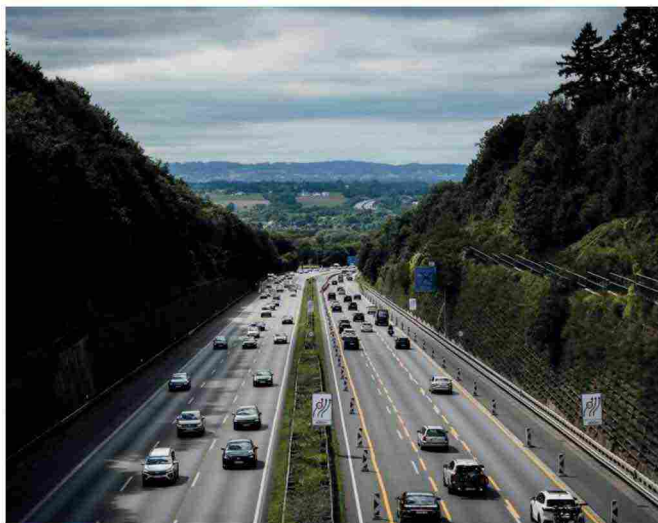
IL SETTORE AUTOMOTIVE TEDESCO NEL 2026

Ad aprile, la produzione nazionale di autovetture in Germania si è attestata a 352.400 unità. Rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, si registra un calo di quasi il 4%. Nei primi quattro mesi dell'anno, in Germania sono state prodotte 1,42 milioni di autovetture, quasi il 2% in meno rispetto allo stesso periodo del 2019. La produzione rimane significativamente al di sotto dei livelli pre-crisi: dopo i primi quattro mesi, il dato è infatti inferiore del 15% rispetto a quello del 2019. VDA ha recentemente reso disponibili i dati dettagliati del primo trimestre. Mentre la produzione di autovetture con motore a combustione è diminuita del 2%, attestandosi a 749.400 unità, la produzione di autovetture elettriche è leggermente aumentata, raggiungendo le 422.700 unità. La produzione di veicoli elettrici a batteria (BEV) è cresciuta dell'1%, arrivando a 319.600 veicoli, mentre i veicoli ibridi plug-in (PHEV) han-

MERCATO AUTOVETTURE*				
	APR-26	VAR% 2026/2025	GEN - APR 2026	VAR% 2026/2025
Immatricolazioni PC	249.163	3,0	948.567	5,0
di cui				
Marchi tedeschi, inclusi i marchi del gruppo	170.953	0,0	650.025	3,0
Marchi stranieri	78.210	8,0	298.542	9,0
Elettrico	91.898	32,0	327.648	33,0
BEV	64.350	41,0	223.980	41,0
PHEV	27.546	13,0	103.660	18,0
Produzione in Germania	352.400	-4,0	1.421.400	-2,0
di cui:				
Esportazione	270.400	-3,0	1.075.100	-2,0

Fonte: VDA/KBA

*parzialmente provvisorio



« LA COMPO-
NENTISTICA È
IL SEGMENTO
IN CUI LA
TRASFORMAZIONE
APPARE PIÙ
SEVERA. NEL 2025 I
PRODUTTORI
TEDESCHI DI PARTI E
ACCESSORI HANNO
REGISTRATO
UN CALO DEL
FATTURATO A 81,3
MILIARDI DI EURO,
CIRCA IL 5% IN
MENO RISPETTO
ALL'ANNO
PRECEDENTE »

no mantenuto gli elevati livelli dell'anno precedente, con 103.100 unità. Nel primo trimestre sono stati raggiunti numeri record, con le BEV che rappresentano il 29,9% e le PHEV il 9,6% della produzione nazionale.

Le esportazioni di aprile, pari a 270.400 unità, sono diminuite del 3% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Da gennaio sono state esportate 1,08 milioni di autovetture, il 2% in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nonostante l'aumento delle barriere commerciali, oltre tre quarti delle autovetture prodotte a livello nazionale continuano ad essere esportate (tasso di esportazione: 76%).

Ad aprile gli ordini nazionali sono aumentati del 9% rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Allo stesso tempo, gli ordini esteri sono diminuiti del 18% rispetto all'anno precedente. Complessivamente, considerando sia gli ordini nazionali che quelli esteri, ad aprile sono stati registrati il 15% di ordini in meno rispetto ad aprile 2025.

Passando al mercato, i dati di aprile 2026 indicano un recupero misurabile, ma ancora prudente. Nel cumulado gennaio-aprile sono state immatricolate 948.567 autovetture, in crescita del 4,5% rispetto allo stesso periodo del 2025. Il dato segnala una domanda in miglioramento, ma non ancora una vera inversione di ciclo: il mercato tedesco continua a muoversi in un contesto di consumi deboli, costi elevati e transizione tecnologica complicata. Nel solo mese di aprile le nuove immatricolazioni sono state 249.163, pari a un aumento del 2,7% sullo stesso mese dell'anno precedente.

Il fatto che aprile sia cresciuto meno del cumulado suggerisce un andamento positivo ma disomogeneo, con una domanda ancora sen-

sibile a fattori regolatori, disponibilità di prodotto e politiche commerciali. Resta inoltre significativo il peso del canale business: ad aprile il 64,6% delle nuove auto è stato immatricolato da clienti commerciali, mentre i privati hanno rappresentato il 35,4%, pur con una crescita più marcata rispetto all'anno precedente.

Il segnale più forte arriva dall'elettrico. Nel solo mese di aprile sono state immatricolate 64.350 BEV, pari al 25,8% del mercato, con una crescita del 41,3% rispetto ad aprile 2025. Anche le ibride restano centrali: 97.753 unità, per una quota del 39,2%, di cui 27.546 plug-in hybrid, pari all'11,1% del mercato. Al contrario, benzina e diesel continuano a perdere terreno: le benzine scendono del 20%, mentre le diesel arretrano del 13,8%. Il risultato è un mix di mercato sempre più elettrificato, con emissioni medie di CO₂ delle nuove immatricolazioni scese a 97,6 g/km, il 10,7% in meno rispetto ad aprile 2025.

Dal punto di vista dei marchi, il primo quadrimestre conferma una forte selettività competitiva. Volkswagen resta nettamente il primo brand del mercato tedesco, con 177.113 immatricolazioni e una quota del 18,7%, ma registra un calo del 5,7%. Alle sue spalle si collocano Škoda con 83.630 unità e una crescita del 21,2%, Mercedes con 82.386 unità in lieve flessione, BMW con 80.982 unità in aumento del 5,6%, e Audi con 70.037 unità, +10%. Il dato suggerisce che la domanda non premia in modo uniforme i costruttori tedeschi: i marchi premium tengono meglio, mentre il leader di mercato perde volumi nonostante mantenga una posizione dominante.

Merita attenzione anche la crescita dei nuovi operatori elettrici e asiatici, pur partendo da basi ancora contenute.

BYD raggiunge 13.825 immatricolazioni nel cumulado gennaio-aprile, con un incremento del 395,3%, mentre Tesla sale a 15.978 unità, +174,5%. Questi numeri non modificano ancora gli equilibri complessivi del mercato tedesco, ma indicano una pressione competitiva crescente proprio nel segmento più strategico della transizione.

Il primo quadrimestre 2026 rafforza, dunque, la lettura già emersa per il 2025: il mercato tedesco sta recuperando, ma non è tornato a una traiettoria espansiva stabile. La crescita è trainata soprattutto dall'elettrificazione e da alcuni marchi in forte avanzamento, mentre la domanda tradizionale resta debole e la competizione si intensifica. Per l'industria tedesca, il punto non è solo vendere di più, ma difendere quote e marginalità in un mercato domestico che diventa più elettrico, più selettivo e più aperto a nuovi concorrenti.

ga

Aftermarket automotive



Futurmotive Talks 2026: conversazioni sui trend dell'automotive, verso Autopromotec 2027

Al Tecnopolo DAMA di Bologna, imprese, istituzioni, ricerca e associazioni si sono confrontate sulle trasformazioni digitali, industriali e professionali che stanno ridefinendo il comparto

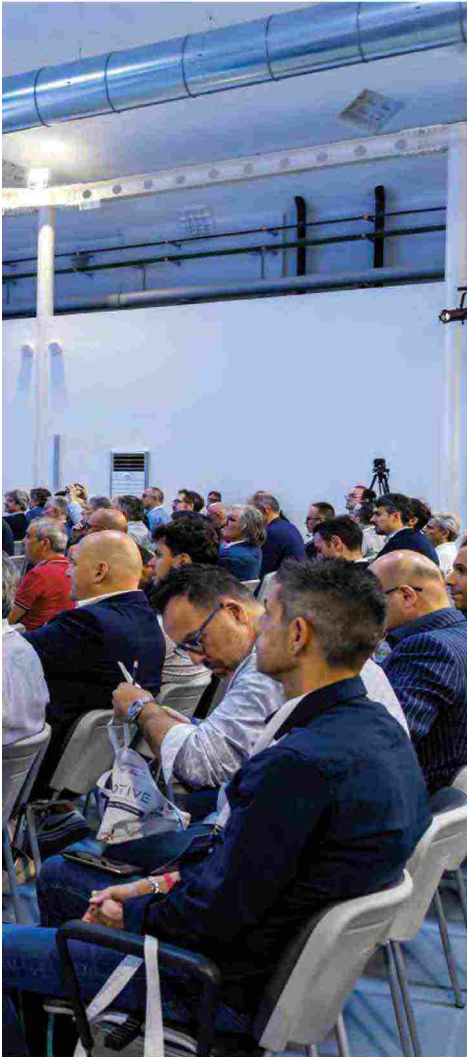
Paola Zaccheroni

Il 21 e 22 maggio scorsi si sono tenuti a Bologna i Futurmotive Talks 2026, l'appuntamento di Autopromotec dedicato alle trasformazioni della filiera della mobilità veicolare. Sono state due giornate intense di dialoghi che hanno restituito la sintesi di una transizione in piena corsa, che richiede all'industria, al mercato, alla politica scelte strategiche su infrastrutture, gestione dei dati ed evoluzione delle competenze per sostenere la competitività del settore.

Grazie al patrocinio della Regione Emilia-Romagna, il convegno si è svolto a Bologna, presso il Tecnopolo DAMA - Data

Manifattura Emilia-Romagna, hub di riferimento internazionale per il supercalcolo e perciò coerente con l'obiettivo dell'evento: portare la discussione sull'automotive dentro l'ecosistema delle tecnologie abilitanti per la digitalizzazione avanzata. La sessione di apertura ha tracciato una linea chiara - la trasformazione tecnologica del settore ridefinisce competenze, processi e modelli di servizio - ed ha riunito voci istituzionali, industriali e accademiche, da Mauro Severi, Presidente AICA, al messaggio di Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in Italy, agli interventi di Vincenzo Colla, Vicepresidente della Regione Emilia-Romagna e Franco

EVENTI



Accordino, Capo unità Mobilità connessa e intelligente della DG CONNECT della Commissione europea. Al centro della sessione anche la presentazione, a cura di Fabio Orecchini, della ricerca inedita della Luiss Business School "Nuova roadmap globale verso l'auto a guida autonoma - scenario e prospettive per l'automazione dei veicoli stradali", che ha contribuito a inquadrare l'evoluzione della guida assistita e autonoma nel più ampio scenario industriale e regolatorio.

In questo quadro, Mauro Severi ha richiamato la necessità di un contesto normativo coerente con le esigenze industriali: «In Italia e in Europa i professionisti del nostro comparto possiedono sia la capa-

cità tecnica sia la flessibilità necessaria per affrontare le problematiche che l'applicazione delle nuove tecnologie impone. È però necessario che le istituzioni nazionali ed europee si mettano in ascolto: solo attraverso la definizione di un quadro regolatorio in linea con le logiche industriali è possibile salvaguardare il tessuto produttivo».

Nel corso della prima giornata, il tema del veicolo come piattaforma digitale complessa ha attraversato diversi momenti del programma: la sessione sul Software-Defined Vehicle, a cura di ANFIA, ha riunito Matteo Barale di Tecnocad Engineering & Design, Francesco Mitocchio di Marelli Europe, Francesco Ricciardi di Bylogix e Luca Stronati, Head of Software Release, Application, Integration, Safety Whole Vehicle di Automobili Lamborghini per discutere le strategie data-driven per la competitività.

Software, sensori, dati, sistemi di cybersecurity e aggiornamenti continui incidono non solo sulla progettazione dei veicoli, ma anche sulla manutenzione, sulla riparazione e sugli equilibri tra costruttori, fornitori, officine e utenti finali: la questione normativa, uno dei nodi più rilevanti per l'aftermarket indipendente, è stata affrontata nella sessione dedicata al Roadworthiness Package da Marco Brunamonti, Technical Advisor di AICA ed Emanuele Biagetti per EGAF; la voce delle aziende, grazie a Roberto Nicolini di Nexion, Emiliano Pasin di Texa, Andrea Cantadori di MAHLE e Fabio Ricca di Hella Gutmann, ha focalizzato l'attenzione sul tema degli ADAS, evidenziando la necessità di superare un approccio limitato alla semplice verifica della loro presenza per prevedere anche i controlli sul corretto funzionamento.

La dimensione infrastrutturale è stata oggetto di una sessione dedicata, cui hanno partecipato Andrea Pontremoli, Presidente dell'Associazione Motor Valley, Mauro Cappello, docente di Sustainable Industrial Logistics and Digitalization, Gianmarco Montanari, Direttore Generale del Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile, Roberto Righetti, Direttore di ART-ER, Sanzio Bassini di CINECA, Matteo Angelinelli di IT4LIA AI e Fabio Pressi, Amministratore Delegato di A2A E-Mobility. La discussione ha mostrato come la competitività dell'automotive dipenda sempre

più dalla capacità di costruire ecosistemi territoriali integrati, nei quali imprese, università, centri di ricerca, cluster e istituzioni collaborano per trasformare le nuove soluzioni disponibili in applicazioni industriali concrete. Tecnologie abilitanti, trasferimento tecnologico, infrastrutture digitali ed energetiche sono state presentate come strumenti essenziali per accompagnare imprese e filiere nella transizione verso modelli più connessi, sostenibili e competitivi.

Grazie a Francesco Leali di Motor Valley University, Lorenzo Marconi della Fondazione SupER, Emanuela Pezzi della Fondazione Aldini Valeriani e Gabriele Marzano della Regione Emilia-Romagna, la prima giornata si è conclusa con una riflessione sulle competenze necessarie alla futura forza lavoro meccatronica, chiamata a integrare i saperi tecnici tradizionali con nuove capacità digitali: da qui l'importanza del lifelong learning, dell'upskilling degli operatori e della collaborazione tra università, scuole, imprese e istituzioni pubbliche, anche attraverso misure regionali capaci di integrare formazione, politiche del lavoro e innovazione.

La seconda giornata è stata aperta dal saluto di Stefano Cavedagna, Membro del Parlamento Europeo, seguito dal contributo di Lucio Poma, capo economista di Nomisma, che ha commentato alcuni risultati inediti sulla digitalizzazione delle imprese in Emilia-Romagna, tratti dalla ricerca condotta per l'Associazione Motor Valley in collaborazione con CRIF. L'analisi ha evidenziato come la filiera della Motor Valley, soprattutto nei fornitori diretti dei grandi car maker del territorio, presenti livelli di maturità digitale e capacità innovativa superiori alla media manifatturiera nazionale, confermando il ruolo dei capifiliera come acceleratori di trasformazione tecnologica, integrazione dei processi e competitività.

La sessione successiva ha approfondito questo ecosistema dal punto di vista degli enti abilitatori della trasformazione digitale, che promuovono l'accesso delle PMI a tecnologie avanzate: Ugo Becciani, Research Manager di ICSC Foundation, ha illustrato il ruolo delle piattaforme capaci di integrare dati industriali, supercalcolo e ricerca; Stefano Cattorini, CEO di BI-REX Competence Center, ha evidenziato l'importanza di servizi di "test before invest",

Aftermarket automotive

EVENTI

AI generativa, digital twin e simulazioni; Angelo Pucci, Presidente di Clust-ER MECH, ha portato il punto di vista del cluster, richiamando proof of concept e casi applicativi concreti a supporto del manifatturiero.

La digitalizzazione nel mondo dello pneumatico è stata esplorata in una sessione che ha coinvolto Corrado Rocca di Pirelli, Marco Vellone di Continental Italia, Christophe Duc e Pierre Guinault di Michelin. Dal confronto è emerso come pneumatici sensorizzati, RFID, interoperabilità e nuove esigenze legate all'elettrificazione siano destinati a incidere sempre più su sicurezza, prestazioni, manutenzione e relazione con il cliente finale.

L'ultima sessione, moderata dal direttore di ACI Radio Pierluigi Bonora, è stata dedicata al tema ancora aperto dell'accesso ai dati OBD e RMI per l'autoriparazione indipendente. Dopo il keynote di Frank Schlehuber di CLEPA, le associazioni di categoria — Francesca Soardi per CNA e Massimo Ruffa per Confartigianato Autoriparazione — hanno espresso le principali preoccupazioni del settore, poi riprese e commentate nella tavola rotonda con Igino de Lotto di Texa, Franco Benati di SIPAV, Domenico Marino di Nexion e Fabio Ricca di Hella Gutmann.

La discussione ha fatto il punto su una questione cruciale per l'aftermarket indipendente: senza accesso equo, standard aperti, interoperabilità ed enforcement efficace, la digitalizzazione rischia di produrre nuove asimmetrie informative e nuove forme di esclusione dal mercato. Nella sessione conclusiva, è intervenuto Matteo Ricci, membro della Commissione Trasporti del Parlamento europeo, che evidenziato il peso economico e occupa-

Futurmotive Talks 2026

"La piattaforma per il futuro dell'automotive"

Messaggio - 21 maggio 2026

Adolfo Urso, Ministro delle imprese e del Made in Italy

Ringrazio il presidente Severi per l'invito e saluto la prestigiosa platea intervenuta a questo appuntamento dedicato al futuro della mobilità con visione, competenza e spirito di collaborazione. La scelta di svolgere i Futurmotive Talks presso il Tecnopolo DAMA testimonia la volontà di voler vivere la transizione tecnologica come un'opportunità di crescita e sviluppo. Qui operano infatti alcune tra le infrastrutture di calcolo ad alte prestazioni più avanzate al mondo, a supporto dello sviluppo scientifico e industriale, anche per l'automotive. Un ecosistema strategico per accompagnare la digitalizzazione del comparto attraverso Big Data, supercalcolo e IA applicati alla progettazione avanzata, alla manifattura intelligente e a una mobilità sempre più smart e connessa. In questo contesto, l'Emilia-Romagna rappresenta un modello vincente che trova nella Motor Valley la massima espressione riconosciuta a livello globale. Il Governo sostiene la filiera che, insieme ad Abbigliamento, Agroalimentare, Arredo e Automazione, rappresenta una delle "5 A" strategiche del Libro Bianco "Made in Italy 2030". Con il Piano Transizione 5.0 abbiamo stanziato 10 miliardi di euro nel triennio 2026-2028 per stimolare l'avanzamento tecnologico, inclusa l'Intelligenza Artificiale, e rafforzare così la competitività delle imprese, soprattutto PMI. Dobbiamo rafforzare nei nostri territori la rete dell'innovazione capace di attrarre competenze, partnership industriali e investimenti produttivi. Siamo al vostro fianco con strumenti concreti, anche di prossima emanazione, per accompagnare la duplice transizione digitale ed ecologica. Con la certezza che da questo confronto nasceranno nuove opportunità per il futuro della mobilità, vi auguro buon lavoro.

zionale dell'industria automotive europea e la necessità di accompagnare la transizione con politiche industriali capaci di tutelare competitività, filiere e lavoratori. Nel suo intervento, Ricci ha sottolineato che "Il valore si è spostato dal motore al software, dall'acciaio all'algoritmo, e su questo fronte l'Europa è in ritardo. O si agisce con coraggio adesso, oppure si rischia di perdere non solo quote di mercato, ma pezzi interi della propria sovranità industriale".

Stefano Carloni, Presidente di Promotec e dell'Associazione Italiana Ricostruttori di Pneumatici, ha chiuso i lavori richiamando il percorso verso Autopromotec 2027, che sarà il palcoscenico internazionale in cui molti dei temi affrontati durante i Futur-

motive Talks troveranno una concreta rappresentazione. "In questi due giorni — ha ricordato Carloni — abbiamo affrontato temi estremamente importanti per il nostro settore e per le diverse filiere industriali che esso contiene: abbiamo parlato di innovazione, digitalizzazione, guida autonoma e connessa, infrastrutture, reti, sostenibilità, scuola, formazione e lavoro, l'importanza delle filiere e delle eccellenze che le animano. Questi temi sono la materia stessa del nostro futuro, e come tali ci richiamano alla responsabilità di una governance che sappia gestire i processi di innovazione in atto e valorizzare tutto il potenziale delle nostre aziende".

L'iniziativa ha così restituito l'immagine di una filiera consapevole delle sfide in corso e pronta a misurarsi con le trasformazioni tecnologiche, regolatorie e industriali che attendono il comparto, confermando i Futurmotive Talks come importante momento di raccordo nel percorso verso Autopromotec 2027.



Europa / Altre news

Confindustria, 'serve neutralità tecnologica per il futuro dell'automotive'

'Sono 13 milioni di posti di lavoro che dobbiamo mantenere e far crescere'

BRUXELLES, 30 giugno 2026, 19:06

Redazione ANSA

Condividi



L'industria dell'automotive è la più forte, la più grande che abbiamo in Europa, è identitaria, fa parte del bagaglio culturale che abbiamo.

La politica può dichiarare dove vogliamo arrivare: decarbonizzazione, elettrificazione, ci sta tutto.

E l'industria sarà a sostegno di questo. Però serve un punto molto importante: la neutralità tecnologica che lascia alle aziende la decisione di trovare la strada per arrivare a questo punto". Lo ha dichiarato il vicepresidente di Confindustria per l'Unione Europea, Stefan Pan, a margine del convegno "Il futuro della mobilità in Europa: coniugare decarbonizzazione, competitività ed eccellenza industriale europea" organizzato da Confindustria, **Anfia** e Confindustria Energia al Parlamento europeo.

"Sappiamo che abbiamo un bagaglio culturale grandissimo, una forte capacità di innovazione grandissima, ma dobbiamo essere liberi di scegliere come arrivarci, con degli approcci gradualisti che ci permettano di sopravvivere, di vincere la sfida in un contesto dove abbiamo la Cina da una parte, Stati Uniti e dall'altra che hanno cambiato le regole del gioco", ha aggiunto.

"Parliamo del futuro dell'automotive, della capacità della nostra industria che ce la mette tutta, che è disposta a fare innovazione, a fare ricerca, a fare sviluppo. In Europa non c'è nessuno che investa di più in ricerca e sviluppo del settore dell'automotive. Sono 13 milioni di posti di lavoro che dobbiamo mantenere, dobbiamo fare crescere, e questa è la ragione per cui spieghiamo questo e lo facciamo con grande convinzione", ha sottolineato. "Quello che chiediamo è essere aperti a tutte le tecnologie che ci aiutano a poter carbonizzare, quindi non solo il motore elettrico ma anche per esempio la ricerca che viene fatta su carburanti che sono pienamente sostenibili, i fuels, biofuels", ha concluso.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Europa / Altre news

Moratti (FI), 'e-car non siano unica soluzione, tutelare lavoro e imprese'

'L'elettrificazione rimarrà centrale, non c'è dubbio, ma non può essere la sola via'

BRUXELLES, 30 giugno 2026, 18:40

Redazione ANSA

Condividi



"Le grandi aziende possono delocalizzare la produzione per adattarsi alle nuove normative, ma i lavoratori, le famiglie e le Pmi lungo tutta la catena di approvvigionamento non possono farlo.

Questo è quindi il problema principale che dobbiamo affrontare, e la soluzione fondamentale è quella di non dover mettere in difficoltà le Pmi e le famiglie.

È qui che dobbiamo ripristinare un approccio tecnologicamente neutrale. L'elettrificazione rimarrà centrale, non c'è dubbio, ma non può essere l'unica soluzione". Lo ha affermato l'eurodeputata di Forza Italia, Letizia Moratti, nel suo intervento al convegno "Il futuro della mobilità in Europa: coniugare decarbonizzazione, competitività ed eccellenza industriale europea" organizzato da Confindustria, **Anfia** e Confindustria Energia al Parlamento europeo.

"Biocarburanti, e-fuel, tecnologie a autonomia estesa e ogni

innovazione in grado di contribuire alla decarbonizzazione dovrebbero trovare spazio nel quadro normativo, sia prima che dopo il 2035. Ai colleghi che rimangono scettici su una strategia industriale più incisiva, direi semplicemente: parlate con i lavoratori, i fornitori e i produttori nei vostri collegi elettorali. Ambizione ambientale e competitività industriale non sono contraddittorie. Al contrario, la transizione verde europea avrà successo solo se manterremo le persone e il lavoro al centro di tutto", ha concluso.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Europa / La voce degli Eurodeputati

Salini (FI), 'flessibilità Ue su auto solo di facciata, serve nuovo approccio'

'Serve adeguata competizione tra veicoli elettrici e veicoli con carburanti alternativi'

BRUXELLES, 30 giugno 2026, 18:52

Redazione ANSA

Condividi



L'obiettivo è quello di utilizzare la proposta di revisione del regolamento sulle emissioni di CO2 per veicoli leggeri depositata dalla Commissione europea a fine 2025 come strumento per un reale ribaltamento dell'approccio di un regolamento, quello approvato nel 2023, che contiene troppi errori dal nostro punto di vista, in particolare distruggendo uno dei principi fondamentali su cui si è costruito il benessere dell'Unione europea, che è quello della competizione sulle migliori tecnologie quando ci si propone di raggiungere un obiettivo grande, in questo caso quello di avere una decarbonizzazione della mobilità e al contempo il mantenimento di un'industria competitiva a livello globale".

Lo ha affermato l'eurodeputato di Forza Italia, Massimiliano Salini, a margine del convegno "Il futuro della mobilità in Europa: coniugare decarbonizzazione, competitività ed eccellenza industriale europea" organizzato da Confindustria, **Anfia** e Confindustria Energia al

Parlamento europeo.

"La flessibilità introdotta nella revisione proposta dalla Commissione non è sufficiente, è una flessibilità di facciata, in particolare non soddisfa la nostra proiezione verso un'adeguata competizione tra veicoli elettrici e veicoli alimentati con carburanti alternativi.

In modo tale da tenere un adeguato bilanciamento tra le ragioni della competizione industriale, le ragioni della decarbonizzazione, le ragioni anche delle tasche dei cittadini che hanno bisogno di una transizione che non sia forzata", ha sottolineato.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

[Vai al contenuto principale](#)[Vai al piede di pagina](#)

ITA

**CONSIGLIO NAZIONALE
DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO**

Search

Search...

Seguici [Seguici su](#) [Seguici su](#) [Seguici su](#) [Seguici su](#) [Seguici su](#)
su: [su X](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#) [Instagram](#) [WhatsApp](#) [Spotify](#)

[Chi Siamo](#) [XI Consiliatura](#) [XI Consiliatura-Commissioni e Organismi](#)

Consulta Nazionale per la Sicurezza stradale e la Mobilità sostenibile

Consulta Nazionale per la Sicurezza stradale e la Mobilità sostenibile

[Stampa](#) [Condividi](#)

Coordinatore

- Cons. Francesco Riva

Componenti

Consiglieri

- Stefano Biasoli
- Carlo De Ruvo
- Stefano Messina

Esperti esterni

- Roberto Sgalla
- Eugenia Falchi
- Silvia Ferro

I rappresentanti di:

- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:** Stefano Nichele, Valentino Iurato, Simona Armento, Salvatore Napolitano, Annalisa Cipollone
- **Ministero dell'Istruzione e del Merito:** Luca Tucci, Jessica Bonanni
- **Ministro per lo Sport e i Giovani:** Mario Pozzi
- **Dipartimento delle Politiche Antidroga della PCM:** Cons. Paolo Molinari, Elisabetta Simeoni
- **RAI per la Sostenibilità:** Direttore Roberto Natale
- **Servizio di Polizia stradale:** Direttore Filiberto Mastrapasqua
- **Comando Generale dei Carabinieri:** Ten. Col. Lorenzo Pecorella
- **Federazione ciclistica italiana:** Presidente Cordiano Dagnoni

CHI SIAMO

■ CNEL	
■ La Storia	+
■ Presidente	
■ XI Consiliatura	-
■ Organi di Governance	+
■ Organi di Controllo	+
■ Composizione	
■ Le Forze Sociali	+
■ Attribuzioni	
■ Progetti e Iniziative - XI Consiliatura	+
■ Organizzazione Amministrativa	+
■ XI Consiliatura-Commissioni e Organismi	-
■ Commissioni	+
■ Comitato Pareri Atti UE	
■ Forum permanente per la diffusione della cultura del consumo responsabile e sostenibile	
■ Osservatorio Nazionale sui Servizi Sociali Territoriali	
■ Consulta Nazionale per la	

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

- **ACI:** Gerardo Capozza, Saul Collini, Vincenzo Leanza
- **AISCAT:** Massimo Schintu
- **ANAS:** Roberto Mastrangeli
- **ANCI:** Antonio Ragonesi
- **ANFIA:** Gianmarco Giorda
- **ANIA:** Antonella Azzaroni
- **FONDAZIONE ANIA:** Sandro Vedovi
- **INAIL:** Ester Rotoli
- **ISFORT:** Massimo Procopio
- **ISTAT:** Roberta Cialesi, Silvia Bruzzone
- **ALIS:** Marcello Di Caterina
- **LEONARDO COMPANY:** Marco Ghisi
- **LEONARDO SpA:** Marco Ghisi
- **UNASCA - Unione Nazionale Autoscuole e studi di consulenza automobilistica:** Alfredo Boenzi
- **CONSULENTE IN MATERIA DI MOBILITA' SOSTENIBILE del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica:** Andrea Gibello
- **FERRARI CLUB ITALIA:** Vincenzo Gibiino
- **CONFCOMMERCIO IMPRESE PER L'ITALIA:** Enrico Zavi

Atto di ricostituzione n.1: [determina n. 38, prot. 481 del 14.02.2024](#)

Atto di ricostituzione n.2: [determina n. 58, prot. 1417 del 20.05.2024](#)

Integrazione della composizione: [determina n. 72, prot. 2054 del 19.07.2024](#)

Sicurezza stradale e la Mobilità sostenibile

Comitato per le pari opportunità

Organismo Immigrazione (O.N.C.)

Osservatorio per l'inclusione e l'accessibilità

Forum imprese e legalità

Consulta sul lavoro autonomo e le professioni

Comitato Nazionale per la Produttività

Segretariato permanente per l'inclusione economica, sociale e lavorativa delle persone private della libertà personale (Art. 11 del Regolamento degli organi, dell'organizzazione e delle procedure del CNEL)

Osservatorio permanente sulle tematiche di salute e sicurezza negli ambienti di lavoro

Osservatorio politiche e relazioni industriali per l'intelligenza artificiale partecipativa OPERA

Forum delle forze economiche e sociali giovanili

Biblioteca CNEL +

Patrocini e Eventi

Amministrazione trasparente +

Villa Lubin

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



**CNEL - CONSIGLIO NAZIONALE
DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO**

**RECAPITI
E CONTATTI**

SEDE

[Viale David Lubin, 2](#)
[00196 Roma](#)

CENTRALINO

[0636921](#)

PEC

[\[email protected\]](#)

ALTRI CONTATTI

[\[email protected\]](#)

[\[email protected\]](#)

[\[email protected\]](#)

[\[email protected\]](#)

089849-IT073K

Torino chiede la Zes e accusa il governo “Poca attenzione”

Ancor prima che il forum inizi l'ex ministro Andrea Orlando, oggi responsabile nazionale per le politiche industriali del Pd, sintetizza l'obiettivo da centrare. «Faremo della reindustrializzazione del Paese, a partire dalla difesa dell'automotive, uno degli elementi caratterizzanti per la prossima sfida di governo», dice. Fissato il traguardo, per le quattro ore successive si parlerà di transizione ecologica, politiche per attirare nuovi produttori in Italia, mercato cinese che avanza e crisi dell'indotto. Il clou arriva quando il sindaco di Torino Stefano Lo Russo - con toni meno istituzionali del solito - ribadisce che Torino è «completamente fuori dall'agenda di questo governo», quanto meno quando si parla di auto. E sul punto non potrebbe trovare una sponda migliore di quella del segretario regionale della Cgil Giorgio Airaudò. Tra i due la concordia è pressoché assoluta e il confronto si chiude con la richiesta di entrambi di istituire la Zes (Zona economica speciale) per il Piemonte. «So che è una misu-

ra pensata per il Sud Italia - premette Airaudò -. Ma dal momento che ci troviamo in un periodo elettorale, è meglio usare uno strumento che esiste già, piuttosto che rincorrere a uno da inventare», aggiunge pragmatico. E subito Lo Russo si dice assolutamente d'accordo: «Non coglie esattamente il punto di quello che servirebbe qui, ma è meglio che nulla». E poi entrambi sono d'accordo sul fatto che il tempo per agire sul mercato dell'auto ormai sia poco e serva l'intervento del governo.

Difficile non notare il feeling tra Airaudò e Lo Russo. Tanto più che il segretario della Cgil non è stato chiamato dal Pd a confrontarsi con gli altri rappresentanti dei sindacati confederali (Luca Caretti per la Cisl e Chiara Maffè Uil), ma proprio con il sindaco. In una recente intervista a *Repubblica*, Airaudò aveva lanciato un appello affinché Lo Russo «non venisse lasciato solo» nell'affrontare la delicata partita dell'auto e ieri, in qualche modo, gli ha nuovamente teso la mano.

Intanto, all'incontro agli Artigianelli organizzato da Orlando nell'ambito degli appuntamenti sulle filiere industriali, il Pd piemontese si è presentato in massa. In prima fila, i segretari Domenico Rossi e Marcello Mazzù, con gli onorevoli Anna Rossomando, Andrea Giorgis e i consiglieri regionali Gianna Pentenero, Daniele Valle e Laura Pompeo. Il primo dibattito è stato condotto dalla presidente del Pd Piemonte Nadia Conticelli, assieme alla senatrice Susanna Camusso e al senatore e responsabile Economia del Pd Antonio Misiani, che solo pochi giorni aveva ribadito il favore del Pd alla Tav. Mentre è toccato alla consigliera Monica Canalis raccogliere gli interventi di Stellantis e Byd. Ai vertici dell'azienda sono stati sottoposti con estrema schiettezza temi e preoccupazioni della filiera. In questo senso, hanno svolto un ruolo cruciale i rappresentanti di Confartigianato, **Anfia** e Federmeccanica. «Metterli tutti insieme a discutere delle sfide che ci attendono è un buon modo di affrontare le cose - dice Lo Russo - per un partito che punta a essere guida della coalizione politica e vuole risolvere i nodi cruciali del Paese».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

**Sintonia tra Lo Russo e Airaudò sulla zona economica speciale
Il sindaco: “Guidiamo la coalizione”**



Il confronto voluto dal Pd ha messo al tavolo i protagonisti dell'industria, dai produttori ai sindacati, agli artigiani



pneurama

PRODOTTI MERCATO DISTRIBUZIONE INDUSTRY ASSISTENZA ALTRO ▼ MAGAZINE ARCHIVIO ▼

Futurmotive Talks 2026: conversazioni sui trend dell'automotive, verso Autopromotec 2027

Paola Zaccheroni · 30 giugno 2026



Il 21 e 22 maggio scorsi si sono tenuti a Bologna i Futurmotive Talks 2026, l'appuntamento di Autopromotec dedicato alle trasformazioni della filiera della mobilità veicolare. Sono state due giornate intense di dialoghi che hanno restituito la sintesi di una transizione in piena corsa, che richiede all'industria, al mercato, alla politica scelte strategiche su infrastrutture, gestione dei dati ed evoluzione delle competenze per sostenere la competitività del settore. Grazie al patrocinio della Regione Emilia-Romagna, il convegno si è svolto a Bologna, presso il Tecnopolo DAMA – Data Manifattura Emilia-Romagna, hub di riferimento internazionale per il supercalcolo e perciò coerente con l'obiettivo dell'evento: portare la discussione sull'automotive dentro l'ecosistema delle tecnologie abilitanti per la digitalizzazione avanzata. La sessione di apertura ha tracciato una linea chiara – la trasformazione tecnologica del settore ridefinisce competenze, processi e modelli di servizio – ed ha riunito voci istituzionali, industriali e accademiche, da Mauro Severi, Presidente AICA, al messaggio di Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in Italy, agli interventi di Vincenzo



ARGOMENTI

[Prodotti](#)[Mercato](#)[Distribuzione](#)[Industry](#)[Assistenza](#)[Sostenibilità](#)[Normativa](#)[Motorsport](#)[Fiere ed eventi](#)[Formazione](#)[Ricostruzione](#)[Associazioni](#)[Pubbliedazionale](#)[Dai lettori](#)

TAG

Unrae | Pirelli | Continental |
pneumatici | Bridgestone | Hankook
| analisi tecnica | Goodyear | auto |
Mak

MAGAZINE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Colla, Vicepresidente della Regione Emilia-Romagna e Franco Accordino, Capo unità Mobilità connessa e intelligente della DG CONNECT della Commissione europea. Al centro della sessione anche la presentazione, a cura di Fabio Orecchini, della ricerca inedita della Luiss Business School "Nuova roadmap globale verso l'auto a guida autonoma – scenario e prospettive per l'automazione dei veicoli stradali", che ha contribuito a inquadrare l'evoluzione della guida assistita e autonoma nel più ampio scenario industriale e regolatorio. In questo quadro, Mauro Severi ha richiamato la necessità di un contesto normativo coerente con le esigenze industriali: «In Italia e in Europa i professionisti del nostro comparto possiedono sia la capacità tecnica sia la flessibilità necessaria per affrontare le problematiche che l'applicazione delle nuove tecnologie impone. È però necessario che le istituzioni nazionali ed europee si mettano in ascolto: solo attraverso la definizione di un quadro regolatorio in linea con le logiche industriali è possibile salvaguardare il tessuto produttivo».

Nel corso della prima giornata, il tema del veicolo come piattaforma digitale complessa ha attraversato diversi momenti del programma: la sessione sul Software-Defined Vehicle, a cura di ANFIA, ha riunito Matteo Barale di Tecnocad Engineering & Design, Francesco Miticocchio di Marelli Europe, Francesco Ricciardi di Bylogix e Luca Stronati, Head of Software Release, Application, Integration, Safety Whole Vehicle di Automobili Lamborghini per discutere le strategie data-driven per la competitività.

Software, sensori, dati, sistemi di cybersecurity e aggiornamenti continui incidono non solo sulla progettazione dei veicoli, ma anche sulla manutenzione, sulla riparazione e sugli equilibri tra costruttori, fornitori, officine e utenti finali: la questione normativa, uno dei nodi più rilevanti per l'aftermarket indipendente, è stata affrontata nella sessione dedicata al Roadworthiness Package da Marco Brunamonti, Technical Advisor di AICA ed Emanuele Biagetti per EGAF; la voce delle aziende, grazie a Roberto Nicolini di Nexion, Emiliano Pasin di Texa, Andrea Cantadori di MAHLE e Fabio Ricca di Hella Gutmann, ha focalizzato l'attenzione sul tema degli ADAS, evidenziando la necessità di superare un approccio limitato alla semplice verifica della loro presenza per prevedere anche i controlli sul corretto funzionamento. La dimensione infrastrutturale è stata oggetto di una sessione dedicata, cui hanno partecipato Andrea Pontremoli, Presidente dell'Associazione Motor Valley, Mauro Cappello, docente di Sustainable Industrial Logistics and Digitalization, Gianmarco Montanari, Direttore Generale del Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile, Roberto Righetti, Direttore di ART-ER, Sanzio Bassini di CINECA, Matteo Angelinelli di IT4LIA AI e Fabio Pressi, Amministratore Delegato di A2A E-Mobility.

La discussione ha mostrato come la competitività dell'automotive dipenda sempre più dalla capacità di costruire ecosistemi territoriali integrati, nei quali imprese, università, centri di ricerca, cluster e istituzioni collaborano per trasformare le nuove soluzioni disponibili in applicazioni industriali concrete. Tecnologie abilitanti, trasferimento tecnologico, infrastrutture digitali ed energetiche sono state presentate come strumenti essenziali per accompagnare imprese e filiere nella transizione verso modelli più connessi, sostenibili e competitivi. Grazie a Francesco Leali di Motor Valley University, Lorenzo Marconi della Fondazione SupER, Emanuela Pezzi della Fondazione Aldini Valeriani e Gabriele Marzano della Regione Emilia-Romagna, la prima giornata si è conclusa con una riflessione sulle competenze necessarie alla futura forza lavoro meccatronica, chiamata a integrare i saperi tecnici tradizionali con nuove capacità

pneurama



Fabbricazione, usura e pressione di gonfiaggio: una serie di prove su pista per fare chiarezza



digitali: da qui l'importanza del lifelong learning, dell'upskilling degli operatori e della collaborazione tra università, scuole, imprese e istituzioni pubbliche, anche attraverso misure regionali capaci di integrare formazione, politiche del lavoro e innovazione.

La seconda giornata è stata aperta dal saluto di Stefano Cavedagna, Membro del Parlamento Europeo, seguito dal contributo di Lucio Poma, capo economista di Nomisma, che ha commentato alcuni risultati inediti sulla digitalizzazione delle imprese in Emilia-Romagna, tratti dalla ricerca condotta per l'Associazione Motor Valley in collaborazione con CRIF. L'analisi ha evidenziato come la filiera della Motor Valley, soprattutto nei fornitori diretti dei grandi car maker del territorio, presenti livelli di maturità digitale e capacità innovativa superiori alla media manifatturiera nazionale, confermando il ruolo dei capifiliera come acceleratori di trasformazione tecnologica, integrazione dei processi e competitività.

La sessione successiva ha approfondito questo ecosistema dal punto di vista degli enti abilitatori della trasformazione digitale, che promuovono l'accesso delle PMI a tecnologie avanzate: Ugo Becciani, Research Manager di ICSC Foundation, ha illustrato il ruolo delle piattaforme capaci di integrare dati industriali, supercalcolo e ricerca; Stefano Cattorini, CEO di BI-REX Competence Center, ha evidenziato l'importanza di servizi di "test before invest", AI generativa, digital twin e simulazioni; Angelo Pucci, Presidente di Clust-ER MECH, ha portato il punto di vista del cluster, richiamando proof of concept e casi applicativi concreti a supporto del manifatturiero. La digitalizzazione nel mondo dello pneumatico è stata esplorata in una sessione che ha coinvolto Corrado Rocca di Pirelli, Marco Vellone di Continental Italia, Christophe Duc e Pierre Guinault di Michelin. Dal confronto è emerso come pneumatici sensorizzati, RFID, interoperabilità e nuove esigenze legate all'elettrificazione siano destinati a incidere sempre più su sicurezza, prestazioni, manutenzione e relazione con il cliente finale.

L'ultima sessione, moderata dal direttore di ACI Radio Pierluigi Bonora, è stata dedicata al tema ancora aperto dell'accesso ai dati OBD e RMI per l'autoriparazione indipendente. Dopo il keynote di Frank Schlehuber di CLEPA, le associazioni di categoria — Francesca Soardi per CNA e Massimo Ruffa per Confartigianato Autoriparazione — hanno espresso le principali preoccupazioni del settore, poi riprese e commentate nella tavola rotonda con Igino de Lotto di Texa, Franco Benati di SIPAV, Domenico Marino di Nexion e Fabio Ricca di Hella Gutmann.

La discussione ha fatto il punto su una questione cruciale per l'aftermarket indipendente: senza accesso equo, standard aperti, interoperabilità ed enforcement efficace, la digitalizzazione rischia di produrre nuove asimmetrie informative e nuove forme di esclusione dal mercato. Nella sessione conclusiva, è intervenuto Matteo Ricci, membro della Commissione Trasporti del Parlamento europeo, che ha evidenziato il peso economico e occupazionale dell'industria automotive europea e la necessità di accompagnare la transizione con politiche industriali capaci di tutelare competitività, filiere e lavoratori. Nel suo intervento, Ricci ha sottolineato che "Il valore si è spostato dal motore al software, dall'acciaio all'algoritmo, e su questo fronte l'Europa è in ritardo. O si agisce con coraggio adesso, oppure si rischia di perdere non solo quote di mercato, ma pezzi interi della propria sovranità industriale".

Stefano Carloni, Presidente di Promotec e dell'Associazione Italiana Ricostruttori di

Pneumatici, ha chiuso i lavori richiamando il percorso verso Autopromotec 2027, che sarà il palcoscenico internazionale in cui molti dei temi affrontati durante i Futurmotive Talks troveranno una concreta rappresentazione. "In questi due giorni – ha ricordato Carloni - abbiamo affrontato temi estremamente importanti per il nostro settore e per le diverse filiere industriali che esso contiene: abbiamo parlato di innovazione, digitalizzazione, guida autonoma e connessa, infrastrutture, reti, sostenibilità, scuola, formazione e lavoro, l'importanza delle filiere e delle eccellenze che le animano. Questi temi sono la materia stessa del nostro futuro, e come tali ci richiamano alla responsabilità di una governance che sappia gestire i processi di innovazione in atto e valorizzare tutto il potenziale delle nostre aziende".

L'iniziativa ha così restituito l'immagine di una filiera consapevole delle sfide in corso e pronta a misurarsi con le trasformazioni tecnologiche, regolatorie e industriali che attendono il comparto, confermando i Futurmotive Talks come importante momento di raccordo nel percorso verso Autopromotec 2027.

CONDIVIDI SU



CHI SIAMO



CONTATTI



MEDIA KIT



LINK UTILI

Pneurama: la rivista professionale del pneumatico e dintorni in 6D - CF/P.IVA
IT01805931209 - R.E.A. BO n. 390568 - Capitale Sociale € 52.000 int. vers.

Privacy Policy - Cookie Policy - Note Legali

KIT RUOTA DI SCORTA


MMB
SOFTWARE

**SOLUZIONI DIGITALI
CHE PARLANO
COME TE**

MENU

PneusNews.it
rivista online sul mondo dei pneumatici

**CAR SERVICE by
PNEUSNEWS**


CAR SERVICE

30 Giugno 2026 di Mattia Fistarol

La classifica dei produttori di pneumatici

Fonte: dati di 27.06.2025

Fatturato 2024

TOP 20 PRODUTTORI

Pos.	Produttore	Fatturato 2024 (M€)	Fatturato 2023 (M€)	Fatturato 2022 (M€)
1	Continental	24.987,5	22.807,5	21.415,5
2	Goodyear	19.527,8	18.527,8	18.280,9
3	Michelin	18.478,0	18.789,0	18.170
4	Pirelli	9.770,2	8.790,2	100.000
5	Yokohama Rubber	6.758,0	6.691,0	6.570
6	Maxxis	12.499,4	6.080,0	49.750
7	Sumitomo Rubber Industries (SRI)	9.088,9	5.688,9	45.375
8	Zhejiang Rubber	5.485,0	5.485,0	39.910
9	Nankang Group	4.347,2	3.347,2	140.070
10	Gringm Tire	3.889,8	3.889,8	130.070
11	Triunf Steel	3.220,0	3.220,0	40.000



Autopromotec Dialogues: a Milano il primo appuntamento dedicato alla rivoluzione circolare dei veicoli fuori uso



Si è svolto il 23 giugno a Milano, presso la prestigiosa sede dell'Automobile Club Milano, il primo appuntamento degli Autopromotec Dialogues, il ciclo di incontri dedicati alla stampa che accompagna il percorso verso la 31esima edizione di Autopromotec, la biennale internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico, in programma presso il quartiere fieristico di BolognaFiere dal 26 al 29 maggio 2027.

L'incontro, dal titolo "ELV Revolution: quando la fine diventa un nuovo inizio", ha acceso il confronto su uno dei temi oggi più strategici per il futuro dell'automotive e dell'aftermarket:

L'evoluzione della gestione dei veicoli fuori uso alla luce della transizione ecologica, dell'economia circolare e del nuovo quadro normativo europeo.

Ad aprire i lavori è stato **Pietro Meda, Presidente di Automobile Club Milano**, con il suo benvenuto ai partecipanti. La mattinata è stata introdotta e condotta da Roberto Sposini, giornalista e Direttore Responsabile di Lifegate, che ha inquadrato il tema del fine vita del veicolo come uno snodo sempre più centrale nella trasformazione industriale del comparto.

Al centro dell'incontro il nuovo regolamento europeo dedicato alla circolarità dei veicoli e alla gestione degli End-of-Life Vehicles (ELV), destinato a ridefinire in profondità l'intero ciclo di vita dell'automobile: dalla progettazione alla produzione, dall'uso allo smontaggio, fino al recupero di materiali, componenti e valore industriale.

Il nuovo regolamento europeo sulla circolarità dei veicoli e sulla gestione dei veicoli fuori uso (End-of-Life Vehicles, ELV) è stato approvato in via definitiva dal Parlamento nella giornata di giovedì 18 giugno. Il provvedimento dovrà ora essere formalmente adottato dal Consiglio dell'Unione europea. L'applicazione scatterà 24 mesi dopo l'entrata in vigore.

Il nuovo impianto normativo europeo punta a superare una visione del veicolo fuori uso come semplice rifiuto, per riconoscerlo invece come una risorsa da reinserire nel ciclo produttivo. Tra gli elementi più rilevanti emersi nel corso del confronto, il regolamento rafforza i criteri di ecodesign, promuovendo veicoli più facilmente smontabili, riparabili, riutilizzabili e riciclabili, accompagnati da indicazioni più chiare per la rimozione e la sostituzione dei componenti.

Nel corso del dibattito è emerso con forza come questa trasformazione non riguardi soltanto la sostenibilità ambientale, ma anche la competitività industriale dell'Europa e il controllo strategico delle risorse. Acciaio, alluminio, rame, plastica e componenti ancora riutilizzabili diventano infatti parte di una nuova catena del valore in cui il fine vita del veicolo assume un ruolo sempre più decisivo. **Lucrezia Volpato, Vicepresidente di ADA – Associazione Demolitori Automotive e titolare e CEO di Autodemolizioni Volpato**, ha sottolineato il ruolo crescente degli operatori del settore all'interno del nuovo ecosistema industriale. Nel corso del suo intervento ha ricordato che, secondo gli ultimi rapporti ISPRA richiamati nel dibattito, il comparto è già in grado di superare il target dell'85% di reimpiego e riciclo calcolato sul peso dei veicoli trattati, a conferma di un settore composto da imprese sempre più attrezzate sul piano industriale, tecnologico e della tracciabilità. *"Il fine vita del veicolo non è l'ultima tappa della filiera: è il punto da cui riparte il valore"*, ha affermato.

Luca De Vita, Relazioni Istituzionali e Area Tecnica e Affari Regolamentari di ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ha richiamato l'attenzione sulle implicazioni della nuova disciplina per i costruttori. Il regolamento introduce infatti un percorso progressivo sul contenuto di plastica riciclata nei veicoli – 15% entro 6 anni e 25% entro 10 anni – con almeno il 20% proveniente da riciclo a circuito chiuso di veicoli fuori uso, oltre a confermare le soglie dell'85% per riciclabilità/riutilizzabilità e del 95% per recuperabilità/riutilizzabilità, aggiornando però le metodologie di calcolo e incidendo anche sulla gestione dei veicoli multistage. A quanto afferma, *"La circolarità non si aggiunge all'auto dopo: va progettata dentro l'auto, fin dall'inizio"*.

Sul versante industriale, **Manuela Crippa, Head of Circular Economy Global Commercial and Marketing Development di Stellantis-SUSTAINera**, ha evidenziato il valore strategico del recupero lungo tutto il ciclo di vita del veicolo. L'impegno aziendale si concretizza a partire dalla progettazione di vetture già in ottica circolare, attraverso processi di Design for Circular Economy che favoriscano il recupero di materiali e componenti a fine vita, destinati sia al riciclo – anche per essere reintrodotti nella produzione di nuovi componenti e veicoli, quindi totale ciclo chiuso (closed loop) – sia al riutilizzo come ricambi originali usati. In un Paese in cui **l'età media del**

parco circolante arriva a circa 12-13 anni, i ricambi usati rappresentano una soluzione concreta per i clienti, offrendo un risparmio fino al 70% rispetto al nuovo, coniugando sostenibilità ambientale e accessibilità economica. *«La fine di un veicolo non coincide con la fine del suo valore: è l'inizio di un nuovo ciclo»*, dice Crippa.

Il punto di vista del mercato e dell'evoluzione della domanda, portato da GiPA Italia, rappresentata da **Rosaria Amodio, Business Development Manager** e da **Romain Gougeon, Country Manager Italia**, ha evidenziato come la transizione verso l'economia circolare coinvolga non solo industria e normativa, ma anche riparatori e automobilisti. Nel corso dell'intervento è stato ricordato che GiPA sviluppa i propri osservatori in oltre 30 Paesi e che, secondo i dati raccolti in Francia, Paese pioniere nella transizione, qui l'81% dei riparatori dichiara di conoscere il concetto di ricambi provenienti dall'economia circolare, il 78% si dice informato sulla normativa, il 96% considera queste soluzioni una valida risposta quando il ricambio nuovo non è disponibile, l'88% le vede come un vantaggio competitivo e l'85% degli automobilisti reagisce positivamente alla proposta di un ricambio proveniente dall'economia circolare. *“La transizione circolare funziona davvero quando crea fiducia: nei riparatori, negli automobilisti e nel mercato”*.

Daniele Bresolin, Amministratore Delegato e Socio Fondatore della Bresolin Spa, sottolinea che *“per trasformare il rottame in risorsa servono regole rigide e processi digitali e controllati”*. La tecnologia oggi ci consente di mappare il veicolo dall'acquisizione ai vari processi di messa in sicurezza come la bonifica dei liquidi pericolosi, fino alla gestione documentale, azzerando i rischi amministrativi e garantendo il pieno rispetto della normativa vigente. L'economia circolare non si fa con la sola buona volontà, ma oggi si costruisce con i dati e con una visione molto chiara di compliance normativa.

A chiudere i lavori è stata **Enrica Lazzarini, Amministratore Delegato di Autopromotec**, che ha richiamato il valore del percorso avviato con gli Autopromotec Dialogues, evoluzione dei Talks della scorsa edizione, come spazio di confronto sui temi destinati a ridefinire il futuro del settore, dalla transizione industriale alla sostenibilità, fino ai nuovi equilibri della filiera automotive e dell'aftermarket.

Con questo primo appuntamento, **gli Autopromotec Dialogues si confermano come un osservatorio dedicato ai grandi cambiamenti in atto nel comparto**, mettendo al centro una convinzione condivisa dai protagonisti dell'incontro: nel nuovo scenario europeo, il fine vita del veicolo non è più la conclusione di un processo, ma l'inizio di una nuova catena del valore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Tyres Europe chiede la semplificazione della normativa omnibus sull'etichetta energetica

A seguito della pubblicazione del pacchetto Omnibus della Commissione europea sull'etichettatura energetica, Tyres Europe chiede un approccio più coerente alla semplificazione nelle modifiche proposte al quadro normativo sull'etichettatura dei pneumatici. La proposta include misure volte a ridurre alcune procedure amministrative, quali la digitalizzazione delle etichette, la creazione di un collegamento tecnico tra l'EPREL e il registro del Passaporto Digitale del Prodotto, e la possibilità per la banca dati EPREL di generare automaticamente le immagini delle etichette. Tuttavia, dopo una prima valutazione del pacchetto, vi sono altri elementi che rischiano di andare nella direzione opposta. Le proposte volte a conferire ulteriori poteri agli atti delegati, che potrebbero consentire il ridimensionamento dell'etichetta, creeranno nuove incertezze normative e ostacoli tecnici. Analogamente, le proposte di ampliare la scheda informativa sul prodotto (PIS), introducendo le etichette annidate ed estendendo i requisiti della banca dati EPREL, rischiano di aumentare la complessità amministrativa per i produttori e per l'intera filiera dei pneumatici, senza che vi siano prove evidenti che ciò possa inequivocabilmente migliorare le scelte dei consumatori. Infine, l'Omnibus dovrebbe includere modifiche chiare e coerenti che garantiscano la digitalizzazione dell'etichetta dei pneumatici. Dati recenti dimostrano che la sfida non è rappresentata dall'assenza di informazioni, ma dal limitato coinvolgimento dei consumatori con gli strumenti già in uso. Secondo la stessa relazione della Commissione, solo il 39% dei consumatori intervistati ricordava di aver visto l'etichetta dei pneumatici durante gli acquisti, in calo rispetto al 50% del 2017. Lo stesso rapporto ha rilevato che solo il 5% dei consumatori era a conoscenza della banca dati EPREL o l'aveva consultata al momento dell'acquisto delle gomme. Anche studi indipendenti, tra cui il Rapporto Lizeo sull'evoluzione dell'etichetta dei pneumatici, indicano che essa ha avuto un impatto limitato nell'orientare la domanda dei consumatori verso pneumatici con prestazioni migliori. La priorità dovrebbe essere quella di rendere l'etichetta degli pneumatici esistente più comprensibile e utilizzata dai consumatori, non quella di aggiungere nuovi livelli di complessità che rischiano di generare costi senza modificare il comportamento d'acquisto. Un pacchetto di semplificazione dovrebbe raggiungere ciò a cui è preposto, afferma Adam McCarthy, segretario generale di Tyres Europe. Nel corso della revisione del 2021 del regolamento sull'etichettatura dei pneumatici, i colegislatori dell'UE avevano già deciso di non introdurre ulteriori requisiti relativi ai dati EPREL, riconoscendo le notevoli difficoltà tecniche e amministrative che avrebbero comportato per il settore. Tyres Europe chiede, pertanto, un approccio più coerente e mirato, basato sui seguenti punti: migliorare la consapevolezza e la comprensione da parte dei consumatori dell'attuale etichetta dei pneumatici; sostenere incentivi di mercato che aiutino i consumatori a scegliere gomme più performanti; evitare di aggiungere nuovi livelli tecnici senza una chiara dimostrazione dei benefici per i consumatori. Tyres Europe è pronta a collaborare con la Commissione e i colegislatori per garantire che il quadro normativo definitivo offra una semplificazione concreta, una migliore informazione dei consumatori e un contesto normativo competitivo per le imprese europee. © riproduzione riservata Mercoledì 13 novembre il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno raggiunto un accordo politico sulla questione dell'Etichetta Europea dei pneumatici. Il testo del regolamento è ora in attesa dell'approvazione formale da parte del Parlamento europeo e del Consiglio. Una volta che entrambi avalleranno il regolamento aggiornato nei prossimi In "Mercato" L'industria tedesca della gomma wdk accoglie con favore i piani della Commissione europea per un'iniziativa volta a semplificare gli obblighi di rendicontazione delle aziende, ma chiede un intervento di cancellazione e standardizzazione di vasta portata. "Gli obblighi di rendicontazione europei rappresentano uno sforzo immenso per le aziende, senza alcun valore In "Mercato" L'Assemblea Pubblica ANFIA si è svolta nella mattinata di oggi a Roma, presso il Teatro Capranica, alla presenza del Presidente del Consiglio dei Ministri Mario Monti, con l'obiettivo di fornire un quadro autorevole e aggiornato sul settore automotive nel mondo, in Europa e in Italia, e di presentare nove proposte In "Mercato"



Zerogradi 2026: la cold chain si riunisce a Brescia

A Brescia l'evento del trasporto a temperatura controllata: circa 200 professionisti, workshop tecnici, innovazione e assegnazione degli Zerogradi Award 2026 a SV Noleggio.

La filiera del trasporto a temperatura controllata torna protagonista con Zerogradi 2026, l'appuntamento organizzato da evenT che, per il nono anno consecutivo, ha riunito a Brescia circa 200 professionisti della cold chain italiana. Una giornata dedicata all'innovazione, al confronto tra operatori e all'analisi delle principali sfide che attendono il comparto della logistica del freddo, tra transizione energetica, digitalizzazione e sviluppo delle flotte.

La manifestazione, ospitata negli spazi del Museo Auto Storiche di Brescia, ha confermato il proprio ruolo di punto di riferimento per aziende di autotrasporto, costruttori di veicoli industriali, allestitori, produttori di tecnologie e operatori della logistica refrigerata.

Ad accompagnare i momenti di networking, workshop tecnici e dibattiti istituzionali è stata anche un'ampia area espositiva dedicata ai veicoli isotermici e alle più recenti soluzioni per il trasporto merci a temperatura controllata.

Otto veicoli protagonisti dell'area espositiva. Tra gli elementi più apprezzati dell'edizione 2026 figura l'esposizione di otto veicoli isotermici, tra trattori stradali, motrici e veicoli commerciali leggeri, presentati dai principali costruttori del settore.

IVECO ha portato a Brescia un S-Way da 500 CV con semirimorchio isotermico allestito da L'idealcar, mentre Renault Trucks ha esposto una motrice T da 480 CV equipaggiata con motore turbocompound e furgonatura refrigerata Lamberet.

Presente anche MAN Truck & Bus con il proprio TGX 6x2 da 480 CV, affiancato da una furgonatura isotermica L'idealcar, mentre Scania ha mostrato una motrice con cabina G equipaggiata con il nuovo motore Super 11 da 390 CV, sviluppato per migliorare efficienza e consumi anche nelle applicazioni dedicate alla cold chain.

Ampio spazio anche ai veicoli commerciali leggeri, con due IVECO Daily e due Renault Master da 3,5 tonnellate destinati al trasporto refrigerato urbano. Tra questi anche un Daily appartenente alla flotta di SV Noleggio, società premiata durante l'evento con lo Zerogradi Award 2026.

Cold Chain 2030: tecnologia e sostenibilità al centro del convegno. Il momento centrale della manifestazione è stato il convegno istituzionale intitolato "Cold Chain 2030 – La sfida della decarbonizzazione tra tecnologia, normative e gestione del rischio", moderato da Luca Barassi, direttore di Trasportare Oggi in Europa, e da Fabrizio Dalle Nogare di Vado e Torno.

L'obiettivo dell'incontro è stato quello di analizzare le trasformazioni che stanno interessando il settore del trasporto a temperatura controllata, sempre più chiamato a coniugare sostenibilità ambientale, innovazione tecnologica e rispetto di normative sempre più articolate.

Ad aprire il confronto è stato il professor Paolo Volta, coordinatore didattico di evenT, che ha illustrato come la gestione del rischio rappresenti oggi uno degli aspetti più delicati dell'intera catena del freddo.

Secondo Volta, la crescente complessità normativa richiede strumenti sempre più avanzati per garantire il controllo della filiera, mentre la tecnologia mette già oggi a disposizione soluzioni capaci di aumentare sicurezza, tracciabilità ed efficienza.

Tra i principali trend individuati figurano la sensoristica IoT, la blockchain per la certificazione dei dati, i sistemi ADAS, le black box di bordo, l'automazione documentale e le piattaforme digitali per il monitoraggio continuo delle merci.

La trasformazione digitale della logistica del freddo. Durante la tavola rotonda, gli esperti hanno evidenziato come la vera sfida non riguardi esclusivamente l'adozione delle nuove tecnologie, ma soprattutto la capacità delle imprese di utilizzarle in modo efficace.

Antonio Cuzzo, Global Operations Director LTL & Logistics di Torello, ha sottolineato come i dati raccolti dai sistemi digitali debbano essere analizzati e trasformati in strumenti di supporto alle decisioni operative, evidenziando il divario ancora esistente tra le aziende più strutturate e le realtà di

dimensioni minori. Anche Elisa Brolli (DV Area) ha posto l'accento sulla sostenibilità della cold chain, ricordando come il trasporto refrigerato rappresenti solo uno degli elementi di una filiera che deve essere considerata nel suo complesso per ridurre realmente l'impatto ambientale. Dal punto di vista tecnologico, Francesco Mittica di Nivalis Energy Europe ha invece richiamato l'attenzione sull'elettrificazione dei semirimorchi e sulla necessità di adeguare più rapidamente il quadro normativo all'innovazione, evitando che procedure burocratiche rallentino la diffusione di nuove soluzioni.

Sul fronte normativo, Bruno Cortecchi, presidente della sezione Regime di Freddo di **ANFIA**, ha infine affrontato il tema della progressiva digitalizzazione della documentazione prevista dall'ATP, sottolineando come il settore stia evolvendo verso una gestione sempre più dematerializzata dei documenti di trasporto.

Zerogradi Award 2026 a SV Noleggio

Uno dei momenti più attesi della giornata è stato la consegna degli Zerogradi Award 2026, riconoscimento dedicato alle aziende che si distinguono per innovazione e sviluppo della logistica del freddo.

L'edizione 2026 ha premiato SV Noleggio, società specializzata nel noleggio di veicoli per il trasporto a temperatura controllata.

La giuria ha riconosciuto all'azienda il contributo offerto alla transizione energetica delle flotte grazie all'introduzione di veicoli a basse emissioni e all'utilizzo delle più avanzate tecnologie di assistenza alla guida (ADAS), oltre al percorso di digitalizzazione sviluppato in collaborazione con S2C Sapience to Change, basato sull'analisi dei dati e sull'impiego dell'intelligenza artificiale.

Workshop dedicati ai veicoli e alle nuove soluzioni per il trasporto refrigerato.

La mattinata è stata caratterizzata anche da sei workshop tecnici che hanno visto protagonisti costruttori e aziende specializzate.

Furgokit ha illustrato le proprie soluzioni per gli allestimenti isotermodici modulari, mentre Renault Trucks ha presentato gli sviluppi del progetto ReFreeze e della nuova linea di noleggio Vertellus.

MAN Truck & Bus ha approfondito il progetto MAN for Fresh, dedicato al trasporto refrigerato, oltre alle novità della gamma elettrica con il nuovo eTGM.

IVECO ha invece focalizzato l'attenzione sulla propria offerta per la distribuzione urbana, con Daily eDaily eJolly ed eSuperJolly, mentre Scania ha illustrato le potenzialità del nuovo motore Super 11, progettato per incrementare l'efficienza nel trasporto regionale e nella logistica del freddo.

A completare il programma è stato l'intervento di Transpobank, che ha evidenziato il ruolo della pianificazione digitale nel ridurre i viaggi a vuoto e aumentare l'efficienza del trasporto merci.

Un appuntamento sempre più strategico per la logistica del freddo. La nona edizione di Zerogradi 2026 conferma come il settore del trasporto a temperatura controllata stia vivendo una fase di profonda trasformazione, nella quale sostenibilità, digitalizzazione, sicurezza e innovazione rappresentano i principali fattori di competitività.

L'elevata partecipazione di operatori, costruttori e aziende della filiera dimostra il crescente interesse verso un comparto fondamentale per la distribuzione alimentare, farmaceutica e delle merci deperibili. L'appuntamento è già fissato al 2027, quando Zerogradi tornerà a riunire la comunità della cold chain italiana per fare il punto sulle nuove sfide della logistica del freddo.

Fonte: EVENT

Ultime news trasporto a

temperatura controllata

[Zerogradi 2026: la cold chain si riunisce a Brescia]

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

LA VIA DELL'ANFIA PER L'AUTO

Per salvare l'industria dell'automotive europea, problema che va affrontato con un forte ritorno all'innovazione e una "scala di investimenti totalmente

diversa" da quella proposta dalla Commissione europea, si può ricorrere all'iniziativa dei privati, «risvegliando gli enormi capitali dormienti» che questi tengono sui propri conti correnti. Que-

sta l'esortazione di Roberto Vavassori, presidente di Anfia, all'evento "Il futuro della mobilità in Europa: coniugare decarbonizzazione, competitività ed eccellenza industriale europea





FTSE MIB -0,15% FTSE IT All-Share -0,07% CAC 40 -0,79% DAX 40 +0,18% FTSE 100 -0,18% Dow Jones +0,30% NASDAQ -0,35%

Economia

Borsa

FINANZA **BORSA** RISPARMIO TASSE CONSUMI CASA LAVORO TRASPORTI IMPRESE LIFE NAUTICA PENSIONI CHIEDI ALL'ESPERTO INNOVAZIONE OPINIONI PROFESSIONISTI

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

18:56 Mercato auto italiano:
+10,6% a giugno con 146.423**18:38** Wall Street debole: pesano
le tensioni tra Stati Uniti e Iran e i**18:15** Chiusura debole per le borse
del Vecchio Continente, Milano**17:10** BCE, Lagarde respinge i
timori di stagflazione nell'Eurozona:

01/07/2026 18:56

Mercato auto italiano: +10,6% a giugno con 146.423 immatricolazioni



(Teleborsa) - Il **mercato italiano dell'auto** archivia un **giugno** positivo con **146.423 immatricolazioni**, in crescita del 10,59% rispetto alle 132.402 dello stesso mese del 2025, secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I trasferimenti di proprietà di auto usate sono stati 481.205, in aumento del 9,50% rispetto a giugno 2025. Il volume complessivo delle vendite mensili, pari a 627.628 unità, si è ripartito per il 23,33% su vetture nuove e per il 76,67% su usate. Il primo semestre chiude con 938.341 immatricolazioni totali, in crescita del 9,3%.

"A giugno il mercato italiano dell'auto si mantiene in crescita (+10,6%) anche grazie a un

Sandra Misale, da Reggio Calabria a Baltimora e quella standing ovation al congresso mondiale di oncologia

giorno lavorativo in più rispetto allo stesso mese del 2025 – ha commentato **Roberto Vavassori**, presidente di **ANFIA** –. Il primo semestre dell'anno chiude con una variazione positiva del 9,6%, oltre 80mila unità in più rispetto a gennaio-giugno 2025". Vavassori ha sottolineato la buona performance dell'elettrico, con una quota BEV che "supera il 10% nel mese e si attesta all'8,5% nella prima metà dell'anno", definendolo "un segnale incoraggiante" da consolidare "con una programmazione quinquennale di misure a sostegno dell'installazione delle infrastrutture di ricarica private e condominiali".

Il dato più rilevante del mese riguarda proprio le **auto elettriche**: le immatricolazioni BEV hanno raggiunto 14.721 unità a giugno, con un balzo dell'84,7% e una quota di mercato salita al 10,1%, dal 6% di giugno 2025. A trainare i numeri sono ancora le registrazioni di veicoli acquistati grazie agli **incentivi** introdotti lo scorso ottobre, esauriti in una sola giornata. Nel **primo semestre** le elettriche immatricolate sono 78.819 (+76,3%), con una market share dell'8,4% rispetto al 5,2% del primo semestre 2025. Il parco circolante elettrico italiano ha raggiunto quota **435.237** auto al 30 giugno.

"I dati di giugno ci consegnano un segnale incoraggiante – ha dichiarato **Roberto Pietrantonio**, presidente di UNRAE –. Quando il consumatore viene messo nelle condizioni di scegliere, grazie a un'offerta sempre più ampia e accessibile e a misure che ne favoriscono concretamente l'acquisto, la risposta arriva ed è positiva. È la dimostrazione che sostenibilità e mercato possono crescere insieme, purché si creino le condizioni giuste per accompagnare famiglie e imprese lungo questo percorso".

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

Servizio a cura di: teleborsa 

Le Guide

Le guide per approfondire i temi più discussi





COMPRA VENDITA IMMOBILI



LEGGE 104



FATTURA ELETTRO NICA. COS'È E COME FUNZION A.



Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Radiocor](#) > Economia

AUTO ITALIA: ANFIA, A GIUGNO SEGNALI INCORAGGIANTI, ELETTRICO +10,2%

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 01 lug - La crescita delle immatricolazioni in Italia in giugno (+10,59%, con un +9,58% nei sei mesi) e' "un segnale incoraggiante, che auspichiamo possa consolidarsi con una programmazione quinquennale di misure a sostegno dell'installazione delle infrastrutture di ricarica private e condominiali - come previsto dal recente Dpcm Automotive - provvedimento essenziale per superare uno dei principali gap che limitano la diffusione della mobilita' elettrica in Italia". Lo ha detto Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, sottolineando la "buona crescita dell'elettrico, con una quota delle vetture Bev del 10,2% nel mese e si attesta all'8,5% nella prima meta' dell'anno". Detto questo, spiega Vavassori, "e' necessario che il percorso di decarbonizzazione della mobilita' continui ad essere accompagnato da un approccio pragmatico e tecnologicamente neutrale nella definizione del quadro regolatorio, tenendo conto che oltre il 90% degli automobilisti italiani continua a orientarsi verso altre tecnologie di alimentazione". Secondo **Anfia** la transizione deve essere sostenuta con strumenti volti a favorire l'evoluzione della domanda, tenendo conto, al contempo, delle esigenze dell'intero mercato e dei consumatori finali.

Analizzando le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di giugno in calo del 15,6%, con quota di mercato del 18,1%; allo stesso modo, le diesel calano del 30,3%, con una quota del 6,5%. Nel primo semestre 2026, le immatricolazioni di auto a benzina calano del 17,1% e quelle delle auto diesel del 25,4%, rispettivamente con quote di mercato del 19,8% e del 6,9% (prima volta sotto il 7%). Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 17,7% nel mese, con una quota del 45,9%; nel cumulado crescono invece del 23%, con una quota del 49,5%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili sono in rialzo del 72,4% a giugno e pari al 20,8% del mercato del mese (13,3% a giugno 2025); nel cumulado incrementano dell'81% e hanno una quota del 17,5% (in aumento di 6,9 punti percentuali rispetto al cumulado del 2025).

Ars

(RADIOCOR) 01-07-26 18:42:01 (0685) 5 NNNN

TAG

EUROPA ITALIA ITA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Teleborsa](#) > economia

AUTO, VAVASSORI (ANFIA): "REVISIONE TARGET NON È PASSO INDIETRO"

teleborsa



(Teleborsa) - L'ANFIA, associazione che rappresenta la filiera dei produttori di auto, ribadisce il **"pieno e incondizionato sostegno"** agli obiettivi di riduzione delle emissioni, ma ricorda che la revisione **"pragmatica e tecnologicamente neutrale"**

degli standard di CO2 per auto e veicoli commerciali leggeri è la garanzia per la reale riuscita della transizione europea verso la mobilità a zero emissioni.

"Il fatto stesso che siamo qui a discutere della revisione del Regolamento dimostra che le **previsioni formulate nel 2019 non si sono pienamente avverate**, per ragioni che non dipendono dall'impegno della filiera automotive nella transizione", ha sottolineato **Roberto Vavassori, Presidente ANFIA**, in occasione dell'evento "The future of mobility in Europe: combining decarbonization, competitiveness and European industrial excellence" organizzato presso il Parlamento europeo.

"La quota di mercato dei veicoli elettrici continua a crescere, ma a ritmi diversi da quelli stimati dalle istituzioni europee. - ha ricordato - **Non è accettabile** che, per il **mancato raggiungimento di target** di mercato sui quali l'industria non ha pieno controllo, venga **penalizzata una filiera strategica** che ha già investito oltre 250 miliardi di euro per riconvertire stabilimenti produttivi, processi e competenze".

"La **revisione dei target non è un passo indietro** rispetto agli investimenti già realizzati da Costruttori e componentisti; è invece un passaggio necessario per raggiungere gli obiettivi climatici senza compromettere competitività industriale e occupazione", ha concluso Vavassori.

(TELEBORSA) 01-07-2026 09:24

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Sei in: [Home page](#) > [Notizie e Formazione](#) > [Teleborsa](#) > economia

MERCATO AUTO ITALIANO: +10,6% A GIUGNO CON 146.423 IMMATRICOLAZIONI



(Teleborsa) - Il **mercato italiano dell'auto** archivia un **giugno** positivo con **146.423 immatricolazioni**, in crescita del 10,59% rispetto alle 132.402 dello stesso mese del 2025, secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I trasferimenti di proprietà di auto

usate sono stati 481.205, in aumento del 9,50% rispetto a giugno 2025. Il volume complessivo delle vendite mensili, pari a 627.628 unità, si è ripartito per il 23,33% su vetture nuove e per il 76,67% su usato. Il primo semestre chiude con 938.341 immatricolazioni totali, in crescita del 9,3%.

"A giugno il mercato italiano dell'auto si mantiene in crescita (+10,6%) anche grazie a un giorno lavorativo in più rispetto allo stesso mese del 2025 – ha commentato **Roberto Vavassori**, presidente di **ANFIA** –. Il primo semestre dell'anno chiude con una variazione positiva del 9,6%, oltre 80mila unità in più rispetto a gennaio-giugno 2025". Vavassori ha sottolineato la buona performance dell'elettrico, con una quota BEV che "supera il 10% nel mese e si attesta all'8,5% nella prima metà dell'anno", definendolo "un segnale incoraggiante" da consolidare "con una programmazione quinquennale di misure a sostegno dell'installazione delle infrastrutture di ricarica private e condominiali".

Il dato più rilevante del mese riguarda proprio le **auto elettriche**: le immatricolazioni BEV hanno raggiunto 14.721 unità a giugno, con un balzo dell'84,7% e una quota di mercato salita al 10,1%, dal 6% di giugno 2025. A trainare i numeri sono ancora le registrazioni di veicoli acquistati grazie agli **incentivi** introdotti lo scorso ottobre, esauriti in una sola giornata. Nel **primo semestre** le elettriche immatricolate sono 78.819 (+76,3%), con una market share dell'8,4% rispetto al 5,2% del primo semestre 2025. Il parco circolante elettrico italiano ha raggiunto quota **435.237** auto al 30 giugno.

"I dati di giugno ci consegnano un segnale incoraggiante – ha dichiarato **Roberto Pietrantonio**, presidente di UNRAE –. Quando il consumatore viene messo nelle condizioni di scegliere, grazie a un'offerta sempre più ampia e accessibile e a misure che ne favoriscono concretamente l'acquisto, la risposta arriva ed è positiva. È la dimostrazione che sostenibilità e mercato possono crescere insieme, purché si creino le condizioni giuste per accompagnare famiglie e imprese lungo questo percorso".



(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

(TELEBORSA) 01-07-2026 18:56

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate

Governance

Lavora con noi

Pubblicità



in

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

FLEETTIME

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

[Fleet Manager](#) [Case auto](#) [Noleggio](#) [Elettriche Ibride](#) [LCV](#) [Industry](#) [News Fuoriorario](#) [OltreFrontiera](#) [Twin Fleet](#) [Podcast](#)

Target CO₂ auto: Vavassori di ANFIA chiede una revisione

1 Luglio 2026 [Industry](#) [No Comment](#)

Il presidente Roberto Vavassori interviene al Parlamento europeo: "La revisione degli standard non mette in discussione la decarbonizzazione, ma è indispensabile per garantire una transizione sostenibile per l'industria automotive europea".

Target CO₂ auto – In occasione dell'evento **"The Future of Mobility in Europe: Combining Decarbonization, Competitiveness and European Industrial Excellence"**, organizzato al Parlamento europeo da **Confindustria**, in collaborazione con **ANFIA** e **Confindustria Energia**, il presidente di ANFIA, **Roberto Vavassori**, ha ribadito la posizione dell'associazione sul percorso di decarbonizzazione del settore automotive.

Davanti ai rappresentanti della Direzione Generale Clima della Commissione europea e a numerosi europarlamentari, Vavassori ha confermato il pieno sostegno dell'industria automobilistica agli obiettivi di riduzione delle emissioni, sottolineando però la necessità di una **revisione pragmatica e tecnologicamente neutrale** degli standard europei sulle emissioni di CO₂ per autovetture e veicoli commerciali leggeri.

Fleetime magazine digitale maggio 2026



Nuova Audi Q4 e-tron rivoluziona l'era Beyond Electric



Search ...

Search

Breaking news

Santo Ficili alla guida dei due marchi premium italiani

"La transizione va adeguata alla realtà del mercato"

Secondo il presidente di ANFIA, le condizioni di mercato ipotizzate quando il Regolamento europeo fu definito nel 2019 non si sono pienamente concretizzate. Sebbene la diffusione dei veicoli elettrici continui a crescere, l'andamento della domanda procede con ritmi inferiori rispetto alle previsioni iniziali delle istituzioni europee.

Per **Vavassori**, non è sostenibile che il mancato raggiungimento di determinati obiettivi di mercato, influenzati da fattori esterni alle decisioni dei costruttori, possa tradursi in penalizzazioni per un comparto che ha già sostenuto ingenti investimenti per la transizione.

Il presidente di ANFIA ha ricordato che la filiera automotive europea ha investito **oltre 250 miliardi di euro** per riconvertire impianti produttivi, processi industriali e competenze professionali, evidenziando come il confronto con la Cina debba tenere conto di strategie industriali profondamente differenti.

Competitività e occupazione al centro del dibattito europeo

Nel suo intervento, Vavassori ha infine ribadito che una revisione degli attuali target di CO₂ non rappresenta un arretramento rispetto agli obiettivi climatici, bensì uno strumento per rendere la transizione più efficace e sostenibile.

Secondo ANFIA, un approccio basato sulla **neutralità tecnologica** consentirebbe di coniugare decarbonizzazione, competitività industriale e tutela dell'occupazione, evitando che il settore automotive europeo perda capacità produttiva proprio mentre affronta una delle trasformazioni più profonde della sua storia.

L'intervento si inserisce nel più ampio confronto in corso a Bruxelles sulla revisione della normativa europea in materia di emissioni, tema destinato a influenzare le strategie future dell'intera filiera automobilistica europea.

Redazione Fleettime

Fonte ANFIA

No Comments Yet

Lascia un commento

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



Nissan Italia rinnova l'organizzazione interna



Auto usate Europa 2026: il mercato resta più forte del nuovo



Caro carburanti auto: dal 3 luglio stop agli sconti UE



Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

L'avvento della Spagna

Da Mirafiori a Martorell : la Spagna ha rubato all'Italia il ruolo di leader nell'industria automobilistica del sud Europa. Nel 1970 quasi una vettura europea su cinque usciva dagli stabilimenti italiani. Oggi l'Italia pesa meno del 3% della produzione dell'Unione Europea . Nel frattempo il baricentro dell'industria si è spostato prima verso la Spagna e poi verso l'Europa centro-orientale, mentre una nuova protagonista, la Cina, busa alle porte del continente. Quando l'Italia era la Regina dell'auto Tra gli anni Sessanta e Novanta l'Italia è stata uno dei principali mercati automobilistici europei, nonché tra le più grandi potenze manifatturiere al mondo. Il merito era di Fiat , cuore dell'industria nazionale, con una rete di stabilimenti che impiegava centinaia di migliaia di persone e alimentava una filiera di migliaia di imprese. Parliamo degli storici e ormai in declino Mirafiori di Torino, Cassino, Pomigliano d'Arco, e Termini Imerese. Con una produzione che superava il milione e mezzo di automobili l'anno , più di 2 milioni se si aggiungono anche i veicoli commerciali (dati: [ANFIA](#)), attorno agli stabilimenti Fiat nasce un vero e proprio ecosistema industriale. Negli anni '80 in Piemonte arrivano fornitori specializzati in componentistica, elettronica, macchine utensili ecc. È in questi anni che nasce la Motor Valley , quella di Ferrari, Lamborghini, Maserati, Ducati e Dallara. La mappa è ben definita: il Piemonte è il centro della produzione di massa, all'Emilia-Romagna spetta la specializzazione in alta gamma. Leggi Anche: La nuova mappa dell'industria automobilistica italiana L'avvento della Spagna Mentre l'Italia produceva milioni di veicoli all'anno, fino agli Settanta l'industria automotive spagnola era circoscritta al mercato nazionale. Nel giro di 40 anni, i ruoli si sono invertiti. La svolta arriva tra il 1972 e il 1982 quando in Spagna approdano Ford , che sceglie i dintorni di Valencia per il suo principale impianto europeo; General Motors , che porta Opel a Saragozza; e Volkswagen , che acquista la Seat. La Spagna diventa così piattaforma esportatrice per tutta l'Europa , grazie anche all'ingresso nella CEE che, pochi anni dopo, avrebbe abbattuto le barriere dell'export. La caduta del Muro e gli investimenti nell'est Il successo della Spagna ha rappresentato il primo grande spostamento del baricentro produttivo europeo. Ma la trasformazione più radicale doveva ancora arrivare. Con la caduta del Muro di Berlino e l'allargamento dell'Unione Europea, una nuova fascia industriale ha cambiato definitivamente la geografia dell'automobile: quella dell' Europa centro-orientale . È qui che, dagli anni Novanta in poi, i grandi costruttori hanno concentrato una parte crescente della produzione destinata al mercato europeo. Gli ex paesi dell'Urss rappresentano la base perfetta per i costruttori, per numerosi motivi. Salari sensibilmente inferiori rispetto al resto d'Europa e, ciò nonostante, la presenza di professionisti altamente competenti in meccanica e ingegneria. Si tratta di stabilimenti vicinissimi ai mercati di sbocco e che, in quegli anni, beneficiavano di ingenti incentivi statali e comunitari l'ingresso nell'Ue era già in programma. Oggi per la Repubblica Ceca che ospita Skoda, Toyota e Hyundai, l'automotive rappresenta circa il 9% del PIL e quasi un quarto dell'export nazionale. Nel 2024 sono state qui prodotti quasi 1 milione e mezzo di vetture. Un vero caso è la Slovacchia , con la più alta produzione automobilistica pro capite al mondo (1 milioni di veicoli per 5,4 milioni di abitanti). Gli stabilimenti Volkswagen, Kia, Stellantis e Jaguar Land Rover producono il 13% del PIL, quasi il 50% della produzione industriale e il 46% delle esportazioni. Infine arrivò la Cina Per oltre quarant'anni la geografia dell'automobile europea è cambiata seguendo una direttrice interna al continente: prima la crescita della Spagna, poi l'ascesa dei Paesi dell'Europa centro-orientale. Oggi si apre una nuova fase. A modificare gli equilibri non è più un paese europeo, ma la Cina, che non è più semplice esportatore ma sempre più produttore Ue, con l'apertura di stabilimenti all'interno del Vecchio Continente, per aggirare i dazi e accorciare la filiera logistica. Leggi Anche: Licenziamenti in Ue e nuove fabbriche in Cina Come l'Italia ha perso lo scettro Nel giro di poco più di trent'anni, l'Italia è passata dall'essere uno dei pilastri della produzione automobilistica europea a un Paese con un peso inferiore al 3% della produzione dell'Unione. Oggi l'industria italiana continua a vantare eccellenze nella componentistica, nel lusso e nella progettazione, ma ha perso gran parte della capacità produttiva di massa che aveva caratterizzato il secondo dopoguerra. In 35 anni la produzione si è ridotta di circa il 73% , passando dagli oltre 2 milioni di vetture prodotte nel 1989 al poco più di mezzo milione del 2024. I grandi impianti Fiat hanno drasticamente ridotto la produzione o hanno chiuso definitivamente, così come le attività che vi orbitavano attorno. Ma perché è successo? Perché, con la globalizzazione, tutti i costruttori hanno iniziato a spostare gli stabilimenti lì dove conveniva di più, FCA compresa. Ed è proprio questo il vero problema dell'Italia: l'essere stata dipendente da un solo costruttore . E quando poi FCA si è inglobata in Stellantis lo sguardo è diventato ancor più globale, con l'Italia privata della propria tradizionale centralità. Ma c'è ancora speranza? Ma per l'Italia, dunque, è tutto perduto? Non proprio. La produzione di automobili è calata drasticamente, ma la filiera resta una delle più importanti d'Europa e conta, così come riportato da [ANFIA](#): circa 2.200 imprese della componentistica oltre

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

161.000 addetti diretti (dato 2023) un fatturato di circa 60 miliardi di euro , di cui una quota rilevante destinata all'export Forse allora, più che ridimensionarsi, il comparto automotive italiano ha bisogno di trasformarsi e puntare su ciò che gli viene meglio: offrire prodotti ad alto valore aggiunto , forte di un'artigianalità radicata e della presenza di eccellenze riconosciute a livello mondiale. CONTINUA A LEGGERE SU FLEETMAGAZINE.COM Per rimanere sempre aggiornato seguici sul canale Telegram ufficiale e Google News Iscriviti alla nostra Newsletter e aggiungici alle tue fonti preferite di Google per non perderti le ultime novità di Fleet Magazine

[Vai alla navigazione principale](#)[Vai al contenuto](#)[Vai al footer](#)[Menu](#) [Ricerca](#) [24](#) **Motori** Mercato e industria[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) ...[24Ore AI](#) [Video](#) [Foto](#) [Podcast](#) [Lab24](#) [24+](#)[Abbonati](#)[Accedi](#)

Pubblicità

24

I NOSTRI
VIDEOMercedes VLE, la
videoprova del
lussuoso elettrovanMotoGp, in Olanda
tris Aprilia: vince
Ogura su Fernandez
e MartinRenault Megane E-
Tech Electric, ecco
le novità nel
restyling del...[Servizio](#) | [Immatricolazioni](#)

L'auto corre a giugno: +10,6% il mercato in Italia. Stellantis fa +12,8%. Cinesi inarrestabili

Il gap di volumi tra il 13 e il 15% sul '26 - I brand cinesi raggiungono il 15% di market share, **Anfia** prevede un mercato in crescita a 1,67 milioni di unità

di Filomena Greco

1 luglio 2026



▲ (Adobe Stock)



Ascolta la versione audio dell'articolo



Loading...

🕒 2' di lettura



Il mercato auto Italia resta tonico e continua la sua fase di recupero dei volumi, sostenuta anche dall'immatricolazione di auto elettriche acquistate nei mesi scorsi con gli incentivi stanziati nel mese di ottobre. Il mese scorso le registrazioni di nuove autovetture sono state 146.423, quasi 15mila in più rispetto allo stesso mese del 2025, pari al 10,6% in più. **La Panda prodotta a Pomigliano resta l'auto più venduta in Italia**, con all'attivo oltre 11mila immatricolazioni, quasi il doppio del modello **in seconda posizione, Dacia Sandero**. Nonostante questo, la fetta di mercato più importante resta quella dei Suv, con una quota del 57,9%, in crescita dell'8,4% rispetto a giugno 2025.

Chiedilo al Sole



Domande di approfondimento generate da 24Ore AI ⓘ

Nella **classifica dei 10 modelli più venduti** sul mercato domestico ci sono due auto made in Cina, la **Byd Atto 2**, al terzo posto, e la **To3 di Leapmotor**, che ha registrato un boom anche grazie agli incentivi dell'anno scorso. Nell'intero semestre la dinamica di recupero del mercato italiano ha registrato, rispetto a gennaio-giugno 2025, una crescita del 9,6%.

Pubblicità
Loading...

24

Se confrontate con il 2019, le immatricolazioni del solo mese di giugno risultano in calo del 15,0%, mentre le immatricolazioni del semestre risultano inferiori del 13,5% rispetto ai volumi pre-pandemia. Per il 2026, **Anfia** stima una chiusura a circa 1.675.000 unità, con una variazione positiva di poco inferiore al 10% rispetto al 2025.



Effetto Hormuz sul mercato auto

Il Gruppo Stellantis (esclusa Leapmotor) ha nel mese una quota di

mercato del 25,1%, con volumi in crescita del 12,8% rispetto allo stesso mese del 2025. Nel cumulato il gruppo italo francese cresce del 6,2%, pur riducendo la propria quota di mercato a 28,3% (era 29,2% nel primo semestre 2025). Se si considera il gruppo con la JV Leapmotor, la quota di mercato nel mese sale a 27,4%, mentre nel cumulato si attesta al 30,2%.

STRUMENTI Calcola il tuo preventivo online per l'assicurazione della tua auto, moto e motociclo
Scopri di più →

24

PROMO ABBONAMENTO

1 anno di abbonamento al Sole a 69€! Accesso illimitato al sito de Il Sole 24 Ore
Scopri di più →

24

Le immatricolazioni di auto Made in China, di tutti gli OEMs, sono oltre 140mila nei sei mesi e **raggiungono una quota di mercato del 15%** circa nell'intero periodo, come evidenzia l'elaborazione curata dall'Ufficio Studi dell'Anfia.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili sono in aumento del 72,4% a giugno e rappresentano il 20,8% del mercato del mese (a giugno 2025 era del 13,3%); nel cumulato incrementano dell'81,0% ed hanno una quota del 17,5% (in aumento di 6,9 p.p. rispetto al cumulato del 2025).

Nel dettaglio, **le auto elettriche hanno una quota del 10,2% nel mese** e dell'8,5% nel cumulato, **le vendite sono in aumento dell'86,4%**, e nel cumulato sono in aumento del 77,7%. Le ibride plug-in aumentano del 60,9% a giugno e nel cumulato dell'84,2%, per rappresentare il 10,7% delle immatricolazioni mese e il 9% del totale da inizio anno.

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI automobile Italia Cina Mercedes Pomigliano d'Arco

Per approfondire

Austerità e taglio del bonus in Mercedes, la reazione del sindacato

24

24+ Ecco perché l'auto europea è finita fuori strada

24

24+ Volkswagen fa maxi tagli? Segnale allarmante ma il gruppo può ripartire

24

MENU CERCA

LA STAMPA
QUOTIDIANO

ABBONATI

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Mercato auto italiano: +10,6% a giugno con 146.423 immatricolazioni

Le elettriche volano a +84,7% e superano il 10% di quota.

TELEBORSA

Pubblicato il 01/07/2026
Ultima modifica il 01/07/2026 alle ore 18:56

Il **mercato italiano dell'auto** archivia un **giugno** positivo con **146.423 immatricolazioni**, in crescita del 10,59% rispetto alle 132.402 dello stesso mese del 2025, secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I trasferimenti di proprietà di auto usate sono stati 481.205, in

aumento del 9,50% rispetto a giugno 2025. Il volume complessivo delle vendite mensili, pari a 627.628 unità, si è ripartito per il 23,33% su vetture nuove e per il 76,67% su usato. Il primo semestre chiude con 938.341 immatricolazioni totali, in crescita del 9,3%.

"A giugno il mercato italiano dell'auto si mantiene in crescita (+10,6%) anche grazie a un giorno lavorativo in più rispetto allo stesso mese del 2025 - ha commentato **Roberto Vavassori**, presidente di ANFIA -. Il primo semestre dell'anno chiude con una variazione positiva del 9,6%, oltre 80mila unità in più rispetto a gennaio-giugno 2025". Vavassori ha sottolineato la buona performance dell'elettrico, con una quota BEV che "supera il 10% nel mese e si attesta all'8,5% nella prima metà dell'anno", definendolo "un segnale incoraggiante" da consolidare "con una programmazione quinquennale di misure a sostegno dell'installazione delle infrastrutture di ricarica private e condominiali".

Il dato più rilevante del mese riguarda proprio le **auto elettriche**: le immatricolazioni BEV hanno raggiunto 14.721 unità a giugno, con un balzo dell'84,7% e una quota di mercato salita al 10,1%, dal 6% di giugno 2025. A trainare i numeri sono ancora le registrazioni di veicoli acquistati grazie agli **incentivi** introdotti lo scorso ottobre, esauriti in una sola giornata. Nel **primo semestre** le elettriche immatricolate sono 78.819 (+76,3%), con una market share dell'8,4% rispetto al 5,2% del primo semestre 2025. Il parco circolante elettrico italiano ha raggiunto quota **435.237** auto al 30 giugno.

"I dati di giugno ci consegnano un segnale incoraggiante - ha dichiarato **Roberto Pietrantonio**, presidente di UNRAE -. Quando il consumatore viene messo nelle condizioni di scegliere, grazie a un'offerta sempre più ampia e accessibile e a misure che ne favoriscono concretamente l'acquisto, la risposta arriva ed è positiva. È la dimostrazione che sostenibilità e mercato

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

12/06/2026



Anfia, Auto, maggio positivo: immatricolazioni in crescita del 7,6%

27/05/2026

Mercato auto UE in crescita ad aprile: +5,1% le immatricolazioni, boom elettrificato

23/06/2026

Mercato auto europeo in crescita: a maggio immatricolazioni su del 3,2%

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

01/07/2026

OPA Tinexta, adesioni salgono allo 0,040%

01/07/2026

OPA Datalogic, adesioni salgono allo 0,38%

01/07/2026

CIR, il CdA approva l'avvio di un programma di buyback fino a 70 milioni di euro

01/07/2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

possono crescere insieme, purché si creino le condizioni giuste per accompagnare famiglie e imprese lungo questo percorso".

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

Analisi Tecnica: EUR/USD
dell'1/07/2026, ore 19:00

> Altre notizie

CALCOLATORI



Casa

Calcola le rate del mutuo



Auto

Quale automobile posso permettermi?



Titoli

Quando vendere per guadagnare?



Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

Servizio a cura di **teleborsa**

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

LA STAMPA SAE S.P.A

P. IVA 13425960013

Redazione:

Via Ernesto Lugaro 15 - 10126 Torino
(TO), Italia

Scrivi alla redazione

Cookie Policy

Dichiarazione di accessibilità

Pubblicità

Privacy

Riserva TDM

Dati Societari

CMP

Contatti

Sede

I diritti delle immagini e dei testi sono riservati. È espressamente vietata la loro riproduzione con qualsiasi mezzo e l'adattamento totale o parziale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Futuro dell'automotive «Rivedere i target Ue»

Neutralità tecnologica per l'automotive. La necessità di una transizione che segua questo principio è stata ribadita ancora una volta ieri dal presidente Anfia Roberto Vavassori a Bruxelles, alla Direzione generale Clima della Commissione Europea e a diversi europarlamentari. La cornice dell'intervento è stata l'evento «The future of mobility in Europe» organizzato al Parlamento europeo da Confindustria. Accanto al pieno e incondizionato sostegno di Anfia agli obiettivi di riduzione delle emissioni, il presidente ha evidenziato che la revisione pragmatica e tecnologicamente neutrale degli standard di CO₂ per auto e veicoli commerciali leggeri è la garanzia per la reale riuscita della transizione europea. «La revisione dei target non è un passo indietro rispetto agli investimenti già realizzati da costruttori e componentiisti; è invece un passaggio



Roberto Vavassori

necessario per raggiungere gli obiettivi climatici senza compromettere competitività industriale e occupazione» ha affermato Vavassori. Il presidente Anfia ha poi concluso: «Non è accettabile che, per il mancato raggiungimento di target di mercato sui quali l'industria non ha pieno controllo, venga penalizzata una filiera strategica che ha già investito oltre 250 miliardi di euro per riconvertire stabilimenti produttivi, processi e competenze».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



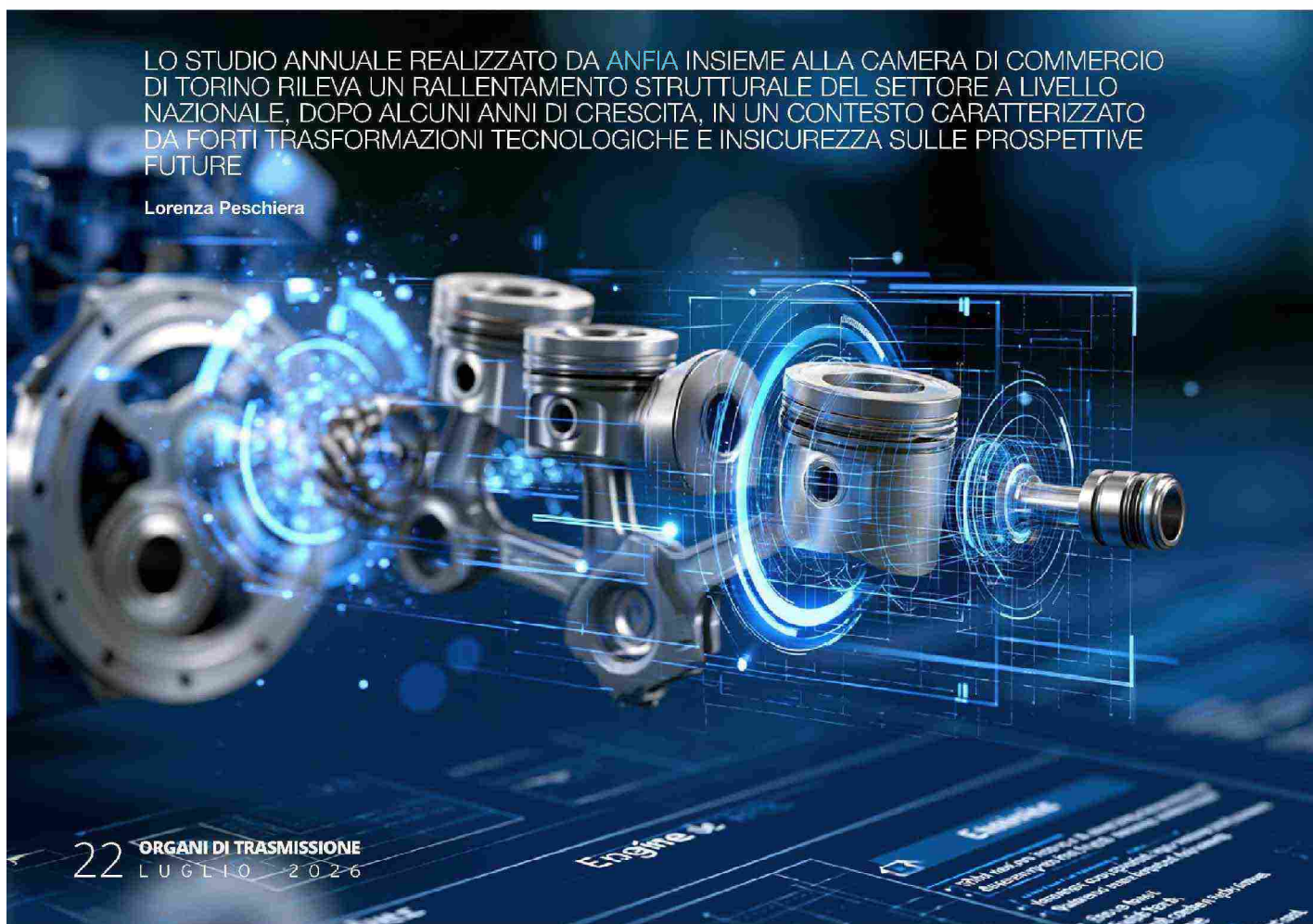
089849-IT073K

MERCATO

Componentistica automotive fra cautela e incertezza

LO STUDIO ANNUALE REALIZZATO DA ANFIA INSIEME ALLA CAMERA DI COMMERCIO DI TORINO RILEVA UN RALLENTAMENTO STRUTTURALE DEL SETTORE A LIVELLO NAZIONALE, DOPO ALCUNI ANNI DI CRESCITA, IN UN CONTESTO CARATTERIZZATO DA FORTI TRASFORMAZIONI TECNOLOGICHE E INSICUREZZA SULLE PROSPETTIVE FUTURE

Lorenza Peschiera



22 **ORGANI DI TRASMISSIONE**
LUGLIO 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Dopo alcuni anni di evoluzione, il settore italiano della componentistica automotive si trova in una fase di rallentamento strutturale a livello nazionale, in un contesto caratterizzato da forti trasformazioni tecnologiche e incertezza sulle prospettive future. Questo è quanto emerso dall'edizione 2025 dell'Osservatorio sulla Componentistica automotive italiana e sui Servizi per la Mobilità, studio annuale realizzato da ANFIA (l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica) e dalla Camera di commercio di Torino. Dopo una prima presentazione a ottobre 2025 a Torino, lo studio è stato presentato nel marzo scorso a Brescia, grazie alla collaborazione con Confindustria Brescia e Camera di commercio di Brescia. La ricerca, che analizza i principali dati strutturali ed economici della filiera della componentistica automotive italiana (imprese attive, occupazione, fatturato) e le tendenze in materia di strategie di sviluppo e investimenti tecnologici del settore, ha considerato aziende con sede legale in Italia. «Il campione delle imprese coinvolte nello studio è stato costituito tramite un processo di individuazione e aggiornamento dell'universo di riferimento della filiera della componentistica automotive italiana, basato su criteri settoriali, territoriali e di operatività», spiega Gianmarco Giorda, direttore generale ANFIA. «In primo luogo, sono state incluse tutte le imprese della filiera della componentistica automotive, considerata in senso ampio e comprensiva dei diversi livelli della catena di fornitura.

Il campo di osservazione comprende quindi integratori di sistemi, fornitori di moduli, specialisti ad alta innovazione, operatori dell'aftermarket e del motorsport, subfornitori di componenti o lavorazioni industriali, imprese di ingegneria e design, nonché nuovi attori legati alla mobilità elettrica, ai servizi per la mobilità e

all'infomobilità. Un secondo criterio è rappresentato dalla presenza della sede legale in Italia, requisito necessario per poter analizzare la struttura e le dinamiche della filiera nazionale. L'identificazione e la classificazione delle imprese sono avvenute tramite la conoscenza diretta dei partner di ricerca, la consultazione di fonti secondarie (come i siti Web aziendali) e le informazioni raccolte nelle precedenti rilevazioni. Il campione è stato definito attraverso un continuo aggiornamento del database, volto a verificare l'effettiva operatività delle imprese nel settore e a rilevare eventuali cessazioni di attività o operazioni societarie».

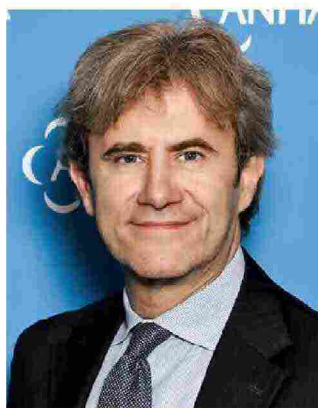
Una fase di flessione dopo l'espansione

In termini dimensionali, la filiera italiana della componentistica automotive è composta da 2.134 imprese, che nel 2024 hanno impiegato circa 168 mila addetti e generato un fatturato direttamente riconducibile all'automotive pari a 55,5 miliardi di euro.

Il dato più rilevante riguarda l'inversione di tendenza registrata nel 2024, con una contrazione del fatturato del 6% e una lieve riduzione dell'occupazione (-0,7%), se-

gnando la fine di una fase espansiva che aveva caratterizzato gli anni precedenti. L'analisi per tipologia di imprese mostra che la flessione del fatturato ha interessato in modo diffuso la filiera, con cali particolarmente marcati tra i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-8,2%), gli specialisti (-7%) e i subfornitori delle lavorazioni (-6,8%). In controtendenza, solo alcuni segmenti hanno mostrato una maggiore resilienza, in particolare gli operatori dell'aftermarket e del motorsport, che hanno registrato lievi incrementi di fatturato e occupazione, confermando si meno dipendenti dall'andamento della produzione di veicoli nuovi. Un ulteriore elemento significativo riguarda il clima di fiducia delle imprese e le prospettive di breve periodo. Lo studio evidenzia un diffuso pessimismo sulle prospettive del settore, legato alla riduzione della produzione nazionale di autoveicoli e all'incertezza derivante dalla transizione tecnologica verso l'elettrificazione e la digitalizzazione. Solo una quota minoritaria di imprese prevede un aumento del fatturato, mentre la maggioranza si attende una contrazione dell'attività nel breve termine.

Infine, emerge con chiarezza la centralità della trasformazione tecnologica come



Gianmarco Giorda
Direttore generale ANFIA

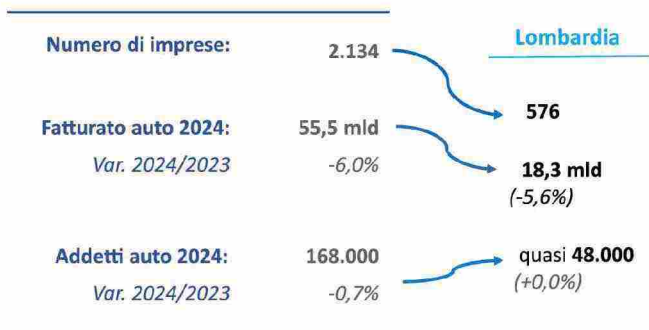


Marco Stella
Presidente del Gruppo Componenti ANFIA e Vice Presidente di ANFIA

MERCATO

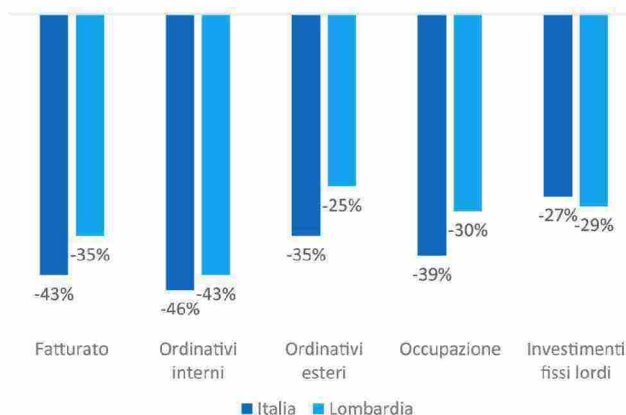
LA FILIERA DELLA COMPONENTISTICA AUTOMOTIVE Anno 2024

ITALIA



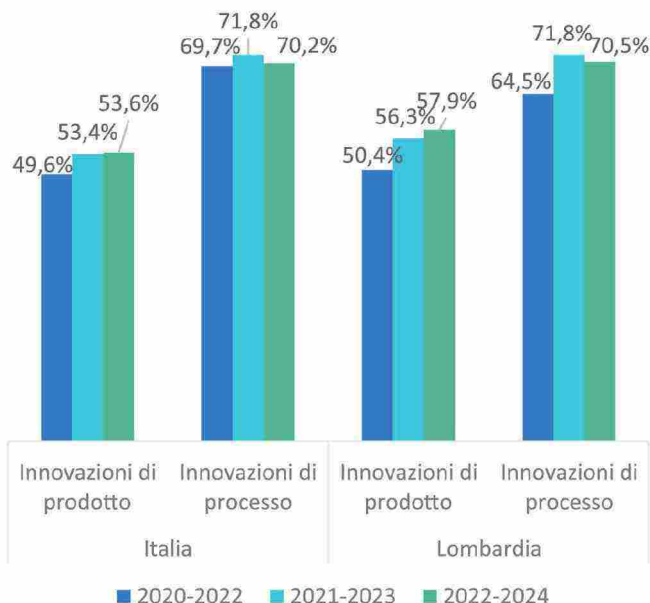
Il dato più rilevante riguarda l'inversione di tendenza registrata nel 2024, con una contrazione del fatturato del 6% e una lieve riduzione dell'occupazione (-0,7%), segnando la fine di una fase espansiva che aveva caratterizzato gli anni precedenti

SALDI TRA PREVISIONI DI AUMENTO E RIDUZIONE RISPETTO AL 2024 PER ALCUNI INDICATORI ECONOMICI



In Lombardia il calo dei ricavi è stato pari al 5,6%, mentre in Emilia Romagna si è attestato al 4,1%, segnalando una dinamica negativa diffusa lungo tutta la filiera della componentistica

QUOTA DI IMPRESE CHE HANNO INNOVATO



A fronte di uno scenario complesso come quello attuale, le imprese del settore mostrano una capacità di innovazione ancora significativa, ma sempre più condizionata dal contesto di incertezza e dalle risorse disponibili

fattore strutturale di cambiamento: molte imprese stanno diversificando le proprie attività, investendo in innovazione e ampliando il proprio posizionamento verso nuovi ambiti della mobilità, nel tentativo di mantenere competitività in un mercato sempre più globale e in rapida evoluzione.

Scelte normative e player dall'Oriente

Durante il convegno di Brescia sono state evidenziate le criticità che influiscono sul settore della componentistica automotive. L'incertezza sul futuro deriva anche delle scelte normative e dalla presenza di nuovi player dall'Oriente, dalla Cina in particolare.

«Le politiche europee orientate alla decarbonizzazione e alla progressiva diffusione della mobilità elettrica hanno introdotto obiettivi ambiziosi e tempi di transizione stringenti, che rendono più complessa la programmazione degli investimenti di medio-lungo periodo, soprattutto per le aziende specializzate in

Focus su Lombardia ed Emilia Romagna

Sia la Lombardia sia l'Emilia Romagna, regione su cui si era focalizzato l'incontro di Bologna, hanno registrato nel 2024 la fine di una fase di crescita e una contrazione del fatturato, in linea con l'andamento nazionale.

«In Lombardia il calo dei ricavi è stato pari al 5,6%, mentre in Emilia Romagna si è attestato al 4,1%, segnalando una dinamica negativa diffusa lungo tutta la filiera della componentistica», dichiara Giorda. «In entrambe le realtà, le flessioni più significative hanno interessato i fornitori di moduli e integratori di sistemi, gli specialisti e i subfornitori, mentre hanno mostrato segnali di tenuta o di crescita alcuni segmenti più specializzati, in particolare il motorsport e l'aftermarket. Un'ulteriore analogia riguarda il contesto di incertezza e la necessità di adattamento strategico delle imprese, che si riflette in aspettative in genere prudenti sull'andamento futuro del settore e nella crescente attenzione all'innovazione e alla diversificazione produttiva.

Le principali differenze emergono invece sul piano dimensionale

e strutturale: la Lombardia ha una filiera più ampia e articolata, con 576 imprese, circa 48 mila addetti e un fatturato di oltre 18 miliardi di euro, mentre l'Emilia Romagna presenta dimensioni più contenute, con 225 imprese, circa 12.700 addetti e un fatturato di circa 3,7 miliardi di euro. Questa differenza dimensionale si riflette anche nel ruolo delle due regioni nel sistema nazionale: la Lombardia è un polo industriale integrato e di grandi dimensioni, mentre l'Emilia Romagna ha una maggiore specializzazione in segmenti ad alto valore aggiunto, come il motorsport e le lavorazioni meccaniche. Un'altra differenza riguarda l'andamento dell'occupazione: in Lombardia si registra una sostanziale stabilità dei livelli occupazionali, mentre in Emilia Romagna si osserva un lieve incremento dell'occupazione (+0,7%), sostenuto soprattutto dalla crescita in alcune aree specializzate. Inoltre, le imprese emiliano-romagnole mostrano una maggiore propensione alla diversificazione settoriale, con una quota più elevata di aziende attive anche in comparti diversi dall'automotive, come le macchine agricole e le due ruote».

componenti per motori tradizionali, che rischiano una riduzione della domanda senza avere certezze sulla stabilità dei nuovi mercati», afferma Giorda. «A questo si aggiunge la contrazione della produzione automotive in Europa e in Italia, che si riflette direttamente sui volumi di attività della componentistica, fortemente dipendente dalle strategie dei costruttori. Un ulteriore elemento critico riguarda la crescente pressione competitiva internazionale, legata soprattutto all'ingresso di nuovi player cinesi. Questi operatori si distinguono per una forte capacità produttiva, costi concorrenziali e una crescente presenza nelle tecnologie chiave della mobilità elettrica, come batterie ed elettronica di potenza. La loro espansione sta modificando gli equilibri della filiera globale e aumentando la competizione per le imprese europee, che si trovano a dover accelerare i processi di innovazione e diversificazione. In questo contesto, la recente pubblicazione dell'Industrial Accelerator Act, con l'introduzione di criteri di contenuto locale per l'accesso dei veicoli "made in Europe" a incentivi pubblici, appalti e flotte aziendali, rappresenta un primo passo per preservare e valorizzare

la base produttiva europea, incentivando la localizzazione sul territorio delle attività a maggiore valore aggiunto e riducendo la dipendenza da fornitori extraeuropei in segmenti chiave della filiera, come batterie, semiconduttori ed elettronica». Secondo Giorda, a fronte di uno scenario complesso come quello attuale, le imprese del settore mostrano una capacità di innovazione ancora significativa, ma sempre più condizionata dal contesto di incertezza e dalle risorse disponibili. L'innovazione resta, infatti, una leva strategica fondamentale per affrontare la trasformazione in atto, ma tende a concentrarsi maggiormente sulle imprese di dimensioni medio-grandi e su quelle più strutturate, mentre è più difficile per le Pmi sostenere investimenti continuativi e di lungo periodo. «Lo studio - dice il direttore generale ANFIA - evidenzia come una quota rilevante di imprese continui a investire in ricerca e sviluppo e in nuove tecnologie, con particolare attenzione agli ambiti

legati alla transizione: elettrificazione, digitalizzazione, applicazioni di intelligenza artificiale e sviluppo di nuovi prodotti. Emerge anche una certa cautela, dovuta all'incertezza della domanda futura e ai tempi di ritorno degli investimenti, che porta alcune aziende a rallentare o rimodulare i propri piani di innovazione. La transizione energetica, in particolare, è gestita dalle imprese in modo pragmatico e graduale. Piuttosto che una conversione immediata e radicale verso l'elettrico, prevale una strategia di diversificazione e affiancamento di tecnologie, in cui continuano a coesistere soluzioni tradizionali e nuove motorizzazioni. Questo approccio riflette sia la necessità di contenere i rischi industriali sia l'incertezza legata all'evoluzione normativa e alla reale velocità di diffusione della mobilità elettrica. Un elemento rilevante è anche la crescente attenzione verso lo sviluppo di nuove competenze, con molte imprese che segnalano fabbisogni professionali emergenti legati alle tecnologie digitali ed energetiche, ma anche difficoltà nel reperire profili adeguati sul mercato del lavoro».