



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 10 al 16 febbraio 2026

Torino, 20 febbraio 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
74/79	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/02/2026	<i>Qui, Turchia</i>	2
	Trasportoeuropa.it	10/02/2026	<i>Cresciuto nel 2025 il mercato ricambi e assistenza dei camion</i>	8
	Ansa.it	11/02/2026	<i>Anfia, l'indice della produzione automotive positivo a dicembre</i>	12
	Geagency.it	11/02/2026	<i>Auto, Anfia: 238.000 auto prodotte in Italia nel 2025, -19,8% annuale</i>	14
	Geagency.it	11/02/2026	<i>Auto, Anfia: 238.000 auto prodotte in Italia nel 2025, -19,8% annuale-2-</i>	15
	Ftaonline.com	11/02/2026	<i>ANFIA: apertura d'anno positiva per autocarri e veicoli trainati, mentre gli autobus restano in calo</i>	16
	Ilmattino.it	11/02/2026	<i>Anfia: 238.000 auto prodotte in Italia nel 2025 (-19,8%). A dicembre una crescita del 13%</i>	18
	Ilmessaggero.it	11/02/2026	<i>Anfia: 238.000 auto prodotte in Italia nel 2025 (-19,8%). A dicembre una crescita del 13%</i>	20
	Trasporti-Italia.com	11/02/2026	<i>Trasporto merci, cresce la domanda di nuovi mezzi pesanti nel 2026</i>	22
	Uominietrasporti.it	11/02/2026	<i>Autocarri +5% e semirimorchi +17%: il 2026 parte in crescita (nonostante tutto)</i>	25
	Vadoetornoweb.com	11/02/2026	<i>Mercato camion, a gennaio 2026 in crescita autocarri e trainati</i>	30
1+5	Il Sole 24 Ore	12/02/2026	<i>Produzione industriale ancora giu' Auto e moda i settori peggiori (L.Orlando)</i>	32
22	Giornale di Brescia	12/02/2026	<i>Industria, il 2025 chiude con la produzione in calo</i>	34
2/3	Il Nuovo Abruzzo e Molise	12/02/2026	<i>URSO AMMETTE: "TERMOLI UN CLAMOROSO DISASTRO"</i>	35
2	La Gazzetta del Mezzogiorno	12/02/2026	<i>Ancora un anno "nero" per la produzione il 2025 chiuso con una flessione dello 0,2%</i>	38
7	L'Eco di Bergamo	12/02/2026	<i>Terzo anno nero per l'industria Produzione -0,2%</i>	39
7	L'Edicola - Edizione Nazionale	12/02/2026	<i>Terzo anno nero per l'industria Produzione giu' dello 0,2%</i>	40
	Affaritaliani.it	12/02/2026	<i>Produzione auto in Italia: dicembre rimbalza, ma il 2025 chiude a -20%</i>	41
	E-gazette.it	12/02/2026	<i>Niente bonus per i nuovi veicoli verdi. I fondi vanno a industria e retrofit</i>	44
	Hdmotori.it	12/02/2026	<i>ANFIA: produzione auto in ripresa a dicembre 2025, ma il bilancio resta negativo</i>	45
	Lautomobile.aci.it	12/02/2026	<i>Produzione auto: dicembre in ripresa, il 2025 resta un «Annus Horribilis»</i>	46
	Motorionline.com	12/02/2026	<i>Automotive, dicembre in ripresa (+13,5%) ma il 2025 chiude in forte calo (-10,3%)</i>	50
	Pullmanweb.it	12/02/2026	<i>Gli autobus restano in calo (-20,6 per cento)</i>	53
	Quattroruote.it	12/02/2026	<i>Produzione Jeep Compass e Fiat 500 Hybrid stanno risvegliando le fabbriche italiane?</i>	55
	Gazzetta.it	13/02/2026	<i>Automotive Italia 2025: cala l'industria, cresce la cassa integrazione per gli operai</i>	59
	Inforicambi.it	13/02/2026	<i>Produzione automotive: dicembre in crescita (+13,5%) ma il 2025 chiude a -10,3%</i>	61
	Torinoggi.it	13/02/2026	<i>Crisi dell'auto, la filiera si confronta con i consiglieri comunali: "Ci auguriamo che a Mirafiori a</i>	63
	Borsaitaliana.it	14/02/2026	<i>Auto: Anfia, a gennaio bene vendite autocarri e trainati, in calo autobus</i>	66
	Borsaitaliana.it	14/02/2026	<i>Auto: Anfia, a gennaio bene vendite autocarri e trainati, in calo autobus -2-</i>	67
96/98	GDOWeek	15/02/2026	<i>L'ultimo miglio, la sfida delle consegne</i>	69
	Borsaitaliana.it	15/02/2026	<i>Economia e finanza: gli orari della Camera / mercoledì' -2-</i>	72
	Startmag.it	15/02/2026	<i>Auto europee in crisi: l'Ue allenta il bando 2035 e cerca di salvare la competitivita'. Report Ispi</i>	73
	Borsaitaliana.it	16/02/2026	<i>Economia e finanza: gli avvenimenti di MERCOLEDI' 18 febbraio</i>	75

ga

RICAMBIO NEL MONDO



Qui, TURCHIA

Approfondiamo grazie al contributo di ANFIA l'andamento del mercato del settore automotive in Turchia

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

La Turchia è la diciassettesima economia mondiale con un PIL pari a circa 1,36 trilioni di dollari nel 2024. Tra il 2006 e il 2017 la Turchia ha registrato tassi di crescita elevati, sostenuti da riforme ambiziose che hanno portato il Paese a raggiungere uno status di reddito medio-alto. La crescita reale del PIL è stata in media del 5,4% tra il 2002 e il 2022, raddoppiando il reddito pro capite (in termini reali). Inoltre, la crescita è stata accompagnata da una rapida riduzione della povertà: il tasso di povertà è infatti sceso da oltre il 20% nel 2007 al 7,6% nel 2021. L'economia della Turchia si colloca dunque tra i maggiori mercati emergenti al mondo, alimentata da una base industriale diversificata e da un dinamico settore manifatturiero che collega Europa e Asia. Sostenuta da una solida attività del settore privato e da riforme strutturali in corso, la Turchia continua a esercitare una significativa influenza economica sia a livello regionale che globale. Dopo un aumento del 5,1% nel 2023, la crescita economica è rallentata al 3,3% nel 2024 al 3,5% nel 2025, poiché le necessarie politiche di stabilizzazione macroeconomica smorzano lievemente la domanda interna (FMI). Le condizioni finanziarie più restrittive e il conso-

lidamento fiscale in corso limiteranno i consumi delle famiglie. Anche gli investimenti e i consumi pubblici sono previsti in flessione. Tuttavia, si prevede che le esportazioni aumenteranno grazie al miglioramento del contesto esterno e alla continua ripresa del turismo internazionale. Si prevede che la crescita del PIL rimbalzerà al 3,2% nel 2026, con il diminuire dell'impatto delle politiche di stabilizzazione.

Per quanto riguarda le finanze pubbliche, si prevede che l'economia turca registrerà una graduale riduzione del deficit del governo centrale, passando da una stima del 4,8% del PIL nel 2024 al 3% entro il 2026. Si prevede che questo miglioramento derivi dalla riduzione delle spese legate al terremoto, da una maggiore disciplina fiscale, da una graduale riduzione dei sussidi per l'elettricità e il gas e da misure volte a migliorare la riscossione delle imposte e a ridurre l'informalità. Fitch Ratings riporta che il debito pubblico è sceso al 25,2% del PIL entro la fine del 2024 e si prevede che raggiungerà una media del 26,3%, trainato dall'elevata crescita del PIL nominale, dall'apprezzamento reale della lira e da bassi disavanzi primari.

Si prevede che il rapporto tra interessi ed entra-

74

www.ilgiornaledellaftermarket.it

RICAMBIO NEL MONDO

te aumenterà, raggiungendo il 10,9% nel 2025, mentre la quota di debito denominato in valuta estera è scesa al 56,1% nel 2024 dal 64,2% di fine 2023, e il 55,7% del debito interno è ancora soggetto a revisione dei tassi di interesse entro 12 mesi. Si prevede che l'inflazione media annua diminuirà significativamente al 32,8% nel 2025, in calo rispetto al 60,2% del 2024. Tuttavia, con un'inflazione ancora elevata, aspettative persistenti e un sentiment di mercato volatile, qualsiasi rapido allentamento della politica monetaria o deviazione dalla politica attuale potrebbe innescare nuove pressioni inflazionistiche e aumentare i rischi per la stabilità macrofinanziaria e la bilancia dei pagamenti.

Secondo le stime del FMI, l'occupazione si è parzialmente ripresa parallelamente alla ripresa dell'attività economica, con conseguente calo del tasso di disoccupazione all'8,7% nel 2024, il livello più basso in quasi un decennio. Tuttavia, persiste una significativa debolezza del mercato del lavoro, come evidenziato da livelli costantemente elevati di sottoutilizzo della manodopera. Combinato con gli effetti ritardati della riduzione dell'attività economica, si prevede che ciò ostacolerà la creazione di posti di lavoro e spingerà la disoccupazione al 9,1% nel 2028. La disuguaglianza salariale e le dimensioni del settore informale rimangono problemi di lunga data. Nel 2024, il FMI ha stimato il PIL pro capite del Paese a 15.882 dollari, circa il 40% al di sotto della media UE. (TABELLA 1)

L'economia turca si avvia verso una fase di crescita più lenta, ma più equilibrata, in un contesto di progressiva disinflazione e politiche macroeconomiche restrittive che resteranno in vigore almeno fino al 2026. Questo scenario avrà impatti rilevanti sul settore automotive, fortemente esposto all'andamento dei consumi interni, ai costi finanziari e alla domanda estera.

I consumi privati, che rappresentano circa il 55% del PIL, continueranno a fornire un contri-



buto limitato alla crescita a causa dell'elevata inflazione e della persistente stretta monetaria. Per il mercato dell'auto, ciò si tradurrà in una domanda interna debole, concentrata prevalentemente sulle fasce di reddito più elevate, mentre le classi medie e basse resteranno penalizzate dall'erosione del potere d'acquisto. Ne deriverà una maggiore polarizzazione del mercato, con pressioni sui volumi e una tenuta relativa dei segmenti medio-alti.

La politica fiscale restrittiva, con tagli alla spesa pubblica al di fuori della ricostruzione post-terremoti del 2023, limiterà ulteriormente il sostegno alla domanda. Il peso crescente della spesa per interessi - in un contesto di costo medio dell'indebitamento interno vicino al 47% - riduce lo spazio per incentivi o programmi di supporto all'industria automotive.

Dal lato produttivo, la crescita contenuta della produzione industriale (+1,3% su base annua nei primi mesi del 2025) riflette un contesto ancora fragile. Per la filiera automotive, la ripresa dipenderà in larga misura dalla domanda estera, in particolare dall'andamento delle economie europee, soprattutto la Germania, primo mercato di riferimento per molte esportazioni

«L'ECONOMIA TURCA REGISTRERÀ UNA GRADUALE RIDUZIONE DEL DEFICIT DEL GOVERNO CENTRALE, PASSANDO DA UNA STIMA DEL 4,8% DEL PIL NEL 2024 AL 3% ENTRO IL 2026»

TABELLA 1

Indicatori principali	2024 (E)	2025 (E)	2026 (E)	2027 (E)	2028 (E)
GDP, current prices (Billions of U.S. dollars)	1.358,25	1.565,47	1.576,11	1.640,86	1.760,43
Real GDP growth (Annual percent change)	3,3	3,5	3,7	3,7	3,8
GDP per capita, current prices (U.S. dollars per capita)	15.882,45	18.197,58	18.232,02	18.891,68	20.176,34
General government gross debt (Percent of GDP)	24	24,3	25,1	26	26,1
Inflation rate, average consumer prices (Annual percent change)	58,5	34,9	24,7	19,5	16,2
Unemployment rate (Percent)	8,7	8,3	8,3	8,7	9,1
Current account balance (Billions of U.S. dollars)	-10,457	-22,523	-20,064	-19,69	-22,391
Current account balance, percent of GDP (Percent of GDP)	-0,8	-1,4	-1,3	-1,2	-1,3

Fonte: FMI - World Economic Outlook Database

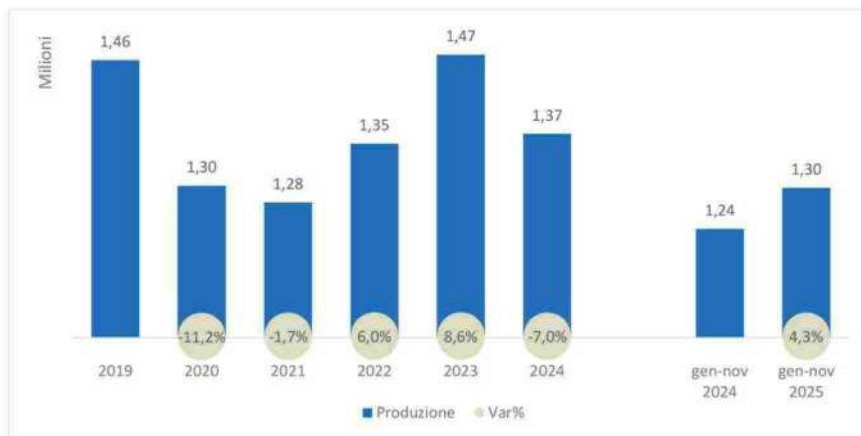
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

« L'ECONOMIA TURCA SI AVVIA VERSO UNA FASE DI CRESCITA PIÙ LENTA, MA PIÙ EQUILIBRATA, IN UN CONTESTO DI PROGRESSIVA DISINFLAZIONE E POLITICHE MACROECONOMICHE RESTRITTIVE CHE RESTERANNO IN VIGORE ALMENO FINO AL 2026 »

GRAFICO 1

Produzione di autoveicoli in Turchia 2019-2025



Fonte: ÖSD

industriali turche. Un miglioramento del ciclo europeo nel 2026 potrebbe riattivare la produzione e gli investimenti lungo la catena del valore. La lira turca, attesa in ulteriore apprezzamento reale nel 2026, contribuirà al processo di disinflazione, ma potrebbe ridurre la competitività di prezzo delle esportazioni automotive, spingendo i costruttori e i fornitori a puntare maggiormente su efficienza, contenuto tecnologico e segmenti a maggiore valore aggiunto. Sul fronte estero, la riduzione del deficit delle partite correnti e il forte surplus dei servizi - trainato da turismo e trasporti - migliorano la stabilità macroeconomica complessiva, creando un contesto più prevedibile per gli operatori industriali. L'aumento delle riserve valutarie e il calo del premio al rischio rafforzano l'attrattiva del Paese per investimenti produttivi, anche se la dipendenza da capitali a breve termine resta un fattore di attenzione.

Permangono tuttavia rischi significativi per il settore automotive: un possibile rallentamento del commercio globale legato a politiche tariffarie più aggressive negli Stati Uniti, nonché le tensioni geopolitiche regionali, che potrebbero incidere sulle rotte logistiche, sui costi energetici e sull'approvvigionamento di materie prime. In questo contesto, la Turchia continuerà a cercare un equilibrio tra stabilità macroeconomica, ambizioni industriali e gestione dei rischi geopolitici, con effetti diretti sulla competitività della sua industria automotive.

LA PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI

La Turchia è un importantissimo produttore di autoveicoli, con un'industria che ha registrato una crescita significativa negli ultimi anni, grazie anche alle numerose joint-venture di aziende locali con OEM Europei. Renault, Ford, Nissan e Stellantis, hanno negli anni raggiunto accordi con Oyak, Otosan, Assan e Koc per dare vita a sinergie nel settore della produzione e nella ricerca e sviluppo.

La scorsa estate, inoltre, il produttore cinese di veicoli elettrici BYD ha siglato un accordo con il governo turco per la costruzione di un impianto di produzione da 1 miliardo di dollari con una capacità annua di 150.000 veicoli.

Dopo il recupero post pandemia del 2023, quando i volumi prodotti erano tornati ai volumi del 2019, nel 2024, si registra un nuovo calo. Lo scorso anno sono stati prodotti 1.365.296 autoveicoli, in flessione del 7% rispetto al 2023. (GRAFICO 1) Nel periodo gennaio-novembre 2025, la produzione di autoveicoli in Turchia ha registrato un



RICAMBIO NEL MONDO

nuovo incremento, salendo a circa 1,3 milioni di unità, il 4,3% in più se comparato agli undici mesi del 2024. (TABELLA 2)

Il 61,5% della produzione automotive in Turchia è costituito da autovetture. Il comparto risulta però in calo, sia nel 2024 (-5,1% vs. 2023) che negli undici mesi del 2025 (-3,2% vs. gennaio-novembre 2024), con 796mila unità prodotte.

Il principale produttore di autovetture è Oyak Renault dal cui stabilimento di Bursa, fondato nel lontano 1969, sono uscite nel periodo considerato 349.411 autovetture, il 44% della produzione totale turca.

Hyundai Assan, che produce a İzmit i modelli i10, i20 e Bayon per il mercato europeo, costituisce il 25,7% della produzione, con circa 177mila unità. Hyundai ha annunciato anche un piano per lanciare la produzione di veicoli elettrici (EV) proprio a İzmit, dalla seconda metà del 2026, rafforzando il ruolo dell'impianto nel mercato europeo.

La produzione di Stellantis, tramite la Joint Venture Tofaş (con Koç Holding) è progressivamente diminuita nel corso degli ultimi anni, nonostante il recente consolidamento della partnership. Da gennaio a novembre 2025 la produzione di autovetture si è fermata al di sotto delle 70 mila unità (sale a 116mila se si contano i veicoli commerciali), ben lontana dai volumi di qualche anno fa. Passando alla produzione di veicoli commerciali, che aveva chiuso il 2024 in flessione del 10,7%, registriamo invece un forte recupero negli undici mesi del 2025: dalle fabbriche turche sono usciti quasi 500mila tra autocarri, leggeri e pesanti, e bus, con una variazione positiva del 18,9%.

Ford Otosan è il maggior produttore di veicoli commerciali con quasi 414mila unità prodotte da gennaio a novembre. L'87% dei Pick Up prodotti in Turchia sono a marchio Ford.

Negli autocarri pesanti, il principale produttore è Mercedes, con 17.455 unità e il 65,1% della share, seguito da Ford, che produce il restante 34,9%.

Mercedes è leader anche nella produzione di bus (4.141 da gennaio a novembre), seguito da Man (3.703), Otokar (1.686) e Temsa (1.146 unità), mentre tra i minibus è ancora Ford a primeggiare con la quasi totalità della produzione (99,8%).

Nonostante la crisi, la produzione di autoveicoli in Turchia ha saputo resistere ed è destinata a crescere ancora nei prossimi anni, grazie alla forza lavoro qualificata e ai costi di produzione competitivi al mercato interno in crescita e all'attrattività per gli investitori stranieri.

Nel 2025 infatti la capacità produttiva della Turchia, che si avvicina ai 2 milioni di unità, non è completamente utilizzata. OSD stima, infatti, che con la produzione attuale, gli stabilimenti si fermino soltanto a due terzi della potenzialità.

IL MERCATO DEGLI AUTOVEICOLI

Oltre ad essere un importante produttore, la Turchia è anche un mercato automobilistico in espansione, con un settore che ha registrato una crescita significativa negli ultimi anni.

Nel 2024 il mercato automotive turco ha confermato una sostanziale tenuta dei volumi, chiudendo l'anno con 1,29 milioni di immatricolazioni complessive di autoveicoli, con volumi sostanzialmente stabili rispetto al 2023 (+0,1%).

Guardando ai soli veicoli leggeri, nel 2024, il mercato automotive turco ha confermato una sostanziale tenuta dei volumi, chiudendo l'anno con 1.238.509 immatricolazioni complessive, in lieve crescita (+0,5%) rispetto al 2023.

Un risultato che arriva al termine di un anno caratterizzato da condizioni macroeconomiche restrittive, inflazione elevata e costi di finanziamento ancora molto alti, ma anche da una domanda che resta strutturalmente sostenuta.

Il mercato delle autovetture ha registrato una crescita dell'1,3%, raggiungendo 980.341 unità, mentre quello dei veicoli commerciali leggeri

« LA TURCHIA PUNTA AD UN EQUILIBRIO TRA STABILITÀ MACROECONOMICA, AMBIZIONI INDUSTRIALI E GESTIONE DEI RISCHI GEOPOLITICI, CON EFFETTI DIRETTI SULLA COMPETITIVITÀ DELLA SUA INDUSTRIA AUTOMOTIVE »

TABELLA 2

Produzione di autoveicoli in Turchia 2023-2025 per tipologia di veicolo

Tipologia	2023	2024	Var% 2024/2023	gen-nov 2024	gen-nov 2025	Var% 2025/2024
Pass. Car	952.667	904.513	-5,1%	822.361	796.276	-3,2%
H.Truck	46.812	30.793	-34,2%	28.561	26.811	-6,1%
L.Truck	5.432	5.077	-6,5%	4.658	4.582	-1,6%
Pick Up	397.015	346.863	-12,6%	316.755	356.437	12,5%
Bus	10.862	9.908	-8,8%	8.984	11.312	25,9%
Minibus	50.941	63.194	24,1%	55.926	95.264	70,3%
Midibus	4.664	4.948	6,1%	4.465	4.349	-2,6%
CV Total	515.726	460.783	-10,7%	419.349	498.755	18,9%
Motor Vehicles Total	1.468.393	1.365.296	-7,0%	1.241.710	1.295.031	4,3%

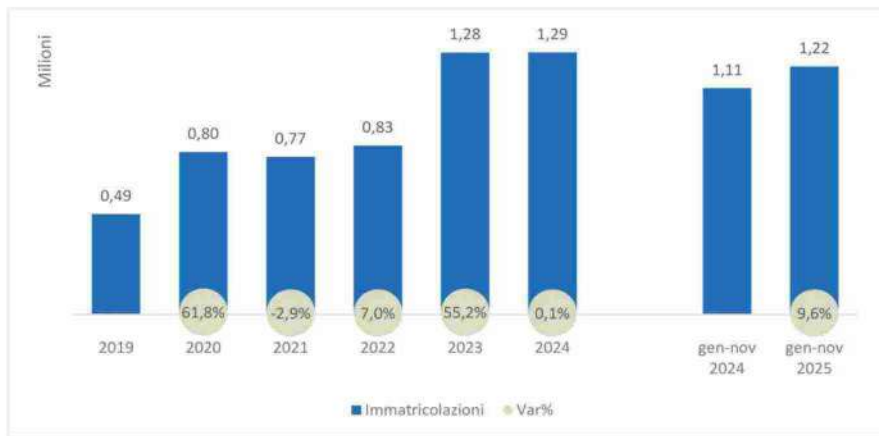
Fonte: OSD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TABELLA 2

Mercato autoveicoli in Turchia 2019-2025



Fonte: ÖSD

« NONOSTANTE LA CRISI, LA PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI IN TURCHIA HA SAPUTO RESISTERE ED È DESTINATA A CRESCERE ANCORA NEI PROSSIMI ANNI, GRAZIE ALLA FORZA LAVORO QUALIFICATA E AI COSTI DI PRODUZIONE COMPETITIVI AL MERCATO INTERNO IN CRESCITA E ALL'ATTRATTIVITÀ PER GLI INVESTITORI STRANIERI »

(LCV) ha segnato una flessione del 2,7%, fermandosi a 258.168 unità.

Il dato evidenzia una maggiore resilienza della domanda privata rispetto a quella professionale, più esposta al rallentamento dell'attività economica. (GRAFICO 2)

Nel periodo gennaio-novembre 2025 il mercato automobilistico turco ha registrato una crescita solida e diffusa, confermando la resilienza della domanda nonostante un contesto macroeconomico caratterizzato da inflazione elevata e politiche monetarie restrittive. Secondo i dati diffusi dall'Automotive Distributors' and Mobility Association (ODMD), le immatricolazioni complessive di autovetture e veicoli commerciali leggeri hanno raggiunto 1.176.780 unità, in aumento del 10,2% rispetto allo stesso periodo del 2024. Le autovetture rappresentano il principale motore della crescita, con 938.177 unità vendute (+11,0% su base annua), mentre il mercato dei veicoli commerciali leggeri (LCV) ha totalizzato 238.603 unità, in crescita del 7,1%. Anche il solo mese di novembre 2025 ha confermato il trend positivo, con un aumento complessivo del 9,8%

rispetto a novembre 2024 e volumi nettamente superiori alla media degli ultimi dieci anni

Dal punto di vista strutturale, il mercato passenger car rimane fortemente concentrato nei segmenti A, B e soprattutto C, che insieme rappresentano oltre l'82% delle vendite. Il segmento C si conferma dominante con una quota del 55,7%, seguito dal segmento B (26,6%), evidenziando una domanda orientata verso modelli compatti ma sempre più ricchi in contenuti e posizionamento.

Il dato più rilevante per l'industria resta tuttavia la trasformazione del mix di carrozzeria. I SUV consolidano il loro ruolo centrale, arrivando a rappresentare il 62,5% delle immatricolazioni di autovetture, contro il 56,6% dello stesso periodo dell'anno precedente. Berline e hatchback continuano a perdere peso relativo, segnando un allineamento sempre più marcato del mercato turco alle tendenze europee.

Ancora più significativo è il cambiamento nel mix di alimentazioni. Nel periodo gennaio-novembre 2025 le vendite di veicoli elettrificati accelerano sensibilmente: le ibride raggiungono una quota

del 26,9% mentre le elettriche salgono al 17,8%, raddoppiando i volumi rispetto al 2024.

Nel complesso, quasi un'auto su due vendute in Turchia è oggi elettrificata, mentre le motorizzazioni tradizionali mostrano una contrazione significativa, in particolare il diesel, sceso al 14,9% del mercato. (TABELLA 3)

TABELLA 3

Immatricolazioni di autovetture in Turchia 2024-2025 per tipologia di alimentazione

Alimentazione	MS% gen-nov 2024	MS% gen-nov 2025	gen-nov 2024	gen-nov 2025	Var% 2025/2024
Benzina	62,0%	47,2%	524.062	442.650	-15,5%
Diesel	10,1%	7,4%	85.517	69.471	-18,8%
HEV	17,4%	26,9%	147.126	251.992	71,3%
BEV	9,9%	17,8%	83.298	166.665	100,1%
Gas	0,7%	0,8%	5.527	7.399	33,9%

Fonte: ODMD

RICAMBIO NEL MONDO

TABELLA 4

Top ten Brand PCs gen-nov 2025

Brand	Domestic	Import	gen-nov 2025
Renault	92.250	17.579	109.829
Fiat	62.142	1.697	63.839
Toyota	53.104	14.180	67.284
Volkswagen		74.547	74.547
Peugeot		51.866	51.866
Opel		41.577	41.577
Citroën		40.290	40.290
Hyundai	37.695	21.134	58.829
BYD		40.770	40.770
Chery		26.663	26.663

Fonte: ODMD

TABELLA 6

Top ten Brand LCVs gen-nov 2025

Top ten Brand LCVs	Domestic	Import	gen-ott 2023
Ford	35.683	32.598	68.281
Fiat	7.048	31.794	38.842
Renault		10.484	10.484
Volkswagen	3.975	17.125	21.100
Peugeot	1.012	22.042	23.054
Opel	1.911	21.211	23.122
Citroën	824	19.613	20.437
Toyota		13.193	13.193
Mercedes-Benz		8.006	8.006
Isuzu	172	1.134	1.306

Fonte: ODMD

L'evoluzione tecnologica è evidente anche nelle trasmissioni, con le automatiche che raggiungono una quota del 94,6%, segnale di un'offerta sempre più orientata a modelli di nuova generazione e a un posizionamento medio-alto del mercato.

La classifica dei brand più venduti in Turchia nel 2025 (gennaio-novembre) conferma un mercato fortemente polarizzato tra costruttori con produzione domestica e marchi import-driven. Renault e Fiat si collocano stabilmente ai vertici grazie a una base produttiva locale consolidata, mentre Volkswagen, Peugeot e Opel mantengono volumi elevati nonostante una dipendenza quasi totale dalle importazioni.

(TABELLA 4)

Nel comparto autovetture, la leadership è nettamente nelle mani di Renault, che arriva a circa 110mila unità grazie alla produzione nazionale, seguita da Fiat e Toyota, anch'esse fortemente radicate sul territorio.

Emergono inoltre i newcomers cinesi, con BYD e Chery che raggiungono volumi significativi pur operando esclusivamente tramite importazione, a conferma del rapido cambiamento del mix competitivo.

Nel comparto LCV, il mercato resta dominato dai van, che rappresentano circa il 76% delle vendite, mentre l'elettrificazione è ancora marginale ma in rapida crescita, con un raddoppio delle immatricolazioni di veicoli elettrici rispetto all'anno precedente.

Il mercato turco dei veicoli commerciali leggeri rimane nettamente dominato dal diesel, che copre circa il 92% delle immatricolazioni, confermandosi la scelta di riferimento per operatori professionali, flotte e PMI. La centralità del gasolio riflette ancora le esigenze di auto-

TABELLA 5

Immatricolazioni di LCV in Turchia 2024-2025 per tipologia di alimentazione

Alimentazione	MS% gen-nov 2024	MS% gen-nov 2025	gen-nov 2024	gen-nov 2025	Var% 2025/2024
Benzina	3,7%	7,0%	8.165	16.625	103,6%
Diesel	92,0%	92,0%	204.872	219.498	7,1%
HEV	0,0%	0,4%	43	840	1853,5%
BEV	0,4%	0,7%	794	1.640	106,5%
Gas	4,0%	0,0%	8.856	-	

Fonte: ODMD

mia, robustezza e costo totale di esercizio in un contesto di utilizzo intensivo. Tuttavia, i dati segnalano i primi segnali concreti di transizione. Le immatricolazioni di LCV elettrici, pur rappresentando una quota ancora marginale (circa 0,7% del totale), risultano più che raddoppiate rispetto all'anno precedente, mentre compaiono anche le prime unità ibride, seppur su volumi molto contenuti. (TABELLA 5)

L'aumento delle motorizzazioni alternative è favorito soprattutto dall'ingresso di nuovi modelli elettrici nel segmento van e da un interesse crescente per l'uso urbano e last-mile.

Nel complesso, il mercato LCV turco resta strutturalmente conservativo, ma il 2025 segna l'inizio di una graduale diversificazione delle alimentazioni, destinata a rafforzarsi nel medio periodo con l'ampliamento dell'offerta e il supporto delle politiche industriali.

In ambito commerciale leggero, la struttura del mercato è ancora più concentrata. Ford domina nettamente grazie alla produzione locale di veicoli commerciali, seguita da Fiat e Renault, che beneficiano della presenza industriale e di un'offerta storicamente forte nei van e nei light truck. In questo comparto, l'import ha un peso rilevante soprattutto per brand come Volkswagen, Peugeot e Opel, mentre l'elettrificazione resta marginale, ma in crescita. (TABELLA 6)

« AD OGGI QUASI UN'AUTO SU DUE VENDUTE IN TURCHIA È ELETTRIFICATA, MENTRE LE MOTORIZZAZIONI TRADIZIONALI MOSTRANO UNA CONTRAZIONE SIGNIFICATIVA. IN PARTICOLARE IL DIESEL, SCESO AL 14,9% DEL MERCATO »

ga



Cresciuto nel 2025 il mercato ricambi e assistenza dei camion

Martedì, 10 Febbraio 2026 13:43

di Redazione



Il mercato italiano dei ricambi e assistenza per camion archivia il 2025 con una **crescita complessiva**

del 3% rispetto al 2024, confermando un percorso espansivo avviato nel periodo successivo alla pandemia e rafforzato negli anni successivi. Secondo il Barometro Aftermarket Truck **Anfia**, il fatturato complessivo è stato superiore del 18% rispetto al 2023 e del 36% rispetto al 2022, ma il dato annuale nasconde un'evoluzione meno lineare rispetto al recente passato.

L'anno è stato caratterizzato da una **forte spinta iniziale**. Il primo trimestre del 2025 ha registrato i livelli di attività più elevati dell'intero quadriennio osservato, fungendo da principale fattore di traino per il risultato finale. A partire dalla primavera, tuttavia, l'andamento si è progressivamente stabilizzato, con una perdita di slancio che ha accompagnato il mercato fino alla chiusura dell'anno. Il quarto trimestre non ha mostrato segnali di recupero, delineando il passaggio da una fase di crescita sostenuta a una fase di normalizzazione della domanda.

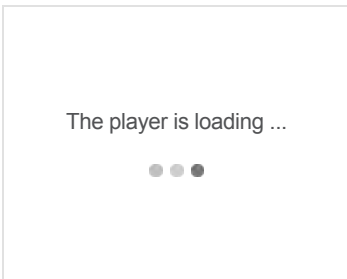
Uno degli elementi più rilevanti emersi dall'analisi **Anfia** è la crescente divergenza tra le principali macro-famiglie di

cerca



Videocast K44

Podcast K44



Cronaca

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Arrestato un camionista con documenti falsi sull'A2

Durante un controllo della Polizia Stradale nell'area di servizio Rosarno Est, un autotrasportatore di 44 anni è stato trovato con patente e carta d'identità ceche intestate a un'altra persona. Arrestato, è stato poi sottoposto all'obbligo di firma.

Normativa

[Come cambia l'autotrasporto del cargo aereo](#)

[Sentenza sul confine tra cabotaggio e autotrasporto internazionale](#)

[La Corte Costituzionale cambia le regole sulla positività droghe alla guida](#)

[Un caffè ha condannato un agente della Polstrada](#)

[Nuove precisazioni dell'Albo autotrasporto sui tempi di pagamento](#)

Mare

prodotto. Per la prima volta dopo anni di crescita diffusa, il mercato dei ricambi e assistenza per camion si muove a velocità differenti, con segmenti in espansione, altri in rallentamento e uno in contrazione. **La famiglia Motore e Trasmissione** si conferma il pilastro strutturale dei ricambi e assistenza camion. Nel 2025 registra una crescita del 6% rispetto al 2024, con un incremento del 15% sul 2023 e del 28% sul 2022. Nonostante una certa volatilità nei mesi estivi, il comparto ha mantenuto volumi elevati e una dinamica positiva costante, svolgendo un ruolo di stabilizzazione per l'intero mercato. Il dato riflette la centralità della manutenzione essenziale per le flotte, in un contesto di incertezza economica e di rallentamento delle immatricolazioni di veicoli pesanti, che spinge gli operatori a prolungare il ciclo di vita del parco circolante.

Di segno opposto **l'andamento del Sotto-telaio**, che chiude il 2025 con una flessione del 10% rispetto al 2024 e del 4% rispetto al 2023, pur restando in crescita del 7% sul 2022. È l'unico segmento in territorio negativo su base annua e rappresenta il principale elemento di attenzione emerso dal Barometro. Nel corso dell'anno il comparto ha mostrato un andamento irregolare, ma negli ultimi mesi ha evidenziato una tenuta superiore alle attese, evitando un arretramento più marcato. La contrazione potrebbe indicare una riduzione degli interventi di manutenzione straordinaria o una maggiore selettività negli investimenti su componenti non immediatamente critici per l'operatività dei veicoli.



Aereo



Drone Amazon colpisce un palazzo in Texas

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Indagine su corruzione nelle Dogane di Brindisi

La Procura di Brindisi indaga su cinque funzionari dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e su un soggetto esterno. Perquisizioni personali e domiciliari eseguite dalla Guardia di Finanza per presunte agevolazioni illecite nei controlli sulle merci in ingresso nel porto.

Autotrasporto



Sogedim attiva un collegamento giornaliero Italia-Regno Unito

Il 9 febbraio 2026 Sogedim ha avviato un nuovo servizio quotidiano di groupage dall'Italia al Regno Unito con partenze da Campogalliano, Carpi e Prato. L'iniziativa rafforza la rete internazionale e integra competenze operative, doganali e fornitori storici.

Il Sopra-telaio è il segmento che presenta la dinamica più complessa da interpretare. Il 2025 si chiude con una crescita del 13% rispetto al 2024, con aumenti molto elevati nel confronto pluriennale, pari a +80% sul 2023 e +148% sul 2022. Si tratta però di valori fortemente influenzati da un effetto base favorevole. L'analisi infra-annuale evidenzia un marcato rallentamento nella seconda metà dell'anno, con livelli di attività particolarmente contenuti nel quarto trimestre. Secondo **Anfia**, il comparto mostra segnali di debolezza strutturale, suggerendo che la fase espansiva osservata negli anni precedenti stia progressivamente esaurendo la propria spinta.

Nel complesso, il mercato dei ricambi e assistenza camion del 2025 appare in crescita, ma sempre più selettiva. La frammentazione delle prestazioni tra le diverse famiglie di prodotto segnala un **cambiamento di fase** rispetto al rimbalzo post pandemico e alla dinamica inflattiva che avevano sostenuto la domanda negli anni precedenti. Il contesto macroeconomico, caratterizzato dal calo delle immatricolazioni di veicoli industriali e dalle sfide legate alla transizione ecologica e agli standard sulle emissioni di CO2, contribuisce a rafforzare un approccio più prudente da parte delle flotte.

In questo scenario, la stabilità del comparto Motore e Trasmissione indica che la manutenzione della catena cinematica rimane una priorità non comprimibile, mentre i segnali di rallentamento del Sopra-telaio e la contrazione del Sotto-telaio suggeriscono una maggiore attenzione ai costi e una razionalizzazione degli interventi. Il quadro delineato dal Barometro Aftermarket Truck **Anfia** restituisce quindi l'immagine di un settore che continua a crescere, ma con una fragilità sottostante che impone agli operatori della filiera una lettura attenta degli andamenti e una pianificazione sempre più mirata.



© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio
 Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella [pagina Facebook di TrasportoEuropa](#)

Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? **Iscriviti alla nostra Newsletter** con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. **Gratuita e NO SPAM!**

[« Articolo precedente](#)

www.ecostampa.it
 Un drone Prime Air MK30 di Amazon ha colpito un complesso residenziale nell'area di Dallas all'inizio di febbraio 2026. Nessun ferito, danni lievi all'edificio. L'episodio riaccende l'attenzione sulla sicurezza delle consegne tramite droni in contesto urbano.

Ferrovia



La scarsa manutenzione penalizza anche le ferrovie olandesi

Non sono solo le ferrovie tedesche a denunciare carenze nella rete e mancata manutenzione, anche quelle olandesi sono in difficoltà. Lo ammette pure il gestore della rete e denuncia le lacune insieme con gli operatori, che vanno all'attacco.

Persone



Geodis Italia rinnova il vertice operativo della logistica
 Geodis rinnova il vertice operativo italiano per la logistica con la nomina di Sandro Cappiello alla guida della Contract logistics nel nuovo assetto voluto da Maurizio Bortolan. Riorganizzazione e integrazione dei servizi al centro della strategia per l'Italia.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ARTICOLI CORRELATI



DP World acquisisce la logistica ricambi dei camion Mercedes



Schmitz Cargobull potenzia la logistica dei ricambi



Alleanza tra Krone e Realtrailer per logistica ricambi in Italia



Diesel Technic ha aperto la seconda logistica italiana



K44 podcast | come cambia la logistica dei ricambi camion

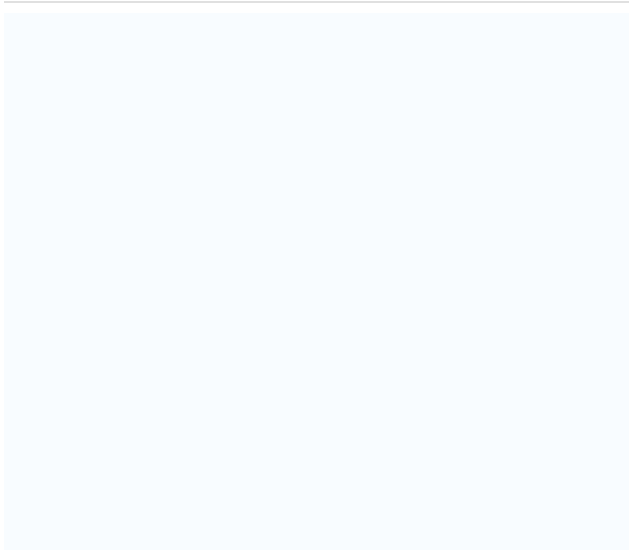


Truffa a Torino sui ricambi per camion



Mercedes usa stampa 3d per ricambi Actros

CONTENUTI SPONSORIZZATI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

MOTORI / Industria e Analisi

Anfia, l'indice della produzione automotive positivo a dicembre

Nell'intero 2025 il totale delle auto prodotte ammonta a 238mila unità

TORINO, 11 febbraio 2026, 21:35

Redazione ANSA

Condividi

 **ANSA check**
notizie d'origine certificata



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

"A dicembre l'indice della produzione automotive italiana inverte la tendenza negativa dei tre mesi precedenti e registra una crescita (+13,5%).

Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli recupera con un rialzo a doppia cifra nel mese (+35,3%), complice la variazione positiva registrata, secondo i dati preliminari di **Anfia**, dalla produzione di autovetture (+104,3% rispetto a dicembre 2024), che aveva registrato volumi molto bassi precludendo a un difficile 2025, per un totale di circa 22.000 unità prodotte.

L'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori chiude in lieve crescita, a +1,2%".

Lo afferma Gianmarco Giorda, direttore generale **dell'Anfia**.

"Dal punto di vista dei volumi produttivi annuali, come abbiamo più volte ribadito, il 2025 - sottolinea Giorda - è stato un 'annus horribilis': la produzione di autoveicoli chiude con quasi il 20% in meno rispetto al 2024, che era già stato un anno critico a livello di volumi. L'auspicio per l'anno in corso è che, grazie all'allocazione delle risorse previste dal Fondo automotive del Mimit in occasione dell'ultimo Tavolo automotive - che saranno dedicate anche a misure a sostegno dell'offerta - e al lancio dei nuovi modelli attesi per il 2026, i volumi produttivi nazionali possano presto risollevarsi".

Riproduzione riservata © Copyright ANSA



Auto, Anfia: 238.000 auto prodotte in Italia nel 2025, -19,8% annuale

11 Febbraio 2026

Nel 2025 in Italia sono state prodotte 238mila vetture, il 19,8% in meno del 2024. Il totale degli autoveicoli prodotti nell'arco dei 12 mesi, si attesta a 474mila unità, in calo del 19,8% rispetto al totale annuo del 2024. Lo evidenzia Anfia. Secondo i dati Istat, a dicembre 2025, l'indice della produzione per il solo settore automotive è invece in crescita, nello specifico del 13,5% rispetto a dicembre 2024, e +6,9% rispetto al mese precedente. Nel cumulato annuo del 2025, l'indice della produzione industriale, nel suo complesso registra un calo (-0,2%). Nello stesso periodo, il settore automotive registra un decremento del 10,3%. Anfia ricorda che a dicembre 2025, l'indice della produzione di autoveicoli è in crescita del 35,3% nel mese e cala del 15,3% nel cumulato; l'indice della produzione di carrozzerie R&S cala del 20% nel mese e cala (-1,5%) nel cumulato e l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli incrementa dell'1,2% nel mese ed è in calo del 4,8% nel cumulato.



TUTTI GLI EVENTI CONNECT

Ti potrebbe interessare anche



GREEN ECONOMY AGENCY

Dazi, Cox Automotive: Rincari tra 3.000 e 6.000 dollari per veicolo

📅 27 Marzo 2025



GREEN ECONOMY AGENCY

Dazi, Cox Automotive: Rincari tra 3.000 e 6.000 dollari per veicolo

📅 27 Marzo 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Auto, Anfia: 238.000 auto prodotte in Italia nel 2025, -19,8% annuale-2-

11 Febbraio 2026

“A dicembre l’indice della produzione automotive italiana inverte la tendenza negativa dei tre mesi precedenti e registra una crescita (+13,5%) – afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di [Anfia](#).”

Anche l’indice della fabbricazione di autoveicoli recupera con un rialzo a doppia cifra nel mese (+35,3%) – complice la variazione positiva registrata, secondo i dati preliminari di [ANFIA](#), dalla produzione di autovetture, +104,3% rispetto a dicembre 2024, che aveva registrato volumi molto bassi precludendo a un difficile 2025, per un totale di circa 22.000 unità prodotte – mentre l’indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori chiude in lieve crescita, a +1,2%. Dal punto di vista dei volumi produttivi annuali, “il 2025 è stato un ‘annus horribilis’: la produzione di autoveicoli chiude con quasi il 20% in meno rispetto al 2024, che era già stato un anno critico a livello di volumi. L’auspicio per l’anno in corso è che, grazie all’allocazione delle risorse previste dal Fondo automotive del Mimit in occasione dell’ultimo Tavolo automotive – che saranno dedicate anche a misure a sostegno dell’offerta – e al lancio dei nuovi modelli attesi per il 2026, i volumi produttivi nazionali possano presto risollevarsi”.



TUTTI GLI EVENTI CONNECT

Ti potrebbe interessare anche



GREEN ECONOMY AGENCY

*****Dazi, Cox Automotive: Rincari tra 3.000 e 6.000 dollari per veicolo*****

📅 27 Marzo 2025



GREEN ECONOMY AGENCY

Dazi, Cox Automotive: Rincari tra 3.000 e 6.000 dollari per veicolo

📅 27 Marzo 2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



FTA Online News

Argomenti

Economia Mercato Italiano

ANFIA: apertura d'anno positiva per autocarri e veicoli trainati, mentre gli autobus restano in calo

pubblicato: 11. feb 2026 16:45

3 min



Il partner ideale che ti supporta nell'investimento azionario. Analisi quotidiane e approfondimenti su tutti i titoli della Borsa Italiana, sugli ETF/ETN, sui titoli quotati a Wall Street e nelle principali piazze azionarie europee. I livelli operativi suggeriti dal nostro algoritmo. Non perdere l'occasione, ti aspettiamo su www.megatrader.it

Nel primo mese del 2026, si mantengono in crescita gli autocarri e i veicoli trainati. Gli autobus registrano un'ulteriore flessione a doppia cifra. Analizzando nel dettaglio il mercato di gennaio 2026, nel mese sono stati rilasciati 2.677 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+5% rispetto a gennaio 2025) e 1.182 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+17%), suddivisi in 137 rimorchi (+3,8%) e 1.045 semirimorchi (+19%). Per gli autocarri, a gennaio 2026 tre su quattro aree geografiche registrano una crescita: a doppia cifra nelle regioni del Centro (+19,3%) e nel Nord-Est (+11,8%) e più contenuta nel Nord-Ovest (+3,4%), mentre l'area Sud e Isole realizza un calo (-6,8%). Per classi di peso, nel primo mese dell'anno i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate registrano una crescita a tripla cifra (+109,1%). In rialzo anche i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+59,8%), i veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (+19,5%) e i veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (+1%), mentre riportano una flessione i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-6,6%). A gennaio 2026, gli autocarri rigidi registrano una crescita dell'8,7%, mentre i trattori stradali chiudono a +1,7%. Nello stesso periodo, incrementano i veicoli da cantiere (+18,2%) e i veicoli stradali (+3,6%). Analizzando il mercato per alimentazione, a gennaio 2026 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1% (era dell'1,3% a gennaio 2025), per un totale di 28 unità, mentre gli autocarri elettrici, ibridi benzina/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano il 2,1% del totale (lo 0,6% a gennaio 2025). "L'andamento positivo delle immatricolazioni di autocarri nel primo mese di quest'anno, seppur con un forte rallentamento

rispetto ai risultati dei mesi precedenti, testimonia la capacità del comparto di investire nella transizione sostenibile che va debitamente supportata da politiche pubbliche mirate – commenta Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci. Nel rinnovare quindi l'apprezzamento per lo stanziamento di 590 milioni di euro per un programma straordinario per il rinnovo del parco mezzi, è fondamentale richiamare l'attenzione su alcuni elementi cruciali affinché questo strumento sia efficace nel promuovere un reale svecchiamento delle flotte dell'autotrasporto. Primo tra tutti, il rispetto del principio di neutralità tecnologica, riconoscendo in particolare il contributo che i biocarburanti (come il biometano e l'HVO) già apportano in termini di riduzione delle emissioni di CO2. In secondo luogo, sarà necessario includere nel perimetro della misura strumenti ulteriori di diffusione delle motorizzazioni a zero emissioni come il noleggio a lungo termine. Si auspica pertanto una rapida attuazione di questo strumento che ne permetta una prima operatività già nel corso del 2026, a cui sarà importante accompagnare anche politiche fiscali di supporto agli investimenti in beni strumentali sostenibili". In riferimento ai veicoli trainati, a gennaio 2026 si confermano in crescita tutte e quattro le aree geografiche: +48,8 il Centro, +27,6% le regioni del Nord-Ovest, +8,9% l'area del Sud e Isole e +4% il Nord-Est. Le marche estere totalizzano 642 libretti di circolazione (+18,2%); variazione positiva anche per le marche nazionali (+15,4%), con 539 libretti. "Il 2026 si apre con segnali positivi per il settore dei rimorchi e semirimorchi che registrano, rispettivamente, un incremento del 3,8% e del 19% rispetto a gennaio 2025 – commenta Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA. Auspichiamo in un prosieguo di questo trend di crescita, iniziato già lo scorso anno, e confidiamo che la proposta avanzata da ANFIA - anche nell'ambito del tavolo interassociativo sull'autotrasporto - sul riparto delle risorse del fondo pluriennale da 590 milioni possa trovare il consenso dei referenti istituzionali, con cui manteniamo costante il dialogo".

RV - www.ftaonline.com



Trading Azioni FTAOnline

Flash Ultim'Ora

Industria: Unimpresa, chiusura 2025 in recupero, segnali di ripartenza per 2026

USA: scorte petrolio EIA, incremento molto superiore alle attese

ANFIA: apertura d'anno positiva per autocarri e veicoli trainati, mentre gli autobus restano in calo

IMA acquisisce ProSys

Utility positive, record Italgas

Ultimi articoli

Torna il BTP Valore, cosa guardare nel nuovo titolo di Stato italiano

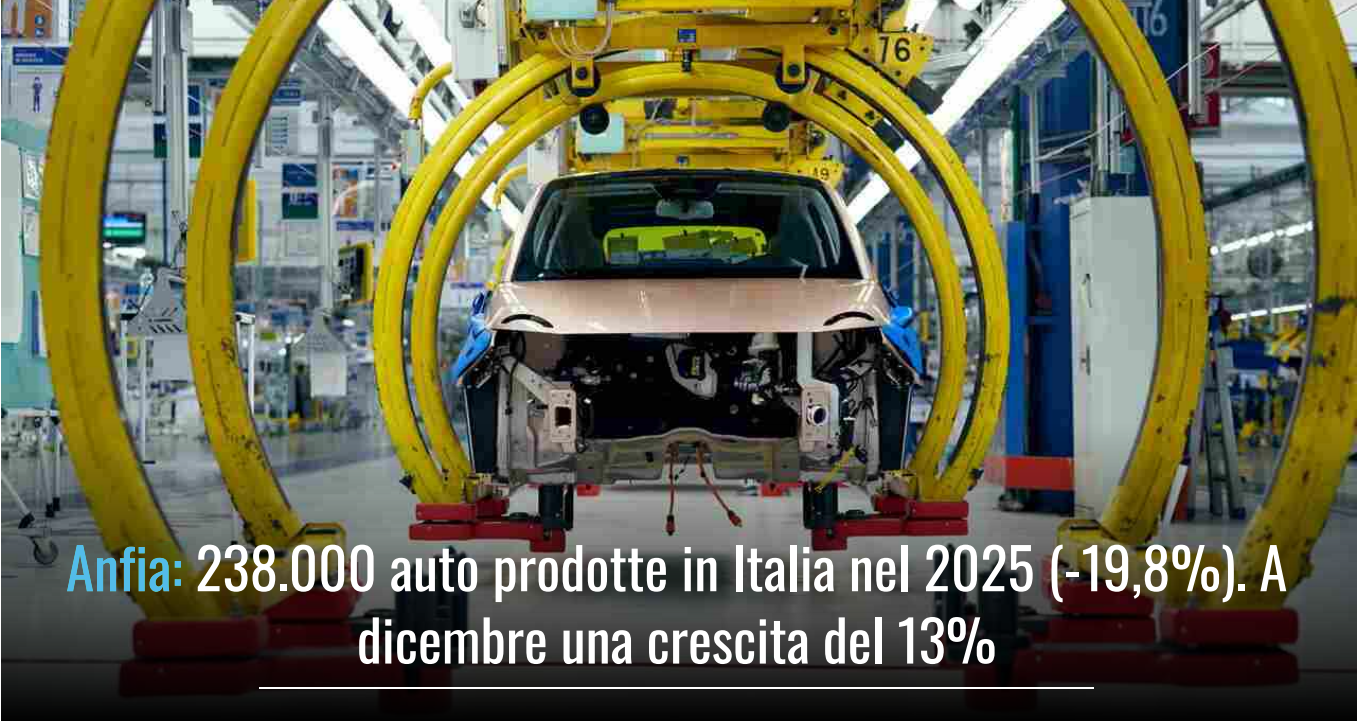
"I miei amici grafici" – Come leggere davvero un grafico

L'autopsia di Zoe Trincherò incastra Alex Manna, era ancora viva quando è stata gettata nel canale

Azioni risparmio gestito giù su prospettive AI

Anticipazioni Chi L'Ha Visto dell'11 febbraio 2026, la famiglia di Greta Spreafico si oppone all'archiviazione

 Richiedi una prova gratuita del nostro canale **Telegram EconoTrade Insights** scrivendo a info@ftaonline.com oppure sottoscrivendo un abbonamento seguendo questo link: [EconoTrade_bot](#)



Anfia: 238.000 auto prodotte in Italia nel 2025 (-19,8%). A dicembre una crescita del 13%

condividi l'articolo



Nel 2025 in Italia sono state prodotte 238mila vetture, il 19,8% in meno del 2024. Il totale degli autoveicoli prodotti nell'arco dei 12 mesi, si attesta a 474mila unità, in calo del 19,8% rispetto al totale annuo del 2024. Lo evidenzia [Anfia](#). Secondo i dati Istat, a dicembre 2025, l'indice della produzione per il solo settore automotive è invece in crescita, nello specifico del 13,5% rispetto a dicembre 2024, e +6,9% rispetto al mese precedente. Nel cumulato annuo del 2025, l'indice della produzione industriale, nel suo complesso registra un calo (-0,2%).

Nello stesso periodo, il settore automotive registra un decremento del 10,3%. [Anfia](#) ricorda che a dicembre 2025, l'indice della produzione di autoveicoli è in crescita del 35,3% nel mese e cala del 15,3% nel cumulato; l'indice della produzione di carrozzerie R&S cala del 20% nel mese e cala (-1,5%) nel cumulato e l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli incrementa dell'1,2% nel mese ed è in calo del 4,8% nel cumulato.

«**A dicembre l'indice** della produzione automotive italiana inverte la tendenza negativa dei tre mesi precedenti e registra una crescita (+13,5%) - afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di [Anfia](#). Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli recupera con un rialzo a doppia cifra nel mese (+35,3%) - complice la variazione positiva registrata, secondo i dati preliminari di [ANFIA](#), dalla produzione di autovetture, +104,3%

ECONOMIA



IL GIUDIZIO
Urso: «Da Stellantis prima inversione di rotta sul Piano Italia. Crisi Gruppo dovuta al Green Deal e Tavares»



LA FOTOGRAFIA
Mercato auto Giappone 2025, dominano le Kei-car con Honda N-Box leader. Pochi Suv in classifica dei primi 40 modelli, nessuna Casa straniera

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

rispetto a dicembre 2024, che aveva registrato volumi molto bassi precludendo a un difficile 2025, per un totale di circa 22.000 unità prodotte - mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori chiude in lieve crescita, a +1,2%".

Dal punto di vista dei volumi produttivi annuali, «il 2025 è stato un 'annus horribilis': la produzione di autoveicoli chiude con quasi il 20% in meno rispetto al 2024, che era già stato un anno critico a livello di volumi. L'auspicio per l'anno in corso è che, grazie all'allocazione delle risorse previste dal Fondo automotive del Mimit in occasione dell'ultimo Tavolo automotive - che saranno dedicate anche a misure a sostegno dell'offerta - e al lancio dei nuovi modelli attesi per il 2026, i volumi produttivi nazionali possano presto risollevarsi».



condividi l'articolo



mercoledì 11 febbraio 2026 - Ultimo aggiornamento: 20:27 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia: 238.000 auto prodotte in Italia nel 2025 (-19,8%). A dicembre una crescita del 13%



Urso: «Da Stellantis prima inversione di rotta sul Piano Italia. Crisi Gruppo dovuta al Green Deal e Tavares»



Mercato auto Giappone 2025, dominano le Kei-car con Honda N-Box leader. Pochi Suv in classifica dei primi 40 modelli, nessuna Casa straniera

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Test a Sakhir, 1° giorno: cambiano le regole, ma si ripete la sfida Norris-Verstappen. Leclerc buon terzo



Wrc, alla "caccia" di Solberg (Toyota) nel Rally di Svezia che si corre tra giovedì e domenica



F1 a Sakhir, la McLaren di Norris firma la prima giornata di test col miglior tempo. Poi Verstappene e Leclerc

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Harley Davidson, in vendita la Fxrt del 1992 di Sonny Barger. Il fondatore degli



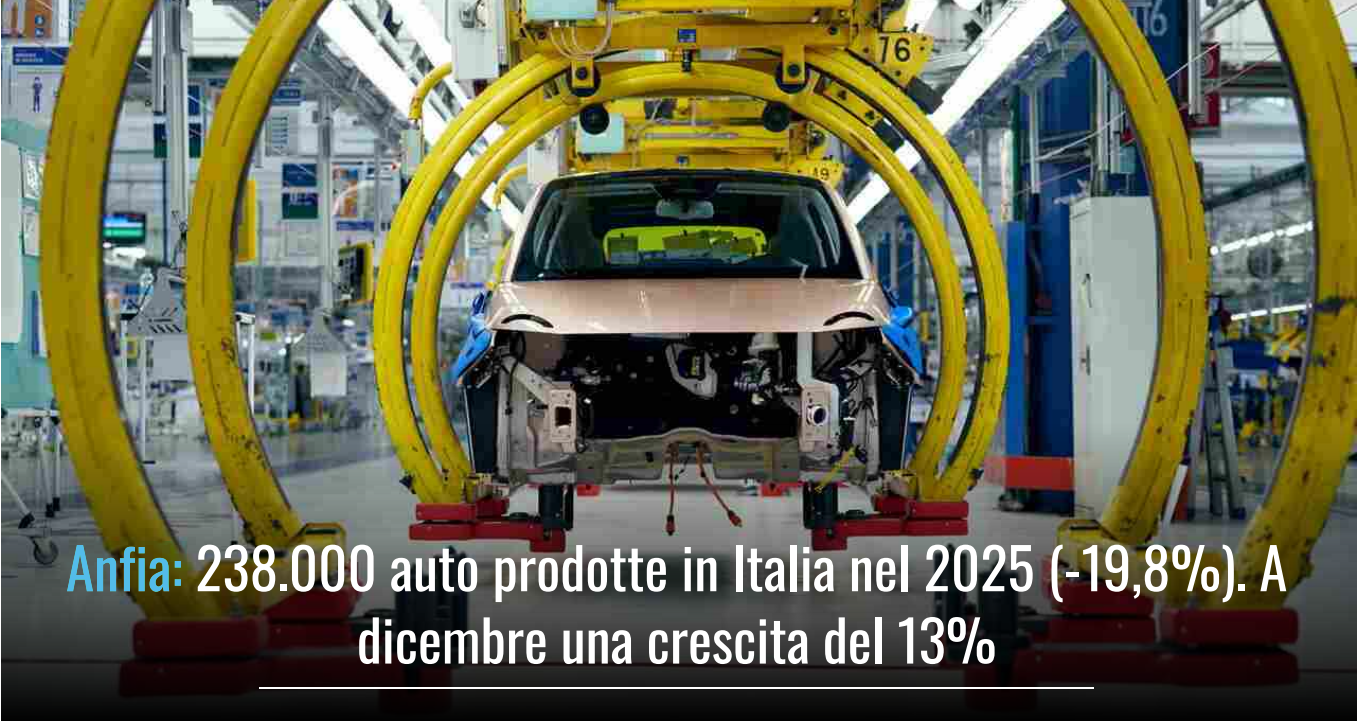
Vespa 946 Horse, versione speciale della Lunar Collection dedicata all'Anno del



Yamaha WR125R, versione speciale che unisce il mondo dell'adventure riding a

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Anfia: 238.000 auto prodotte in Italia nel 2025 (-19,8%). A dicembre una crescita del 13%

condividi l'articolo



Nel 2025 in Italia sono state prodotte 238mila vetture, il 19,8% in meno del 2024. Il totale degli autoveicoli prodotti nell'arco dei 12 mesi, si attesta a 474mila unità, in calo del 19,8% rispetto al totale annuo del 2024. Lo evidenzia [Anfia](#). Secondo i dati Istat, a dicembre 2025, l'indice della produzione per il solo settore automotive e invece in crescita, nello specifico del 13,5% rispetto a dicembre 2024, e +6,9% rispetto al mese precedente. Nel cumulato annuo del 2025, l'indice della produzione industriale, nel suo complesso registra un calo (-0,2%).

Nello stesso periodo, il settore automotive registra un decremento del 10,3%. [Anfia](#) ricorda che a dicembre 2025, l'indice della produzione di autoveicoli e in crescita del 35,3% nel mese e cala del 15,3% nel cumulato; l'indice della produzione di carrozzerie R&S cala del 20% nel mese e cala (-1,5%) nel cumulato e l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli incrementa dell'1,2% nel mese ed è in calo del 4,8% nel cumulato.

«**A dicembre l'indice** della produzione automotive italiana inverte la tendenza negativa dei tre mesi precedenti e registra una crescita (+13,5%) - afferma Gianmarco Giorda, direttore generale di [Anfia](#). Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli recupera con un rialzo a doppia cifra nel mese (+35,3%) - complice la variazione positiva registrata, secondo i dati preliminari di [ANFIA](#), dalla produzione di autovetture, +104,3%

ECONOMIA



IL GIUDIZIO
Urso: «Da Stellantis prima inversione di rotta sul Piano Italia. Crisi Gruppo dovuta al Green Deal e Tavares»



LA FOTOGRAFIA
Mercato auto Giappone 2025, dominano le Kei-car con Honda N-Box leader. Pochi Suv in classifica dei primi 40 modelli, nessuna Casa straniera

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

rispetto a dicembre 2024, che aveva registrato volumi molto bassi precludendo a un difficile 2025, per un totale di circa 22.000 unità prodotte - mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori chiude in lieve crescita, a +1,2%".

Dal punto di vista dei volumi produttivi annuali, «il 2025 è stato un 'annus horribilis': la produzione di autoveicoli chiude con quasi il 20% in meno rispetto al 2024, che era già stato un anno critico a livello di volumi. L'auspicio per l'anno in corso è che, grazie all'allocazione delle risorse previste dal Fondo automotive del Mimit in occasione dell'ultimo Tavolo automotive - che saranno dedicate anche a misure a sostegno dell'offerta - e al lancio dei nuovi modelli attesi per il 2026, i volumi produttivi nazionali possano presto risollevarsi».

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO

condividi l'articolo



mercoledì 11 febbraio 2026 - Ultimo aggiornamento: 20:27 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia: 238.000 auto prodotte in Italia nel 2025 (-19,8%). A dicembre una crescita del 13%



Urso: «Da Stellantis prima inversione di rotta sul Piano Italia. Crisi Gruppo dovuta al Green Deal e Tavares»



Mercato auto Giappone 2025, dominano le Kei-car con Honda N-Box leader. Pochi Suv in classifica dei primi 40 modelli, nessuna Casa straniera

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Test a Sakhir, 1° giorno: cambiano le regole, ma si ripete la sfida Norris-Verstappen. Leclerc buon terzo



Wrc, alla "caccia" di Solberg (Toyota) nel Rally di Svezia che si corre tra giovedì e domenica



F1 a Sakhir, la McLaren di Norris firma la prima giornata di test col miglior tempo. Poi Verstappene e Leclerc

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Harley Davidson, in vendita la Fxrt del 1992 di Sonny Barger. Il fondatore degli



Vespa 946 Horse, versione speciale della Lunar Collection dedicata all'Anno del



Yamaha WR125R, versione speciale che unisce il mondo dell'adventure riding a

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



AD



Trasporto merci, cresce la domanda di nuovi mezzi pesanti nel 2026

Segnali positivi legati al rinnovo delle flotte e alla ripresa degli investimenti nel trasporto merci



MARTA BETTINI

11 FEBBRAIO 2026



Il 2026 parte con un clima positivo per i mezzi pesanti. Già nei primi mesi si nota una maggiore richiesta di mezzi pesanti, segno che molte aziende stanno aggiornando le flotte con veicoli più nuovi ed efficienti.



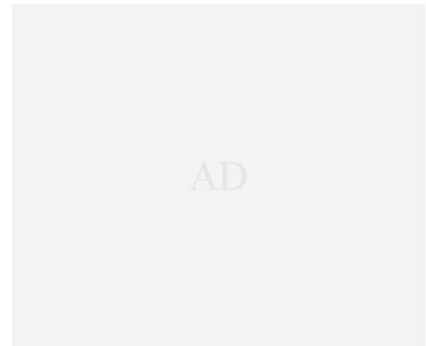
I dati diffusi da **ANFIA** confermano questo andamento positivo a inizio anno.



Immatricolazioni di mezzi pesanti nel 2026



A gennaio immatricolati **2.677 autocarri sopra le 3,5 tonnellate**. Rispetto a un anno prima è circa un **5% in più**. Il dato conferma come il mercato si è messo in moto.



ISCRIVITI



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

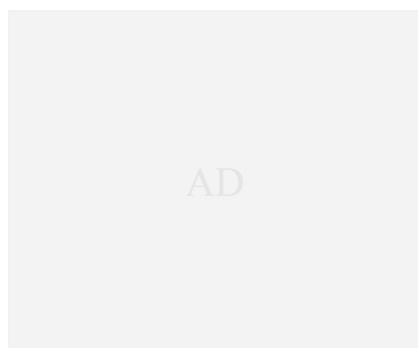
089849

Mercato dei rimorchi e semirimorchi

A gennaio 2026 immatricolati **1.182 rimorchi e semirimorchi pesanti**, con un aumento del **17%** rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. A crescere di più sono stati soprattutto i semirimorchi.

Rinnovo flotte: perché aumenta la domanda di mezzi pesanti

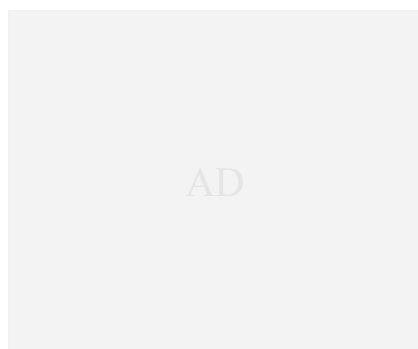
L'aumento delle immatricolazioni riguarda diverse categorie di veicoli e più aree del Paese. Si registrano performance positive nei mezzi di fascia medio-leggera sopra le 3,5 tonnellate e risultati in crescita anche tra i veicoli più pesanti. I veicoli rigidi segnano un aumento più evidente, mentre i trattori stradali registrano una crescita più contenuta ma costante.



Questo trend riflette una fase di rinnovamento del parco circolante. Molte aziende stanno scegliendo mezzi di nuova generazione per contenere i costi di gestione, avere veicoli più affidabili e adattarsi a ritmi di lavoro sempre più rapidi nella logistica.

Transizione energetica nel settore dei mezzi pesanti

Dal punto di vista delle alimentazioni, il diesel resta predominante, ma cresce gradualmente l'interesse verso soluzioni alternative. Le immatricolazioni di veicoli elettrici e ibridi sono in aumento rispetto all'anno scorso e cominciano a comparire con più frequenza anche tra i mezzi pesanti.

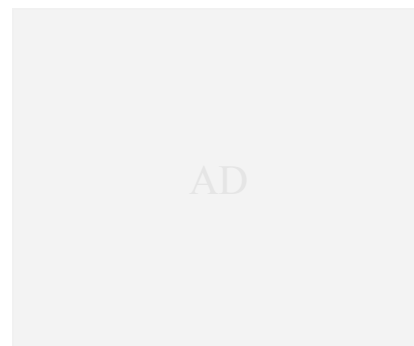


Anche le misure dedicate al rinnovo delle flotte e agli investimenti in tecnologie più sostenibili stanno avendo un ruolo in questa fase. La sostituzione dei veicoli più datati con mezzi nuovi continua a essere un passaggio importante per il trasporto merci.

Le prospettive del mercato nel 2026

Se l'andamento dovesse restare su questi livelli anche nei prossimi mesi, il 2026 potrebbe rivelarsi un anno stabile per il settore dei mezzi pesanti in Italia. La crescita della domanda e il rinnovo delle flotte confermano quanto il trasporto merci resti una parte importante della filiera produttiva e logistica del Paese.

Leggi anche: [Indennizzo 100 euro per attesa carico scarico camion: pochi](#)



In CAMION

CAMION

Trasporto merci, cresce la domanda di nuovi mezzi pesanti nel 2026

CAMION

Lavoro nell'autotrasporto, Decreto Flussi: click day il 16 febbraio 2026

CAMION

Indennizzo 100 euro per attesa carico scarico camion: pochi autotrasportatori lo ottengono

CAMION

Trasporti e logistica, ETF sollecita norme UE contro gli abusi nel subappalto

CAMION

autotrasportatori lo ottengono

Trasporto animali vivi: proroga del sistema di formazione ed esclusioni

- NUMERI
- MEZZI PESANTI
- RIMORCHI
- SEMIRIMORCHI



Continua a leggere

CAMION

Veicoli commerciali: mercato e trend di acquisto

Immatricolazioni, alimentazioni e trend che guidano le scelte di acquisto.

LOGISTICA

Veicoli industriali, il 2025 chiude in calo e ora il settore guarda al 2026

Il futuro del mercato 2026 tra incentivi, rinnovo del parco e possibili segnali di ripresa

CAMION

Trasporto merci, acquisto di rimorchi e semirimorchi in crescita

Ecco i dati UNRAE sulle immatricolazioni di novembre e del 2025

CAMION

Veicoli commerciali, il mercato rallenta: ecco perché il 2025 resta un'incognita

Si aprono interrogativi sul futuro tra incentivi, elettrico e nuove regole europee

CAMION

Unrae, veicoli industriali: incentivi del 17 dicembre

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE

RIVISTA ACCEDI ABBONAMENTO

NEWS PROFESSIONE VEICOLI VIDEO PODCAST RUBRICHE LEGGI LA RIVISTA CENTONUMERI

Home > Veicoli > Acquisti > Autocarri +5% e semirimorchi +17%: il 2026 parte in crescita (nonostante tutto)

ACQUISTI

Autocarri +5% e semirimorchi +17%: il 2026 parte in crescita (nonostante tutto)

L'economia resta prudente e osserva gli incentivi da 590 milioni in arrivo dal 2027, ma il mercato sorprende: a gennaio crescono sia gli autocarri che i trainati. Ma non tutti allo stesso modo e non ovunque alla stessa maniera. Tra i veicoli commerciali, infatti, dilagano quelli da 3,5 a 8 ton, mentre nei territori corrono Centro e Nord-Est, mentre il Sud frena

Di **Redazione** - 11 Febbraio 2026

Nome utente

Password

Accedi

 Ricordami

LEGGI L'ULTIMO NUMERO - GEN / FEB 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Il 2026 si apre con un paradosso solo apparente: l'economia si muove, ma resta alla finestra. Le tensioni internazionali, l'incertezza geopolitica e l'attesa per il programma straordinario di rinnovo del parco – 590 milioni di euro a partire dal 2027 – avrebbero potuto congelare gli investimenti.

E invece no. I dati ANFIA di gennaio fotografano un mercato che cresce, pur con un passo più misurato rispetto ai mesi precedenti.

Nel primo mese dell'anno sono stati rilasciati:

- **2.677 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+5%)**
- **1.182 libretti per rimorchi e semirimorchi pesanti (+17%)**
 - 137 rimorchi (+3,8%)
 - 1.045 semirimorchi (+19%)

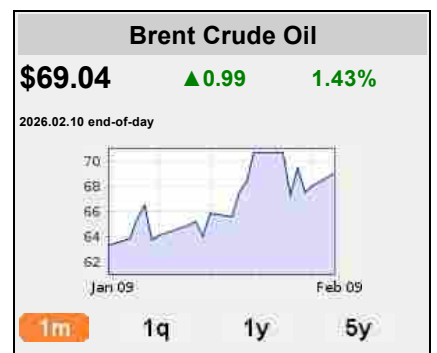
Gli autobus, in calo del 20,6%, restano fuori dal perimetro di interesse del trasporto merci. Il dato che conta è un altro: **le imprese investono**, anche in un contesto che suggerirebbe prudenza.

Incentivi in prospettiva: leva o freno?

Lo stanziamento pluriennale da **590 milioni di euro** per il rinnovo del parco rappresenta una potenziale svolta, ma anche un elemento di incertezza.

Come sottolinea **Luca Sra**, Delegato ANFIA per il trasporto merci, «l'andamento positivo delle immatricolazioni di autocarri nel primo mese di quest'anno, seppur con un forte rallentamento rispetto ai risultati dei mesi precedenti, testimonia la **capacità del comparto di investire nella transizione sostenibile** che va debitamente supportata da politiche pubbliche mirate».

ANFIA richiama due punti chiave:



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

- **Neutralità tecnologica**, con riconoscimento del ruolo di biometano e HVO.
- Inclusione di strumenti come il **noleggio a lungo termine** per favorire la diffusione delle motorizzazioni a zero emissioni.

Il rischio? Che l'attesa delle misure attuative – auspicata già nel 2026 – possa indurre alcune flotte a rimandare decisioni di acquisto, soprattutto sui segmenti più sensibili alla leva incentivante.

Per ora, però, il mercato tiene.

La geografia della crescita: Centro e Nord-Est accelerano

Il dato nazionale nasconde dinamiche territoriali molto diverse.

Autocarri

- **Centro: +19,3%**
- **Nord-Est: +11,8%**
- Nord-Ovest: +3,4%
- **Sud e Isole: -6,8%**

Tre aree su quattro crescono, ma con un evidente squilibrio. Centro e Nord-Est guidano la ripresa, mentre il Mezzogiorno resta fermo, se non in lieve arretramento.

Veicoli trainati

- **Centro: +48,8%**
- Nord-Ovest: +27,6%
- Sud e Isole: +8,9%
- Nord-Est: +4%

Come si vede qui la crescita è più diffusa anche se il dato del Centro è particolarmente significativo: quasi +50% sui trainati indica investimenti strutturali nella capacità di carico, probabilmente legati a logistica e intermodalità.

Le classi di peso: boom in basso, tenuta in alto, crisi di identità nel mezzo

Il quadro per segmenti è ancora più interessante.

Veicoli commerciali

- **3,5 – 5 ton: +109,1%**

- **5 – 8 ton: +59,8%**

Numeri a tripla e doppia cifra che raccontano un'accelerazione poderosa dei veicoli leggeri e medio-leggeri. Qui pesano:

- Distribuzione urbana e regionale
- E-commerce e logistica di prossimità
- Maggiore flessibilità operativa
- Prime sperimentazioni elettriche

Crescita moderata ma presente anche negli altri segmenti

Veicoli medi e pesanti

- **12,5 – 16 ton: +19,5%**
- **Oltre 16 ton: +1%**

I pesanti sopra le 16 tonnellate crescono, ma con cautela. È il segmento più esposto a investimenti maggiormente rilevanti, a incertezza normativa, a scelte tecnologiche complesse (diesel evoluto, gas, biocarburanti, elettrico, in prospettiva idrogeno).

Rimane in sofferenza soltanto una nicchia **quella tra le 8 e le 12,5 ton che scende del 6,6%**

È forse il segmento più emblematico: una fascia "di mezzo" che sembra soffrire una crisi di identità.

Viene aggredita **dal basso**, da veicoli più versatili e meno costosi e dall'alto da mezzi in grado di garantire maggiore capacità e quindi con costi più facilmente ammortizzabili.

Il risultato è una compressione strutturale che merita attenzione.

Tipologie e alimentazioni: segnali di transizione

Le tipologie di trasporto

- Autocarri rigidi: **+8,7%**
- Trattori stradali: +1,7%
- Veicoli da cantiere: +18,2%
- Veicoli stradali: +3,6%

Le alimentazioni alternative

Gas: 1% di quota (in lieve calo)

- **Elettrici e ibridi: 2,1% (in crescita dallo 0,6% di gennaio 2025)**

La quota resta contenuta, ma il salto percentuale indica un interesse crescente, probabilmente in vista degli incentivi e delle politiche ESG di filiera.

Rimorchi e semirimorchi: il vero motore del mese

Il **+17% dei trainati – con un +19% dei semirimorchi** – è il dato più robusto del mese.

Le **marche estere crescono del 18,2%, quelle nazionali del 15,4%**: un'espansione diffusa, non legata a un singolo player.

Come sottolinea **Massimo Menci**, Presidente della Sezione Rimorchi ANFIA, «Il 2026 si apre con **segnali positivi** per il settore dei rimorchi e semirimorchi... Auspichiamo un prosieguo di questo trend di crescita».

Qui il messaggio è chiaro: prima ancora di cambiare la motrice, **molte imprese stanno rinnovando e ampliando la capacità di trasporto**.

Il quadro complessivo: prudenza sì, immobilismo no

Il mercato di inizio 2026 offre una fotografia meno scontata del previsto:

- l'economia è prudente, ma non ferma;
- gli incentivi in arrivo non hanno ancora congelato gli investimenti.
- il Centro e il Nord-Est trainano;
- i leggeri esplodono e i pesanti tengono in quasi tutte le principali fasce di mercato;
- i trainati accelerano con decisione.

In un contesto internazionale distratto e carico di incognite, il trasporto merci italiano dimostra una cosa: **chi vive di logistica non può permettersi di restare alla finestra troppo a lungo**.

E quindi il mercato cresce. Ora la domanda è se gli incentivi futuri rafforzeranno questa traiettoria o ne moduleranno il ritmo.

Riproduzione riservata ©

Autore



Redazione

La redazione di Uomini e Trasporti

[VISUALIZZA TUTTI GLI ARTICOLI](#)

ARTICOLI CORRELATI



Mercato camion, a gennaio 2026 in crescita autocarri e trainati

Nel primo mese del 2026, secondo i dati diffusi da [ANFIA](#), aumentano le immatricolazioni di autocarri (+5%) e di rimorchi/semirimorchi pesanti (+17%). [ANFIA](#) richiama il fondo da 590 milioni per il rinnovo flotte e chiede neutralità tecnologica.

02/11/2026 di Redazione



Nel primo mese del 2026 il [mercato dei camion](#) mostra un segnale complessivamente **positivo**: crescono, secondo i dati diffusi da [ANFIA](#), autocarri e veicoli trainati. A gennaio sono stati rilasciati **2.677 libretti** di circolazione di **nuovi autocarri**, pari a **+5%** rispetto a gennaio 2025. In aumento anche i **rimorchi e semirimorchi pesanti** (massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate): **1.182 libretti** complessivi (**+17%**), con **137**

In primo piano

IVECO S-Way LNG, la nostra impressione di guida 'a tutto (bio)gas' [Video]

01/12/2026 Video

Al volante del MAN TGE Next Level: la prova consumo

02/04/2026 Prove

Kia PV5: tutto sul nuovo furgone elettrico modulare che inaugura l'era PBV

01/23/2026 Light Truck

rimorchi (+3,8%) e 1.045 semirimorchi (+19%).

Mercato camion, i numeri nello specifico

Per **aree geografiche**, gli **autocarri** crescono in tre zone su quattro: Centro +19,3%, Nord-Est +11,8%, Nord-Ovest +3,4%; in controtendenza Sud e Isole -6,8%. Per **classi di peso**, spiccano i veicoli oltre 3,5 e fino a 5 t (+109,1%) e oltre 5 e fino a 8 t (+59,8%); aumentano anche 12,5-16 t (+19,5%) e oltre 16 t (+1%), mentre calano gli 8-12,5 t (-6,6%). Crescono gli autocarri rigidi (+8,7%) e i trattori stradali (+1,7%); avanzano i veicoli da cantiere (+18,2%) e quelli stradali (+3,6%).

Sul fronte **alimentazioni**, i mezzi a **gas** valgono **l'1%** (28 unità), mentre **elettrici e ibridi** arrivano al **2,1%** (dallo 0,6% di un anno fa). Per **ANFIA**, il dato "testimonia la capacità del comparto di investire nella **transizione sostenibile**", ma va sostenuto con misure mirate.

Luca Sra richiama il programma da **590 milioni di euro** per il **rinnovo del parco veicolare**, chiedendo "**neutralità tecnologica**" e valorizzazione dei biocarburanti (biometano e HVO), oltre all'inclusione del noleggio a lungo termine.

Nel comparto **trainati**, tutte le **aree** risultano in crescita: Centro +48,8%, Nord-Ovest +27,6%, **Sud e Isole +8,9%**, Nord-Est +4%. Le **marche estere** totalizzano 642 libretti (+18,2%), quelle **nazionali** 539 (+15,4%). Per **Massimo Menci**, "il 2026 si apre con segnali positivi", con l'auspicio che la proposta **ANFIA** sul riparto del fondo trovi consenso istituzionale.

Articoli correlati

Mercato camion e furgoni, ACEA fotografa un'Europa col segno meno. I dati del 2025

🕒 01/30/2026 📁 Mercato

Volvo Trucks guida il mercato europeo dei pesanti: nel 2025 quota al 19%

🕒 01/28/2026 📁 Mercato

Speciale Mercato. Calano le immatricolazioni di furgoni in Italia (-5%). Ecco chi vende di più

🕒 01/16/2026 📁 Mercato

Speciale Mercato. Tutti i dati sulle immatricolazioni di camion in Italia nel 2025

🕒 01/12/2026 📁 Mercato

I DATI ISTAT

Produzione industriale ancora giù
Auto e moda i settori peggiori

-0,2%

IL BILANCIO 2025

Il tendenziale di dicembre non basta: la produzione industriale chiude il 2025 con un -0,2%.

Luca Orlando — a pag. 5

Industria in rosso per il terzo anno, auto e moda la zavorra

I dati Istat. A dicembre -0,4%, 2025 giù dello 0,2%. Nell'arco dei 12 mesi vetture (-20%) e tessile-abbigliamento sono i comparti peggiori

Luca Orlando

Per armi e munizioni l'indice tocca il massimo storico, quasi il 50% oltre i livelli del 2021. Mentre la media dell'industria si trova a più di cinque punti di distanza da quella soglia.

Segno dei tempi, non esaltanti. Che tra fiammate al rialzo limitate a singoli settori e un clima generale decisamente meno brillante, consegnano alle statistiche un altro anno in rosso per la produzione industriale, il terzo consecutivo.

L'ultima rilevazione Istat, quella di dicembre, presenta un bilancio misto: se da un lato si registra un arretramento mensile dello 0,4%, che ci allontana dunque ancora una volta dal punto di pareggio ideale, su base annua il confronto è invece positivo, presentando una crescita media del 3,2%.

Festeggiare è tuttavia del tutto fuori luogo, tenendo conto del mese preso come riferimento, dicembre 2024, periodo decisamente "bonsai" in termini produttivi

che aveva visto un crollo di quasi sette punti, trascinato al ribasso in particolare dal settore auto, con la produzione di vetture abbattuta di quasi due terzi.

Dato tendenziale positivo, quello di dicembre, che tuttavia non basta per ribaltare il segno della media complessiva del 2025, con la produzione industriale a chiudere in rosso dello 0,2%, di mezzo punto se si guarda alla sola manifattura, escludendo dal calcolo l'attività estrattiva.

Guardando ai singoli settori, spicca a dicembre ancora una volta lo scatto della farmaceutica, a cui si affiancano però gli autoveicoli, protagonisti di un rimbalzo del 35% determinato da quanto prima indicato.

Lo scatto produttivo (22mila vetture, più del doppio rispetto a dicembre 2024) serve però solo a migliorare un poco la media dei 12 mesi, che resta comunque desolante. **Anfia** per il 2025 stima infatti un output di 238mila vetture, il 20% in meno rispetto all'anno precedente,

che già vedeva un crollo del 43%.

Per trovare volumi inferiori bisogna fare un tuffo di 70 anni nel passato, al lontano 1955, quando la produzione in Italia era stata pari a 231mila unità. Allora, tuttavia, a differenza di oggi, il trend era diametralmente opposto, con uno scatto vicino al 30% rispetto all'anno precedente.

Allargando lo sguardo all'intero periodo annuo, i dati Istat evidenziano una difficoltà persistente per tessile-abbigliamento e come detto mezzi di trasporto (trascinati al ribasso dalle auto), comparti che presentano i dati peggiori tra quelli monitorati, con discese 2025 nell'ordine dei cinque punti percentuali.

All'estremo opposto, dopo mesi uniformemente orientati al rialzo, sono due settori anticiclici, farmaceutica ed alimentare, a realizzare le performance migliori, grazie in particolare alla spinta proveniente dall'export, solida nell'arco dell'intero periodo.

Anno in sordina, dunque, per la

Industria, il 2025 chiude con la produzione in calo

ISTAT

■ **ROMA.** Ancora un anno nero per la produzione industriale italiana. Il 2025, certifica l'Istat, chiude con una flessione dello 0,2%: un segno negativo per il terzo anno consecutivo, seppur meno marcato rispetto al -2% del 2023 e al -4% del 2024. Solamente l'energia, tra i principali raggruppamenti di industrie, registra un incremento. Mentre nell'ambito della manifattura, a fare peggio so-

no il settore tessile e la fabbricazione dei mezzi di trasporto. In controtendenza, brilla la farmaceutica ma fanno bene anche l'elettronica e l'alimentare. Se si guarda al solo mese di dicembre scorso confrontandolo con dicembre 2024 si registra una produzione in crescita del 3,2%. Anche la produzione dell'industria automotive, indica l'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), a dicembre scorso inverte il trend negativo dei tre mesi precedenti e registra

un balzo (+13,5%) ma comunque chiude il 2025 con una flessione che per gli autoveicoli sfiora il -20% rispetto al 2024.

Proiettando lo sguardo in avanti c'è chi vede un'inversione di tendenza alle porte. L'industria italiana nel 2025 è ancora oltre cinque punti sotto i livelli del 2021, evidenzia la Cgil, «mentre il ministro Urso continua a evocare un presunto 'rinascimento». Il ministro delle Imprese e del made in Italy sottolinea che la crisi di Stellantis, che ha riportato perdite per oltre 22 miliardi con il cambio di strategia sull'elettrico, «è da tutti attribuita al Green deal e alla conduzione di Tavares. Oggi siamo noi a indicare la strada all'Europa».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

LA CONFESSIONE CANDIDA DEL MINISTRO CHE INCOLPA TAVARES E IL GREEN DEAL

URSO AMMETTE: «TERMOLI UN CLAMOROSO DISASTRO»

La Fiom gli ricorda l'incapacità di governare la situazione industriale in un Paese «dove si commercializzano le auto prodotte in Cina» (leggi Di Risio). Ma Atessa «diventerà capitale europea dei veicoli commerciali»

“Sulle gigafactory è clamoroso il disastro europeo. Il progetto modello Northvolt è finito in bancarotta; ACC ha dovuto riconoscere che la tecnologia sviluppata in Francia non è competitiva e ha rinunciato ai progetti previsti in Italia e in Germania. In questo contesto abbiamo messo in sicurezza Termoli garantendo continuità produttiva e occupazione. Anche in questo caso nessuno resterà indietro”. Lo ha detto ieri il ministro delle Imprese e del made in Italy, Adolfo Urso, rispondendo al question time alla Camera. “In Italia abbiamo presentato nel recente tavolo automotive il primo report sull’attuazione del Piano Italia di Stellantis, che ha già segnato una prima inversione di rotta negli ultimi mesi”, ha continuato Urso. Il ministro cita “2 miliardi di investimenti nelle infrastrutture, la nuova strategia sull’ibrido e nuovi modelli come la Jeep Compass e la Ds a Melfi, la 500 ibrida a Mirafiori, tre nuovi modelli a Pomigliano e la nuova generazione di veicoli commerciali ad Atessa, che diventerà la capitale dei veicoli commerciali d’Europa”. Urso ricorda inoltre che sono stati “finalizzati 1,6 miliardi per il fondo automotive, soprattutto con contratti di sviluppo per le piccole e medie imprese”. “Ora si deve tornare alla realtà, basta ideologie: non siamo in Unione

Sovietica”. E ancora. “La crisi di Stellantis che ha riportato perdite per oltre 22 miliardi è da tutti attribuita al Green Deal e in modo specifico alla conduzione di Tavares. Poco fa anche la Cgil lo ha detto che aveva creduto all’ideologia di Timmermas imponendo all’azienda la strada forzata dell’elettrico con risultati che oggi sono fallimentari. Lo ha evidenziato lo stesso Filosa richiamando tutti alla realtà e cambiando in modo radicale la strategia industriale negli Stati Uniti e in Europa e chiedendo anche alla nostra Europa di cambiare: noi l’avevamo detto per primi fin dall’inizio della legislatura”, ha rivendicato il ministro. “Oggi siamo noi a indicare la strada all’Europa. Ci attendiamo che al vertice sulla competitività di Bruxelles emerga una larga convergenza sulla strada tracciata dall’Italia ora con più forza insieme alla Germania, affinché torni a prevalere la ragione e con essa la neutralità tecnologica”, ha aggiunto Urso. “In un contesto dove ovunque in Europa si chiudono fabbriche e si licenziano decine di migliaia di lavoratori siamo riusciti a evitare che accadesse anche in Italia con un rinnovato patto con l’azienda consacrato nel Piano Italia”, ha ricordato il ministro. Sull’iniziativa in Algeria “siamo riusciti a ottenere che la produzione sia

limitata al mercato algerino in forte crescita e che siano coinvolte anche le aziende italiane dell’indotto”.

Non si fa attendere la replica dei sindacati. Ci era stato detto che a Termoli avremmo avuto una transizione degli impianti dai motori endotermici alle batterie elettriche. Il consorzio ACC avrebbe dovuto impiantare la nuova produzione. Mi trovate un Paese in Europa in cui si producono auto e non c’è un posto in cui si producono le batterie? In Spagna l’hanno fatto l’impianto di batterie. In Francia c’è l’impianto che fa le batterie. In Germania ci sono più impianti che fanno le batterie”. Così il leader della Fiom, Michele De Palma, a margine del presidio dei lavoratori davanti alla porta 2 dello stabilimento Stellantis di Mirafiori. “In Italia siamo nella situazione in cui è sicuro che dismettiamo i motori - ha detto - addirittura hanno annunciato il fatto che faranno un altro motore, ma la realtà è che sostituirà quello che c’era prima. Non avremo un’implementazione da un punto di vista dell’occupazione. Noi non abbiamo l’industria di batterie e abbiamo una contrazione della produzione dei motori endotermici e dei cambi. Le persone comprano le auto piccole. E noi che facciamo? Diventiamo un posto dove si commercializzano le auto che ven-

gono prodotte in Cina? (con l'esempio più clamoroso che viene proprio dal Molise, con Di Risio che dovrà pagare una multa da 6 milioni proprio per la vendita di auto cinesi spacciate come italiane, ndr) Per questo abbiamo bisogno che il piano industriale non piovda dall'alto, ma che ci possa essere un confronto per consentire all'Italia di non chiudere nessuno stabilimento. Non vogliamo gli ammortizzatori sociali. Per questo siamo preoccupati".

"Elkann in fuga dall'Italia ma le fabbriche non sono dipinti. Urso dà alibi e scudo, ammette patto come è' accaduto per la vendita di Gedi. Stellantis arretra, taglia, delocalizza e scarica sull'Italia il conto del disimpegno industriale. Stabilimenti italiani al 35% della capacità, indotto crolla, chiusura Cassino all'orizzonte. Il Governo è immobile anche dopo tonfo in Borsa del 25%. Ma Urso, il ministro del 'deserto Italia' difende l'endotermico mentre la holding smette di investire in ricerca e sviluppo. Risultato: desertificazione industriale, posti di lavoro bruciati, marchi in vendita e capitali che fuggono. 5 miliardi di aiuti pubblici in vent'anni, 2,7 miliardi di dividendi in tre anni. Chi sta tradendo il Made in Italy?". Lo ha detto il vicepresidente di AVS alla Camera Marco Grimaldi durante il questionario time di ieri.

Intanto si registra ancora anno nero per la produzione industriale italiana. Il 2025, certifica l'Istat, chiude con una flessione dello 0,2%: un segno negativo per il terzo anno consecutivo, seppur meno marcato rispetto al -2% del 2023 e al -4% del 2024. Solamente l'energia, tra i principali raggruppamenti di industrie, registra un incremento. Mentre nell'ambito della manifattura, a fare peggio sono il settore tessile e la

fabbricazione dei mezzi di trasporto. In controtendenza, brilla la farmaceutica ma fanno bene anche l'elettronica e l'alimentare. Se si guarda al solo mese di dicembre scorso confrontandolo con dicembre 2024 si registra una produzione in crescita del 3,2%. Anche la produzione dell'industria automotive, indica l'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), a dicembre scorso inverte il trend negativo dei tre mesi precedenti e registra un balzo (+13,5%) ma comunque chiude il 2025 con una flessione che per gli autoveicoli sfiora il -20% rispetto al 2024. Un quadro che apre ad un nuovo attacco da parte dei consumatori e dei sindacati e delle opposizioni contro il governo. Ma proiettando lo sguardo in avanti c'è chi vede un'inversione di tendenza alle porte. L'industria italiana nel 2025 è ancora oltre cinque punti sotto i livelli del 2021, evidenzia la Cgil, "mentre il ministro Urso continua a evocare un presunto 'rinascimento'", dice il segretario confederale Gino Giove, sollecitando scelte chiare, investimenti pubblici mirati e una strategia di lungo periodo. Il tonfo dell'auto arriva anche in parlamento. Rispondendo al question time alla Camera, il ministro delle Imprese e del made in Italy sottolinea che la crisi di Stellantis, che ha riportato perdite per oltre 22 miliardi di con il cambio di strategia sull'elettrico, "è da tutti attribuita al Green deal e in modo specifico alla conduzione di Tavares. Oggi siamo noi a indicare la strada all'Europa". Urso rimarca la strada del governo per il rilancio industriale, indicata nel Libro bianco Made in Italy 2030, e i segnali di ripresa in vista. Sottolineando la crescita di dicembre. Confcommercio parla di "un progressivo netto miglioramento" e "anche se è presto per immaginare una forte ripresa nel 2026, alcuni presupposti si stanno consolidando". Non sono d'accordo i consumatori, che chiedono al governo di sostenere i consumi delle famiglie e recuperare il potere d'acquisto: il terzo calo di fila dimostra "il cattivo stato di salute dell'industria italiana" e riflette i tagli di spesa operati dalle famiglie" in difficoltà, dice il Codacons. "E' un tunnel in cui le imprese sono entrate nel 2023 e dal quale non riescono a uscire", afferma l'Unione nazionale consumatori. A completare il quadro "di un'industria che arretra e della propaganda che avanza", incalza la Cgil, ci sono le crisi industriali: al Mimit, secondo i dati rilanciati dal sindacato, sono aperti tavoli che coinvolgono 103 aziende e oltre 131mila lavoratori, cui vanno aggiunte le vertenze gestite a livello regionale.

IL FUTURO DI TERMOLI

"Si è tenuto un incontro, da remoto, fra Stellantis e le organizzazioni sindacali dove si è discusso di smart working e della comunicazione di ACC rispetto alla decisione di abbandonare definitivamente il progetto della gigafactory a Termoli. In tema di smart working, l'azienda ha comunicato la volontà di prevedere il lavoro in presenza 3 giorni su 5 alla settimana nel 2026 e 5 giorni su 5 in presenza nel 2027". Lo dichiarano in una nota congiunta Samuele Lodi, segretario nazionale Fiom-Cgil e responsabile settore mobilità e Ciro D'Alessio, coordinatore nazionale automotive per la Fiom-Cgil. "Come Fiom-Cgil crediamo che la scelta di rinunciare allo smart working, sia una scelta sbagliata visto che in

molti casi rappresenta un elemento attrattivo soprattutto rispetto alle nuove generazioni di lavoratrici e lavoratori. Inoltre, è necessario tenere conto delle esigenze di chi in questi anni ha organizzato la propria vita sulla base delle attuale organizzazione aziendale. Riguardo alla questione della gigafactory a Termoli, oggi è prioritario trovare una soluzione per i 34 dipendenti attualmente allocati in Francia e dipendenti di ACC. Stellantis si è resa disponibile, sulla base dei profili professionali di ciascun lavoratore, a trovare soluzioni utili alla ricollocazione. Abbiamo chiesto di avviare un confronto sulle prospettive per il sito di Termoli e per il 6 marzo è già stato calendarizzato un incontro, allargato alle strutture territoriali, dove si discuterà delle prospettive per il sito. Occorre anticipare il lancio dei progetti già annunciati, come il GSE adeguato agli standard Euro 7 e l'arrivo di nuovi cambi per motori ibridi EDCT. Come abbiamo già ribadito, la decisione di abbandonare il progetto della gigafactory a Termoli, da parte del consorzio ACC - di cui Stellantis è maggiore azionista - sia un errore strategico, che rischia di aumentare ulteriormente il ritardo tecnologico nei confronti dei competitor, soprattutto asiatici. E' necessario che il Governo affronti la situazione in maniera seria e trasparente convocando immediatamente un tavolo a Palazzo Chigi".



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

INDUSTRIA LA PREOCCUPAZIONE DI SINDACATI E CONSUMATORI. IL MINISTRO URSO RASSICURA: LA CRISI DELL'AUTO DOVUTA AL GREEN DEAL

Ancora un anno «nero» per la produzione il 2025 chiuso con una flessione dello 0,2%

●ROMA. Ancora un anno nero per la produzione industriale italiana. Il 2025, certifica l'Istat, chiude con una flessione dello 0,2%: un segno negativo per il terzo anno consecutivo, seppur meno marcato rispetto al -2% del 2023 e al -4% del 2024. Solamente l'energia, tra i principali raggruppamenti di industrie, registra un incremento. Mentre nell'ambito della manifattura, a fare peggio sono il settore tessile e la fabbricazione dei mezzi di trasporto. In controtendenza, brilla la farmaceutica ma fanno bene anche l'elettronica e l'alimentare. Se si guarda al solo mese di dicembre scorso confrontandolo con dicembre 2024 si registra una produzione in crescita del 3,2%.

Anche la produzione dell'industria automobilistica, indica l'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), a dicembre scorso inverte il trend negativo dei tre mesi precedenti e registra un balzo (-13,5%) ma comunque chiude il 2025 con una flessione che per gli autoveicoli sfiora il -20% rispetto al 2024.

Un quadro che apre ad un nuovo attacco da parte dei consumatori e dei sindacati e delle opposizioni contro il governo. Ma proiettando lo sguardo in avanti c'è chi vede un'inversione

di tendenza alle porte.

L'industria italiana nel 2025 è ancora oltre cinque punti sotto i livelli del 2021, evidenzia la Cgil, «mentre il ministro Urso continua a evocare un presunto "rinascimento"», dice il segretario confederale Gino Giove, sollecitando scelte chiare, investimenti pubblici



mirati e una strategia di lungo periodo.

Il tonfo dell'auto arriva anche in parlamento. Rispondendo al question time alla Camera, il ministro delle Imprese e del made in Italy sottolinea che la crisi di Stellantis, che ha riportato perdite per oltre 22 miliardi con il cambio di strategia sull'elettrico, «è da tutti attribuita al Green deal e in modo specifico

alla conduzione di Tavares. Oggi siamo noi a indicare la strada all'Europa». Urso rimarca la strada del governo per il rilancio industriale, indicata nel Libro bianco Made in Italy 2030, e i segnali di ripresa in vista. Sottolineando la crescita di dicembre. Confcommercio parla di «un progressivo netto miglioramento» e «anche se è presto per immaginare una forte ripresa nel 2026, alcuni presupposti si stanno consolidando».

Non sono d'accordo i consumatori, che chiedono al governo di sostenere i consumi delle famiglie e recuperare il potere d'acquisto: il terzo calo di fila dimostra «il cattivo stato di salute dell'industria italiana» e riflette i tagli di spesa operati dalle famiglie in difficoltà, dice il Codacons. «È un tunnel in cui le imprese sono entrate nel 2023 e dal quale non riescono a uscire», afferma l'Unione nazionale consumatori. A completare il quadro «di un'industria che arretra e della propaganda che avanza», incalza la Cgil, ci sono le crisi industriali: al Mimit, secondo i dati rilanciati dal sindacato, sono aperti tavoli che coinvolgono 103 aziende e oltre 13mila lavoratori, cui vanno aggiunte le vertenze gestite a livello regionale. [Ansa]



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Terzo anno nero per l'industria

Produzione -0,2%

Il 2025

Lo certifica l'Istat nel suo report. Male il tessile e l'auto, brilla la farmaceutica. Urso ribatte: «Alle porte un'inversione»

ROMA

Ancora un anno nero per la produzione industriale italiana. Il 2025, certifica l'Istat, chiude con una flessione dello 0,2%: un segno negativo per il terzo anno consecutivo, seppur meno marcato rispetto al -2% del 2023 e al -4% del 2024. Solamente l'energia, tra i principali raggruppamenti di industrie, registra un incremento. Mentre nell'ambito della manifattura, a fare peggio sono il settore tessile e la fabbricazione dei mezzi di trasporto. In



Una azienda tessile ISTOCK

controtendenza, brilla la farmaceutica ma fanno bene anche l'elettronica e l'alimentare. Se si guarda al solo mese di dicembre scorso confrontandolo con dicembre 2024 si registra una produzione in crescita del 3,2%. Anche la produzione dell'industria automotive, indica l'Anfia (Associazione nazio-

nale filiera industria automobilistica), a dicembre scorso inverte il trend negativo dei tre mesi precedenti e registra un balzo (+13,5%) ma comunque chiude il 2025 con una flessione che per gli autoveicoli sfiora il -20% rispetto al 2024. Un quadro che apre ad un nuovo attacco da parte dei consumatori e dei sindacati e delle opposizioni contro il governo. L'industria italiana nel 2025 è ancora oltre cinque punti sotto i livelli del 2021, evidenzia la Cgil, «mentre il ministro Urso continua a evocare un presunto risascimento», dice il segretario confederale Gino Giove, sollecitando scelte chiare, investimenti pubblici mirati e una strategia di lungo periodo.

Ma proiettando lo sguardo in avanti c'è chi vede un'inversione di tendenza alle porte. Urso rimarca la strada del governo per il rilancio industriale, indicata nel Libro bianco Made in Italy 2030, e i segnali di ripresa in vista. Non sono d'accordo i consumatori, che chiedono al governo di sostenere i consumi delle famiglie e recuperare il potere d'acquisto.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

LA FOTO DELL'ISTAT

Terzo anno nero per l'industria

Produzione giù dello 0,2%

La flessione è meno significativa rispetto al -2% del 2023 e al -4% del 2024. Solo l'energia registra un incremento

BARBARA MARCHEGIANI

ROMA

Ancora un anno nero per la produzione industriale italiana. Il 2025, certifica l'Istat, chiude con una flessione dello 0,2%: un segno negativo per il terzo anno consecutivo, seppur meno marcato rispetto al -2% del 2023 e al -4% del 2024.

Solamente l'energia, tra i principali raggruppamenti di industrie, registra un incremento. Mentre nell'ambito della manifattura, a fare peggio sono il settore tessile e la fabbricazione dei mezzi di trasporto. In controtendenza, brilla la farmaceutica ma fanno bene anche l'elettronica e l'alimentare.

Se si guarda al solo mese di dicembre scorso confrontandolo con dicembre 2024 si registra una produzione in crescita del 3,2%. Anche la produzione dell'industria automotive, indica l'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), a dicembre scorso inverte il trend negativo dei tre mesi precedenti e registra un balzo (+13,5%) ma comunque chiude il 2025 con una flessione che per gli autoveicoli

sfiora il -20% rispetto al 2024. Un quadro che apre ad un nuovo attacco da parte dei consumatori e dei sindacati e delle opposizioni contro il governo.

Ma proiettando lo sguardo in avanti c'è chi vede un'inversione di tendenza alle porte. L'industria italiana nel 2025 è ancora oltre cinque punti sotto i livelli del 2021, evidenzia la Cgil, «mentre il ministro Urso continua a evocare un presunto rinascimento», dice il segretario confederale Gino Giove, sollecitando scelte chiare, investimenti pubblici mirati e una strategia di lungo periodo. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, dal canto suo, rimarca invece la strada del governo per il rilancio industriale, indicata nel Libro bianco Made in Italy 2030, e i segnali di ripresa in vista.

Non sono d'accordo i consumatori, che chiedono al governo di sostenere i consumi delle famiglie e recuperare il potere d'acquisto. «È un tunnel in cui le imprese sono entrate nel 2023 e dal quale non riescono a uscire», afferma l'Unione nazionale consumatori. A completare il quadro «di un'industria che

arretra e della propaganda che avanza», incalza la Cgil, ci sono le crisi industriali: al Mimit, secondo i dati rilanciati dal sindacato, sono infatti aperti tavoli che coinvolgono 103 aziende e oltre 131mila lavoratori, un dato al quale vanno aggiunte le vertenze gestite a livello regionale.



Per l'industria italiana si tratta del terzo anno consecutivo con un andamento negativo, anche se meno marcato ISTOCK

Tendenza [Ascolti TV Trump](#) [Garlasco](#) [Milano-Cortina 2026](#)

Meteo [Oroscopo](#) [AAA](#)

[Home](#) / [Motori](#) / [Produzione auto in Italia: dicembre rimbalza, ma il 2025 chiude a -20%](#)

AUTO E MOTORI

Giovedì, 12 febbraio 2026

Ultimo aggiornamento: 17:08

Produzione auto in Italia: dicembre rimbalza, ma il 2025 chiude a -20%

Automotive italiano: a dicembre 2025 produzione +13,5% e auto +104% su base bassa. Ma il 2025 chiude con volumi -20% e fatturato in calo.

di **Giovanni Alessi**

Condividi

Corporate, il giornale delle imprese



FS Engineering insieme ad ANAC e Agenzia del Demanio: il BIM...



Fincantieri Capital Markets Day:

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



presentato il piano...
 AXA Italia e ASviS:
 presentato il primo confronto nazionale...
 Poste Italiane e Ministero degli Esteri insieme per sostenere...

AffariTV



Dopo tre mesi in negativo, l'industria automotive italiana torna a respirare: a dicembre 2025 l'indice complessivo del comparto segna +13,5% su dicembre 2024.

A trainare è soprattutto la fabbricazione di autoveicoli, che sale +35,3%, mentre la componentistica chiude il mese con un +1,2%. Dietro il dato, però, c'è un elemento che pesa nella lettura economica: dicembre 2024 aveva registrato volumi particolarmente compressi, rendendo il confronto molto favorevole.

Il 2025 resta un "annus horribilis" per i volumi: -19,8% autoveicoli

Se dicembre migliora la fotografia di fine anno, il bilancio dei dodici mesi resta severo. Nel 2025 in

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Italia sono state prodotte circa 238mila autovetture (-19,8%) e 474mila unità di autoveicoli complessivi (-19,8%). In parallelo, l'indice ISTAT dell'industria automotive nel suo insieme chiude l'anno a -10,3%. In altre parole: il rimbalzo di fine anno non cancella la contrazione strutturale dei volumi, che arriva dopo un 2024 già complicato.

Dentro la filiera: auto su, carrozzerie giù, parti in difesa

Lo spaccato dei comparti racconta una filiera disomogenea. Nel 2025 la fabbricazione di autoveicoli (Ateco 29.1) scende -15,3%, mentre la carrozzeria/rimorchi (29.2) limita la flessione annua a -1,5% pur segnando -20% nel mese di dicembre. La componentistica (29.3) tiene meglio, ma chiude comunque l'anno a -4,8%: un segnale di resilienza relativa, non di vera inversione.

Produzione industriale generale quasi piatta: l'auto soffre più del "sistema Paese"

Il contesto aiuta a capire perché l'automotive sia osservato speciale: l'indice della produzione industriale complessivamente cresce +3,2% a dicembre, ma chiude il 2025 a -0,2%. Tradotto: l'auto rimbalza nell'ultimo mese, però nel complesso dell'anno perde più terreno dell'industria nel suo insieme, segnalando una fragilità specifica del settore.

Export: veicoli in deficit, componentistica in attivo

Sul commercio estero emerge un doppio binario. A gennaio-ottobre 2025 l'export di autoveicoli vale 13,45 miliardi, a fronte di import per 29,83 miliardi: saldo pesante, che certifica quanto la domanda interna venga soddisfatta da prodotto estero. Diverso il quadro per la filiera: l'export della componentistica vale 20,87 miliardi e genera un saldo positivo di 6,12 miliardi, confermando che una parte rilevante della competitività italiana si gioca "a monte", nei componenti e nelle lavorazioni.

Fatturato: il mercato interno frena più dell'estero

Gli ultimi dati disponibili sul giro d'affari rafforzano l'idea di una domanda domestica debole. A novembre 2025 il fatturato automotive complessivo cala -3,4%, con una componente interna in forte contrazione (-13,5%) e una componente estera in crescita (+7,5%). Nel cumulato gennaio-novembre, il fatturato scende -8,8%. Anche il segmento "parti e accessori" segna -9,9% nei primi undici mesi, con una caduta più marcata sul mercato interno rispetto all'estero.

Il 2026 come anno-svolta? Risorse MIMIT e nuovi modelli attesi

La chiave, ora, è trasformare l'ossigeno di dicembre in continuità. **Nella lettura di ANFIA**, il rilancio passa da due leve: le risorse del Fondo automotive del MIMIT (con misure anche a sostegno dell'offerta) e l'arrivo dei nuovi modelli attesi nel 2026. È il punto in cui la politica industriale incontra la realtà dei plant: senza saturazione produttiva, la filiera perde scala; senza prodotti e domanda, la scala non torna.

SCHEDA TECNICA

- Produzione autovetture (dicembre 2025): ~22.000 unità (+104,3%)
- Produzione autovetture (2025): 238.000 (-19,8%)
- Produzione autoveicoli totali (2025): 474.000 (-19,8%)
- Indice produzione automotive (dicembre 2025): +13,5%
- Indice produzione automotive (2025): -10,3%
- Ateco 29.1 autoveicoli: dicembre +35,3% | anno -15,3%
- Ateco 29.2 carrozzerie/rimorchi: dicembre -20% | anno -1,5%
- Ateco 29.3 parti e accessori: dicembre +1,2% | anno -4,8%
- Export autoveicoli (gen-ott 2025): €13,45 mld | Import €29,83 mld
- Export componentistica (gen-ott 2025): €20,87 mld | saldo +€6,12 mld
- Fatturato automotive: novembre -3,4% | gen-nov -8,8%

Argomenti [anfia 238mila autovetture export componentistica 2025 fondo automotive mimit](#)
[indice produzione automotive istat produzione auto italia 2025](#)



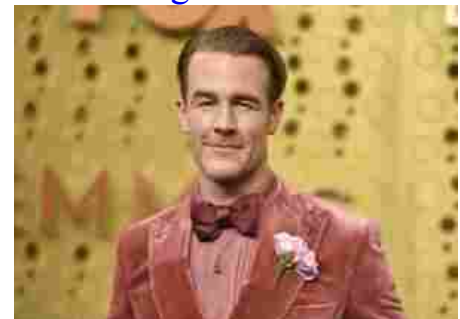
In evidenza

Grande Fratello Vip, colpo di scena: torna Cesara Buonamici. E con lei arriva anche Selvaggia Lucarelli



In vetrina

Dawson's Creek, morto James Van Der Beek: il protagonista della celebre serie tv degli anni '90



Questo sito utilizza cookie di funzionalità e cookie analitici, anche di terze parti, per raccogliere informazioni sull'utilizzo del Sito Internet da parte degli utenti. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie [clicca qui](#). Chiudendo questo banner o accedendo a un qualunque elemento sottostante questo banner acconsenti all'uso dei cookie.

OK No



NIENTE BONUS PER I NUOVI VEICOLI VERDI. I FONDI VANNO A INDUSTRIA E RETROFIT

ROMA GIO, 12/02/2026

Con il via libera del governo cambiano gli incentivi auto 2026. Non è previsto alcun ecobonus per i privati per l'acquisto di macchine nuove. Sì alla riconversione a Gpl e metano e spinta alle colonnine.



1,6 miliardi di euro per il settore auto, senza bonus per nuove auto private, ma con incentivi su Gpl, metano e colonnine. Il nuovo Dpcm sul Fondo Automotivo 2026-2030 segna un ribaltamento delle priorità: il 75% delle risorse all'industria, il 25% alle misure "di domanda", con un pacchetto di incentivi per la mobilità sostenibile diverso dal tradizionale ecobonus per le auto nuove.

Il governo italiano conferma dunque 1,6 miliardi di euro da qui al 2030 per la filiera dell'auto. Gran parte (circa 1,2 miliardi), però, sostiene ricerca, innovazione e produzione, con accordi per l'innovazione e contratti di sviluppo. La quota rimasta, circa 400

milioni, finanzia incentivi specifici per cittadini e imprese.

Tra le novità spiccano i contributi per la conversione dei motori a benzina a Gpl o metano (retrofit), con uno stanziamento pluriennale di circa 21 milioni di euro. Questa misura riporta il retrofit nelle politiche pubbliche, considerato "un intervento pragmatico, pensato per risultati immediati", secondo fonti tecniche del ministero delle Imprese.

Restano gli incentivi per installare colonnine di ricarica domestiche con contributi fino all'80% della spesa (massimo 1.500 euro per i privati e 8mila per condomini). I bonus comprendono anche ciclomotori, motocicli e quadricicli elettrici, e misure come il noleggino sociale a lungo termine per famiglie a basso reddito.

Non è previsto alcun ecobonus per l'acquisto di auto nuove per i privati nel quadro di questo Fondo, una scelta che segna un cambio di strategia rispetto agli anni passati e punta più a rafforzare l'offerta industriale che a stimolare direttamente le vendite ai consumatori.

Secondo associazioni di settore, la misura per il retrofit e i bonus alle infrastrutture possono contribuire a ridurre emissioni e sostenere segmenti di mercato spesso trascurati, offrendo alternative ecologiche senza richiedere l'acquisto di nuove vetture. Soddisfatta, in particolare, [l'Anfia](#), Associazione nazionale filiera industria automobilistica, una delle maggiori in Italia con 520 aziende associate; lo stanziamento è stato accolto con favore anche da Assogasliquidi-Federchimica, che rappresenta le imprese attive nel settore dei gas.

immagini



Green Life Roma Anfia Colonnine Ricarica Dpcm Fondo Automotivo 2026-2030 Ecobonus Governo Gpl Mobilità Green Retrofit

INDICE DEGLI ARTICOLI DELLA SEZIONE GREEN LIFE

- 12/02/2026 **Barometro retail: seconda mano, riparazione e green segnano il primato italiano**
- 12/02/2026 **Sì al nuovo marchio biologico, più trasparenza per i consumatori**
- 12/02/2026 **Dai territori. La Toscana approva le domande per la tutela dei boschi**
- 12/02/2026 **In breve. Duemila scuole invitate a Capo Rizzuto e altre notizie**
- 05/02/2026 **Via alla task force. Bruxelles rafforza i controlli sulle importazioni...**
- 05/02/2026 **Clima e città: dal ministero 11,8 milioni per nove comuni italiani**
- 05/02/2026 **Fatevi sotto! Milano cerca idee per un'estate più fresca**

- PRIMA PAGINA
- ECOLOGIA
- GREEN LIFE
- ENERGIA
- ELETTRICITÀ
- RINNOVABILI
- UTILITIES
- EFFICIENZA ENERGETICA
- IMBALLAGGI
- TECNOLOGIA
- ALBO NOTANDA LAPILLO
- APPROFONDIMENTI
- CHI SIAMO
- TAGS

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

PER ISCRIVERSI ALLA NEWSLETTER SETTIMANALE GRATUITA UTILIZZARE IL **FORM CONTATTI** IN FONDO ALLA PAGINA

CERCA

Cerca nel sito:

CALENDARIO EVENTI

FEBBRAIO						
L	M	M	G	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	

VISITACI ANCHE SU:

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANFIA: produzione auto in ripresa a dicembre 2025, ma il bilancio resta negativo

Un annus horribilis per il settore auto italiano. L'industria auto italiana chiude il 2025 con un bilancio contrastante. A dicembre la produzione automotive torna a crescere (+13,5%) dopo tre mesi in rosso. Ma non è un dato troppo positivo, perché l'anno si chiude comunque con un calo del 10,3%. La situazione (critica) dell'automotive italiano. Lo scorso anno la produzione del settore è diminuita del 10,3%, confermando una fase di difficoltà che si trascina da tempo. La fabbricazione di autoveicoli accelera a dicembre, quando l'indice registra un aumento del 35,3% rispetto allo stesso mese del 2024, eppure nel totale dell'anno si contrae del 15,3%.



Il recupero di fine anno va letto alla luce di un confronto con dicembre 2024, mese che aveva registrato livelli produttivi molto contenuti. La crescita, quindi, si spiega anche in questo modo. A dicembre escono dalle fabbriche 22mila auto, più del doppio rispetto a un anno fa. Il dato sembra incoraggiante, ma è fuorviante se confrontato con un dicembre 2024 drammatico. Nel complesso dell'anno, le auto prodotte in Italia crollano del 20%, fermandosi a 238 mila unità (-19,8%). Considerando l'insieme degli autoveicoli (sommando anche i veicoli commerciali leggeri e pesanti), il volume complessivo si ferma a 474 mila unità, con una contrazione sempre del 19,8%. Il livello resta sotto la soglia delle 500 mila unità. Un segnale particolarmente pesante. La filiera collegata alle carrozzerie, ai rimorchi e ai semirimorchi chiude dicembre in calo del 20% e limita la flessione annua all'1,5%. Il comparto delle parti e degli accessori mostra una lieve crescita nel mese (+1,2%), ma sul periodo gennaio-dicembre segna una riduzione del 4,8%. La situazione dell'export. Nei primi dieci mesi del 2025 l'export di autoveicoli vale 13,45 miliardi di euro, mentre le importazioni raggiungono 29,83 miliardi. Il saldo resta ampiamente negativo. La Germania si conferma il primo mercato (17,3% del totale esportato). Subito dietro gli Stati Uniti (16,4%) e la Francia (12,1%). La componentistica offre invece un quadro più solido, con esportazioni che raggiungono 20,87 miliardi di euro e un saldo commerciale positivo pari a 6,12 miliardi. Anche il fatturato riflette la debolezza della domanda interna. Nei primi undici mesi dell'anno il giro d'affari dell'automotive è calato dell'8,8%. La contrazione è stata del 13% sul mercato interno e del 5,1% su quello estero. Solo il comparto delle parti e degli accessori registra nello stesso periodo una diminuzione del 9,9%. Una diminuzione che si spiega soprattutto con il crollo della componente interna (-18,1%), mentre quella estera limita il calo al 2,1%. Un annus horribilis il settore resta centrale per l'economia nazionale. Vi lavorano 5.451 imprese e circa 272 mila addetti tra occupazione diretta e indiretta. Complessivamente il fatturato raggiunge 113,3 miliardi di euro. Un dato che corrisponde al 9% della manifattura italiana e al 5,8% del prodotto interno lordo. Il 2025 viene definito senza mezzi termini un annus horribilis dagli operatori del settore. Dopo un 2024 già critico, la nuova contrazione dei volumi certifica una fase di ridimensionamento produttivo che si inserisce in un contesto europeo complesso, segnato dalla transizione tecnologica, dalla pressione competitiva internazionale e da una domanda ancora incerta. La manifattura italiana nel suo complesso chiude l'anno quasi in stagnazione, con una variazione appena negativa dello 0,2%, mentre l'automotive arretra molto di più. Il divario è evidente. E il 2026? Le speranze si aggrappano agli incentivi pubblici e al lancio di nuovi modelli negli stabilimenti italiani. Ma se la ripresa non arriverà (e il rischio è concreto) l'Italia rischia di perdere per sempre una fetta della sua capacità produttiva in uno dei settori che hanno fatto la storia industriale del Paese. Fonte: Commenti



Redazione e contatti ACI Editore

Riviste - Abbonamenti

Home [Guidate](#) **Attualità** [Sostenibilità](#) [Sport](#) [Come fare per](#) [Classiche](#)



L' A U T O M O B I L E

**PENSATO OGGI
PER GUIDARVI
AL DOMANI**



IN EDICOLA IL NUOVO NUMERO **SCOPRI DI PIÙ**

[Home](#) / [Attualità](#) / Produzione auto: dicembre in ripresa, il 2025 resta un «Annus Horribilis»

ATTUALITÀ

Condividi con:

Produzione auto: dicembre in ripresa, il 2025 resta un «Annus Horribilis»

di Emiliano Ragoni - 12/02/2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**PENSATO OGGI
PER GUIDARVI
AL DOMANI**



IL NUOVO NUMERO IN EDICOLA
SCOPRI DI PIÙ



Produzione auto: – Indice dei contenuti –

- 1. Produzione: dicembre in crescita, 2025 anno in calo
- 2. I dati ANFIA e ISTAT nel dettaglio
- 3. Componentistica e mercati esteri
- 4. Tabella di sintesi indicatori
- 5. Prospettive per il 2026

1. Produzione auto: dicembre in crescita, 2025 in calo

L'indice della produzione dell'industria Automotive italiana riporta una **crescita a dicembre (+13,5%)**, un dato che contrasta nettamente con il bilancio complessivo del 2025, che si chiude con una **flessione a doppia cifra (-10,3%)**.

Secondo i dati preliminari di ANFIA, a dicembre 2025 sono state prodotte in Italia circa **22mila autovetture** (+104,3% su dicembre 2024, mese che aveva registrato volumi eccezionalmente bassi). Il salto in avanti nel mese di dicembre è dovuto soprattutto all'avvio della produzione di modelli importanti con la Fiat 500 ibrida e la nuova Jeep Compass. Tuttavia, guardando all'intero anno, il

L'Automobile – pensato oggi per guidarvi al domani

L'Automobile, lo storico magazine ACI è in edicola, in digitale e online con una nuova...

[Scopri di più →](#)

Podcast

in collaborazione con Radio [ACI](#)
[Radio](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

totale delle autovetture prodotte ammonta a sole **238mila unità**, il 19,8% in meno rispetto al 2024.

Le contingenze della produzione automobilistica italiana erano emerse molto chiaramente anche nel report dei sindacati del 2025, che fotografava in modo molto preciso la situazione di tutti gli stabilimenti.

2. I dati ANFIA e ISTAT nel dettaglio

Analizzando i singoli comparti produttivi, emergono andamenti contrastanti:

- **Fabbricazione di autoveicoli (Ateco 29.1):** registra una variazione positiva del 35,3% a dicembre 2025, ma diminuisce del 15,3% nei dodici mesi dell'anno.
- **Carrozzerie e rimorchi (Ateco 29.2):** segna una flessione del 20% nel mese e dell'1,5% nell'intero anno.
- **Parti e accessori (Ateco 29.3):** aumenta lievemente dell'1,2% nel mese, ma cala del 4,8% nel cumulato gennaio-dicembre 2025.

Il comparto Automotive si inserisce in un contesto industriale italiano che, a dicembre, ha visto una crescita complessiva del 3,2%.

3. Componentistica e mercati esteri

L'export rimane una voce fondamentale. A gennaio-ottobre 2025, l'export di autoveicoli vale **13,45 miliardi di Euro**. La Germania si conferma il primo partner commerciale (17,3%), seguita da USA e Francia.

Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale **20,87 miliardi di Euro**, con un saldo positivo di oltre 6 miliardi. Tuttavia, il fatturato del settore soffre: a gennaio-novembre 2025 cala dell'8,8%, penalizzato soprattutto dal mercato interno (-13%).

Sintesi indicatori: confronto dicembre vs anno 2025

Comparto / Indicatore	Periodo	Dato	Trend	Note
Produzione Autovetture	Dicembre '25	22.000 unità	+104,3%	Rimbalzo su volumi bassi 2024.
Totale Anno 2025	Gen – Dic	238.000 unità	-19,8%	Anno critico per i volumi.
Indice Prod. Automotive	Dicembre '25	+13,5%	POSITIVO	Inversione tendenza negativa.
Fatturato Componenti	Gen – Nov	-9,9%	NEGATIVO	Pesa il calo del mercato interno.
Totale Veicoli Prodotti	Intero Anno	474.000 unità	-19,8%	Dato ANFIA

*Dati preliminari ANFIA e ISTAT aggiornati all'11 Febbraio 2026.

IL PUNTO DI PIERLUIGI BONORA



ACI Radio

Il Direttore di ACI Radio Pierluigi Bonora fa il punto sul fatto più rilevante della giornata offrendo spunti di riflessione per una corretta informazione.

[Vai al podcast →](#)



5. Prospettive per il 2026

Il 2025 è stato definito un “*annus horribilis*”, con una produzione di autoveicoli che ha chiuso con quasi il 20% in meno rispetto all’anno precedente. Tuttavia, Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA, guarda al futuro con cauto ottimismo. L’auspicio per l’anno in corso è che i volumi produttivi possano risollevarsi grazie a due fattori chiave:

- L’allocazione delle risorse previste dal **Fondo automotive del Mimit**.
- Il **lancio dei nuovi modelli** attesi per il 2026.

TAG produzione automobilistica

Potrebbe interessarti



ATTUALITÀ, RALLY, SPORT

Tutto sul Rally di Svezia: il WRC fa tappa fra le foreste innevate

Programma, iscritti, protagonisti e dirette per il secondo atto del FIA World Rally Championship. Tutti contro Solberg, ma attenzione ai piloti locali

di Redazione - 12/02/2026



ATTUALITÀ

Cavallino d’oro e d’argento: la collezione numismatica 2026 dedicata a Ferrari

La nuova Collezione Numismatica della Repubblica Italiana include monete d’oro dedicate alla splendida Ferrari 499P e a due supercar iconiche in argento

di Redazione - 12/02/2026

I più popolari

l’Automobile su Instagram



ATTUALITÀ

Codice della Strada: la Riforma è Legge. Ecco tutte le novità

di Redazione - 20/11/2024

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

IN EVIDENZA [BUSINESS E FLOTTE](#) [AUTO ELETTRICHE](#) [AUTO IBRIDE](#) [COM'È & COME VA](#) [SMARTWALL](#) [LIFESTYLE](#) [CONCESSIONARI](#)

AUTO **PRIMO PIANO**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Automotive, dicembre in ripresa (+13,5%) ma il 2025 chiude in forte calo (-10,3%)

Automotive: la produzione in Italia a dicembre 2025 segna un +13,5%

di **Andrea Senatore** 12 Febbraio, 2026

Automotive >



Dopo tre mesi in territorio negativo, a dicembre 2025 **l'industria automotive italiana** torna a crescere. Secondo i dati diffusi da ISTAT, la produzione segna un +13,5% rispetto a dicembre 2024. Una boccata d'ossigeno che però non basta a cambiare il bilancio complessivo: sull'intero 2025 il settore chiude con una flessione del 10,3%, confermando un anno complesso per tutta la filiera.

ULTIME NEWS



Volkswagen: a febbraio tornano i Super Hybrid Days, 7.500 € di Bonus per Tiguan

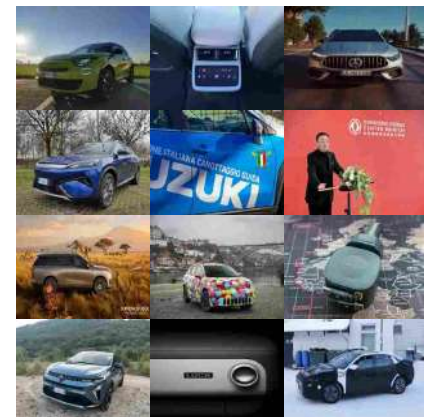


Automotive, dicembre in ripresa (+13,5%) ma il 2025 chiude in forte calo (-10,3%)



Olimpiadi Milano Cortina 2026: Viabilità e Traffico 12 febbraio, come arrivare e parcheggiare

FOTO



TUTTE LE FOTO >

Automotive: la produzione in Italia a dicembre 2025 segna un +13,5%

Guardando ai singoli comparti dell'industria Automotive, la fabbricazione di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

autoveicoli (Ateco 29.1) mette a segno un robusto **+35,3%** nel mese di dicembre. Nel confronto annuale, tuttavia, il dato resta pesante: **-15,3%** rispetto al 2024. Ancora più in difficoltà la produzione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi (Ateco 29.2), che perde il **20%** nel mese e l'**1,5%** nell'anno. La componentistica (Ateco 29.3, esclusi pneumatici) mostra maggiore tenuta: **+1,2%** a dicembre, ma **-4,8%** nel cumulato gennaio-dicembre.

I numeri preliminari di ANFIA aiutano a leggere meglio il rimbalzo di fine anno dell'Automotive. A dicembre sono state prodotte circa 22mila autovetture, oltre il doppio rispetto allo stesso mese del 2024 (**+104,3%**), quando i volumi avevano toccato livelli particolarmente bassi. Nonostante il recupero finale, il 2025 si chiude con 238mila autovetture prodotte (**-19,8%**) e 474mila autoveicoli complessivi, anch'essi in calo del **19,8%**. Il settore si muove in un contesto industriale leggermente più favorevole: l'indice generale della produzione, corretto per calendario, cresce del 3,2% a dicembre e limita il calo annuo al **-0,2%**.

Sul fronte estero, nei primi dieci mesi del 2025 l'export di autoveicoli vale 13,45 miliardi di euro, ma l'import resta più che doppio (29,83 miliardi). **La Germania** guida tra i mercati di destinazione, seguita da **Stati Uniti e Francia**. La componentistica, invece, mantiene un saldo commerciale positivo di oltre 6 miliardi, segnale della competitività di una parte importante della filiera.

☆☆☆☆☆ Rate this post

Motorionline.com è stato selezionato dal nuovo servizio di Google News, se vuoi essere sempre aggiornato sulle nostre notizie

SEGUICI QUI

TAGS

ANFIA

INDUSTRIA AUTOMOTIVE 2025

PRODUZIONE AUTOMOTIVE ITALIA

LEGGI ALTRI ARTICOLI IN AUTO

LASCIA UN COMMENTO ▾

< NEWS PRECEDENTE [News successiva >](#)

ARTICOLI CORRELATI



I dati **Anfia** di gennaio 2026

Gli autobus restano in calo (-20,6 per cento)



Anfia, acronimo di Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica ha rilasciato i dati relativi alle immatricolazioni di autobus, minibus e scuolabus registrate nel mese di gennaio 2026.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Rispetto allo stesso mese del 2025 il mercato degli autobus con peso totale a terra superiore a 3.550 kg totalizza 501 nuove unità. Per quanto riguarda il tipo, l'unico segno positivo (e a doppia cifra) riguarda i minibus (+17,3 per cento) mentre si rileva un marcato decremento per gli scuolabus (-44,3 per cento) e in misura minore per gli autobus del trasporto pubblico locale (-27,7 per cento).

In calo anche gli autobus e midibus turistici (-12,5 per cento).

"Anche l'inizio del nuovo anno non lascia ben sperare per il settore autobus, che, con un calo di oltre il 20 per cento rispetto allo stesso mese del 2025, continua inesorabilmente il trend negativo con l'esaurirsi delle risorse del Pnrr - afferma Paolo Marini, Amministratore Delegato di Tecnobus e Presidente della sezione Autobus di Anfia. Auspichiamo che la recente pubblicazione del Decreto da 750 milioni di euro relativi al quinquennio 2024-2028 del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e destinati alle regioni possa in qualche modo attenuare il forte trend negativo che si sta registrando ormai da mesi, a condizione che questi fondi vengano immessi rapidamente sul mercato. L'industria è soggetta tempi di fornitura e produzione che richiedono celerità per produrre effetti misurabili nell'anno in corso, altrimenti si continuerà a favorire la produzione di OEM esteri che, potendo contare su mercati di tutt'altra dimensione, hanno ritmi di produzione diversi dagli europei".

Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati a gas è del 10,8 per cento a gennaio 2026 (era del 22,2 per cento nello stesso periodo del 2025), mentre gli elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano il 18,2 per cento (29 per cento a gennaio 2025).

Da registrare infine l'aumento di immatricolazioni registrate nel Nord-Est con una crescita a tripla cifra del +132,8 per cento, a fronte invece di un Centro che cresce del 6,7 per cento. Calo a due cifre (-67,7 per cento) per cento per il Sud e Isole e per le regioni del Nord-Ovest (-10,6 per cento).





ADV



AutomobilISSIMA

Tutto quello che dovete sapere sulla nuova mobilità, sull'elettrificazione e sui temi caldi dell'industria automobilistica. Per conoscere a fondo l'auto o scegliere quella nuova sapendo ciò di cui si sta parlando: usarla al meglio, essere sostenibili e... sempre in movimento

INDUSTRIA E FINANZA

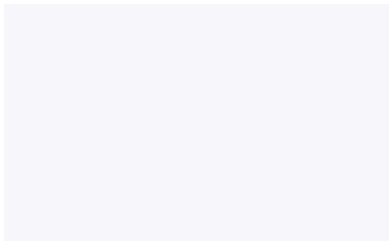
Produzione

Jeep Compass e Fiat 500 Hybrid stanno "risvegliando" le fabbriche italiane?

Redazione Online | aggiornato il 12/02/2026 | 0 commenti

Fiat 500 Hybrid: la prova completa

ADV



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Dalle fabbriche automobilistiche italiane, in particolare da quelle **Stellantis**, arrivano i primi **segnali di ripresa**. I dati preliminari **dell'Anfia** per il mese di dicembre mostrano infatti una crescita a tripla cifra per i volumi produttivi: è la dimostrazione di un impatto positivo, per quanto parziale, dell'avvio di importanti produzioni da parte del gruppo guidato da **Antonio Filosa**. Si tratta della **Jeep Compass**, prodotta a **Melfi da fine ottobre**, e ancor di più della **nuova Fiat 500 Hybrid**, assemblata a **Mirafiori da fine novembre**.



I dati **dell'Anfia** e dell'Istat

Secondo quanto comunicato dall'associazione di rappresentanza della filiera automotive, la produzione domestica ha totalizzato circa **22.000 autovetture**, in crescita del **104,3%** rispetto a dicembre 2024. Ovviamente, un solo mese non basta a invertire il declino: l'anno si chiude con **238 mila auto** e un calo annuale del **19,8%**. Identico tasso di contrazione per il totale dei veicoli prodotti, arrivato a **474 mila unità**.

Come detto, saranno i prossimi mesi a confermare o smentire il risveglio delle fabbriche italiane. Intanto, i volumi mensili hanno

I PIÙ POPOLARI

01 Il reset di Filosa
Stellantis, "transizione sovrastimata": l'inevitabile cambio di rotta costa 22 miliardi

02 Ferrari Luce La prima elettrica ha gli interni in super vetro e tanti comandi fisici - VIDEO

03 Il reset di Filosa
Stellantis, non solo elettrico: dai modelli alle piattaforme, ecco come si è arrivati ai danni miliardari

04 Il fenomeno Piccola ma immensa: così la Fiat 500 ha cambiato l'Italia

05 Sondaggio Areté Auto cinesi: 7 italiani su 10 sono interessati, ma a un prezzo sotto i 30 mila euro

VEDI ALTRO

brand stories



Uno speciale Chicco dedicato ai seggiolini auto

FOCUS ON

brand stories

ADV

fornito un contributo, forse decisivo, al miglioramento complessivo dell'industria automotive italiana: nel suo insieme, secondo i dati **Istat**, la produzione mensile è cresciuta del **13,5%**, invertendo la tendenza negativa dei tre mesi precedenti, mentre quella annuale è scesa del **10,3%**.

In tale contesto, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra un aumento tendenziale del **35,3% a dicembre** e un calo del **15,3%** nei dodici mesi; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi registra, rispettivamente, una flessione del **20%** e dell'**1,5%**; la fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori aumenta dell'**1,2%** nel mese e cala del **4,8%** nel periodo gennaio-dicembre. In generale, l'automotive si colloca nel quadro di una produzione industriale italiana complessiva in aumento: il relativo indice Istat sale del **3,2% a dicembre** e chiude il **2025 a -0,2%**.



Annus horribilis

Il 2025 rimane comunque un anno decisamente negativo per l'automotive italiano, ancor di più per le sole vetture: i volumi sono sostanzialmente **tornati a oltre 70 anni fa**. **L'Anfia** auspica comunque un rilancio grazie proprio alle assegnazioni produttive inserite da **Stellantis nel Piano Italia** e, ovviamente, al loro successo sul mercato.

«Dal punto di vista dei volumi produttivi annuali, come abbiamo più volte ribadito, il **2025 è stato un "annus horribilis"**: la produzione di autoveicoli chiude con quasi il **20% in meno rispetto al 2024**, che era già stato un anno critico a livello di

ADV

volumi», afferma il direttore generale **Gianmarco Giorda**.
«L'auspicio per l'anno in corso è che, grazie all'allocatione delle risorse previste dal **Fondo automotive del Mimit** in occasione dell'ultimo **Tavolo automotive** e al lancio dei nuovi modelli attesi per il **2026**, i volumi produttivi nazionali possano presto risollevarsi».

TAGS: [ANFIA](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In qualità di Affiliato Amazon Quattroruote riceve un guadagno dagli acquisti idonei

[VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >](#)

[COMMENTA](#)

Disclaimer

ADV



ADV



QUATTORRUOTE
[Contatti](#) [Redazione](#)
[Termini e Condizioni d'Uso](#)



Automotive Italia 2025: cala l'industria, cresce la cassa integrazione per gli operai

La ricerca pubblicata da **Anifa** mostra una flessione nell'anno appena trascorso per il settore nel suo insieme, con la produzione di autoveicoli e autovetture che scende del 19,8% rispetto al 2024. Ad aumentare sono le ore di cassa integrazione straordinaria per gli operai, a causa di ristrutturazioni, riorganizzazioni e conversioni aziendali sempre più frequenti.

Armando Bavaro L'indice della produzione dell'industria automotive italiana fa registrare una crescita a dicembre, mentre il 2025 si chiude con una flessione a doppia cifra: questo è ciò che emerge dalla ricerca pubblicata da **Anifa** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) che, analizzando i dati Istat, rileva come, a dicembre 2025, il settore dell'automotive italiano nel suo insieme abbia registrato una crescita del rispetto a dicembre 2024, mentre nell'intero anno solare 2025 diminuisce del . Guardando ai singoli comparti produttivi, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale positiva del a dicembre 2025 e diminuisce del nei dodici mesi dell'anno scorso rispetto allo stesso periodo del 2024; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi registra una flessione del nel mese e dell' nell'intero anno; infine, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori aumenta lievemente, dell' nel mese, e cala del da gennaio a dicembre 2025. Secondo i dati preliminari pubblicati, la produzione domestica delle sole autovetture a dicembre ammonta a circa 22mila unità di volume, in crescita del rispetto a dicembre 2024. Complessivamente, nel 2025, sono state prodotte 238mila autovetture, il in meno rispetto al 2024, mentre il totale degli autoveicoli prodotti si attesta a 474mila unità, in calo del rispetto al totale annuo del 2024.

L'industria — Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva in aumento a dicembre 2025 rispetto ai livelli dell'ultimo mese del 2024. L'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, registra una crescita del a dicembre e chiude il 2025 a rispetto all'anno precedente. Come dichiarato da Gianmarco Giorda, direttore generale di **Anifa**, "a dicembre l'indice della produzione automotive italiana inverte la tendenza negativa dei tre mesi precedenti e registra una crescita (). Dal punto di vista dei volumi produttivi annuali, come abbiamo più volte ribadito, il 2025 è stato un "annus horribilis": la produzione di autoveicoli chiude con quasi il in meno rispetto al 2024, che era già stato un anno critico a livello di volumi [...]. L'auspicio per l'anno in corso è che, grazie all'allocazione delle risorse previste dal Fondo automotive del Mimit in occasione dell'ultimo Tavolo automotive - che saranno dedicate anche a misure a sostegno dell'offerta - e al lancio dei nuovi modelli attesi per il 2026, i volumi produttivi nazionali possano presto risollevarsi".

import export — Nel periodo compreso tra gennaio e ottobre 2025, l'export di autoveicoli dall'Italia vale 13,45 miliardi di euro, mentre l'import vale 29,83 miliardi di euro. La Germania rappresenta il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del, seguita da Stati Uniti) e Francia). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive è valso 20,87 miliardi di euro, con un saldo positivo di 6,12 miliardi. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta un calo del, dato rilevato a novembre, a causa di una componente interna in diminuzione del e di una componente estera a. Nei primi undici mesi del 2025, il fatturato è calato invece dell' il fatturato interno e quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del a novembre (la componente interna e la componente estera). Nello stesso periodo di tempo, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del, con un calo del della componente interna e del della componente estera.

focus operai — Il rapporto pubblicato da **Anifa** offre un'analisi anche sullo stato dell'occupazione nell'industria automotive nel corso del 2025: nell'anno appena trascorso, su un totale di 546,5 milioni di

ore di cassa integrazione, il settore ne ha usufruito per il , (68,6 milioni di ore). Si tratta di numeri consistenti che hanno subito un'impennata se paragonati a quelli del 2024, attestati a 40,5 milioni di ore su un totale di 495,5 milioni di ore. Ad essere aumentata è soprattutto la cassa integrazione straordinaria , ossia quella concessa nei casi di ristrutturazione, riorganizzazione o conversione aziendale: rispetto alle quasi 20 milioni e mezzo di ore concesse nel corso del 2024, la cassa integrazione straordinaria nel 2025 ha totalizzato quasi 53 milioni di ore . Ad essere diminuita è invece la cassa integrazione ordinaria , che può essere disposta nel caso di contrazione o sospensione dell'attività produttiva, derivante o da eventi aziendali transitori, non imputabili al datore di lavoro né ai lavoratori, o da situazioni temporanee di mercato: dalle 20,1 milioni di ore totalizzate nel 2024, si è passati alle circa 15,7 milioni del 2025

stellantis — Tutti questi dati dimostrano come il settore dell'automotive in Italia sia proiettato sempre più alla riconversione aziendale (lo sviluppo e la produzione di auto elettriche, ibride ed elettrificate, come da indicazione dell'Unione Europea) e sempre meno alla sospensione produttiva. Tuttavia, le aziende italiane del settore non garantiscono stabilità occupazionale: un esempio è dato dallo stabilimento di Stellantis a Melfi . In una Commissione tenutasi alla Camera nella giornata di mercoledì 11 febbraio che ha avuto come tema la crisi produttiva e occupazionale relativa agli stabilimenti della componentistica del comparto automotive in Basilicata, il segretario nazionale della Fiom Cgil e responsabile settore mobilità, Samuele Lodi , ha denunciato come la situazione a Melfi sia grave: "Nello stabilimento Stellantis contiamo circa 4.600 dipendenti, e siamo in regime di cassa integrazione fino a giugno". I modelli in produzione attualmente sono la DS 8 e la nuova Jeep Compass e sono annunciati ulteriori lanci, come la DS 7 e la Lancia che, tuttavia, "non saranno sufficienti a saturare l'occupazione. Quasi tutte le aziende della componentistica di Melfi sono legate a Stellantis, spesso in regime di monocommittenza [...]. È evidente che Stellantis deve assumersi le proprie responsabilità e valorizzare il più possibile i componentisti italiani, piuttosto che andare a fare iniziative per spingere le aziende ad andare a investire e ad aprire stabilimenti in Algeria". Anche il segretario generale della Fiom, Michele De Palma , interrogato presso la Porta 2 dello stabilimento di Mirafiori , focalizza il suo discorso sul tema degli investimenti: "Bene che a Mirafiori ci sia la produzione dell'auto ibrida, ma noi abbiamo bisogno anche di nuove ulteriori produzioni e di nuovi ulteriori investimenti, che in questo momento non ci sono. Gli investimenti, invece, vengono fatti oggettivamente altrove da un punto di vista della produzione, e credo anche che ci sia una responsabilità da parte della politica. Dire che si sarebbero prodotti un milione di veicoli e trovarsi con produrne meno di 300mila è un bel problema".

[Automotive Italia 2025: cala l'industria, cresce la cassa integrazione per gli operai]

INFORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

MAGAZINE ▾ IR TV ▾ NEWS DAI PARTNER PARTNER

MY INFORICAMBI

BANCA DATI



Lavoro ed Economia

LAVORO ED ECONOMIA

Produzione automotive: dicembre in crescita (+13,5%) ma il 2025 chiude a -10,3%

13 Febbraio 2026

0 0

Tempo di Lettura: 2 min



L'indice della **produzione dell'industria automotive italiana** torna in territorio positivo a dicembre 2025 con un +13,5% rispetto allo stesso mese del 2024. Il dato interrompe tre mesi consecutivi di flessione, ma non basta a cambiare il bilancio complessivo dell'anno: il 2025 si chiude con un calo del 10,3%.

Secondo i dati ISTAT, l'intero comparto automotive registra quindi un recupero nell'ultimo mese dell'anno, mentre nei dodici mesi la dinamica resta negativa.

Produzione autoveicoli e componentistica: i numeri del 2025

ULTIME NOTIZIE



BMW ALPINA: presentato il nuovo logo

13 FEBBRAIO 2026



BYD Atto 3 Evo: maggiore autonomia, maggiore personalità

13 FEBBRAIO 2026



Chilometraggi truccati: ecco le auto più a rischio sul mercato dell'usato

13 FEBBRAIO 2026



Motori Turbo Diesel: lunga vita o fine imminente?

13 FEBBRAIO 2026



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Nel dettaglio, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (Ateco 29.1) segna a dicembre un +35,3% su base annua, ma chiude il 2025 con un -15,3%. La fabbricazione di carrozzerie, rimorchi e semirimorchi (Ateco 29.2) registra invece un -20% nel mese e -1,5% nell'intero anno. L'indice della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori cresce lievemente a dicembre (+1,2%), ma cala del 4,8% nel periodo gennaio-dicembre.

Secondo i dati preliminari ANFIA, a dicembre 2025 sono state prodotte in Italia circa **22.000 autovetture**, con un incremento del 104,3% rispetto a dicembre 2024, mese caratterizzato da volumi molto bassi. Nell'intero 2025 la produzione di autovetture si attesta a **238.000 unità**, in calo del 19,8% rispetto al 2024. **Il totale degli autoveicoli prodotti** ammonta invece a **474.000 unità**, anch'esso in diminuzione del 19,8% su base annua.

Nel quadro generale dell'industria italiana, l'indice della produzione industriale complessiva registra a dicembre una crescita del 3,2%, mentre il 2025 chiude a -0,2%.

Sul fronte fatturato, l'industria in senso stretto registra a novembre una variazione nulla (+0,0%) e chiude i primi undici mesi dell'anno a -0,3%. Per il settore automotive nel suo complesso, il fatturato cala del 3,4% a novembre, con una componente interna a -13,5% e una componente estera a +7,5%. Nel periodo gennaio-novembre 2025 la flessione è dell'8,8% (-13% mercato interno e -5,1% mercati esteri).

La componentistica automotive registra a novembre un -3,4%, con un calo del 12% sul mercato interno e una crescita del 4,7% sui mercati esteri. Nei primi undici mesi dell'anno l'indice del fatturato del comparto segna un -9,9%, con -18,1% per la componente interna e -2,1% per quella estera.

Per quanto riguarda il commercio estero, tra gennaio e ottobre 2025 l'export di autoveicoli dall'Italia vale **13,45 miliardi di euro**, a fronte di import per **29,83 miliardi di euro**. La Germania rappresenta il primo Paese di destinazione con una quota del 17,3%, seguita da Stati Uniti (16,4%) e Francia (12,1%). L'export della componentistica vale 20,87 miliardi di euro, con un saldo positivo di 6,12 miliardi.

Articolo precedente



ore autonomia,

Articolo successivo

BMW ALPINA: pre



Hyundai raggiunge 5 milioni di auto in Europa: il ruolo chiave dello stabilimento ceco

Autosicura rafforza la governance: Simone Spurio nuova Direttore Operativo

Stellantis candida i colli: meriti e sfide più realismo per affrontare la transizione

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TorinOggi.it

dal 2008

Edizione locale **IlNazionale.it**

[Prima Pagina](#) [Cronaca](#) [Politica](#) [Economia e lavoro](#) [Attualità](#) [Eventi](#) [Cultura e spettacoli](#) [Sanità](#) [Viabilità e trasporti](#) [Scuola e formazione](#) [Al Direttore](#) [Sport](#) [Tutte le notizie](#)

CIRCOSCRIZIONI

CITTÀ

SPORT

CHIVASSO PINEROLESE SETTIMO

ABBONATI

/ ECONOMIA E LAVORO

Radio [Archivio](#) [Mobile](#)

CHE TEMPO FA

ECONOMIA E LAVORO | 13 febbraio 2026, 07:13

IN BREVE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

RUBRICHE

- Fotogallery
- Videogallery
- Humanitas
- Stadio Aperto
- Il Punto di Beppe Gandolfo
- L'oroscopo di Corinne
- Ambiente e Natura
- Motori
- E poe...sia!
- I corsivi di Virginia
- Fiera Nazionale del Peperone
- Ristoblog Acqua Hydra
- Orgoglio Torinese
- Un Occhio sul Mondo
- io_viaggio_leggero
- Non solo Fumetti
- Torino 2025
- Voci della crisi
- Gusto e Gusti
- Banca Territori del Monviso
- Copertina

ACCADEVA UN ANNO FA



Cronaca
Infortuni sul lavoro, piazza Santa Giulia diventa piazza Patrizio Spasiano



Politica
Sanità, piemontesi con la valigia, Valle (Pd): "Vanno a curarsi in Francia: passivo di oltre 5 milioni"



Pinerolese
"Strada facendo" con le cover di Baglioni per aiutare Cuore Aperto

[Leggi tutte le notizie](#)

Crisi dell'auto, la filiera si confronta con i consiglieri comunali: "Ci auguriamo che a Mirafiori arrivi un secondo modello"

Il direttore generale Giorda: "Dopo il crollo nel 2025 ci aspettiamo una produzione di 100-150mila esemplari a Torino, altrimenti le multinazionali potrebbero andarsene". Paglia (Confindustria Piemonte): "Tagliare i costi dell'energia"



Anche la filiera si augura che a Mirafiori arrivi un secondo modello

"Ci auguriamo che arrivi un secondo modello anche a Mirafiori". Così Gianmarco Giorda, direttore generale di [Anfia](#), associazione che rappresenta la componentistica dell'automotive in Italia. Proprio [Anfia](#) è stata ricevuta in Comune dalla Terza Commissione del Comune di Torino per fare il punto della situazione del settore auto in Italia, ma anche a livello locale. Una richiesta che si sposa alla perfezione con quella portata avanti anche dai sindacati, che sabato scenderanno in piazza con l'evento "Innamorati di Torino".

Crescere fino a 150mila esemplari

"Dal 2016 al 2021 nello stabilimento di Torino si è stati intorno ai 40mila pezzi prodotti all'anno, poi si è registrata una salita di un paio d'anni, quindi c'è stato il crollo del 2025. Speriamo che dal prossimo anno si torni a crescere fino a 100-150mila esemplari a Mirafiori, anche per il bene di tutto l'indotto. Un indotto che è sempre più autonomo da Stellantis, ma la cui buona salute dipende anche da questo. Se il mercato si contrae, ci sono multinazionali che possono decidere di ridurre la propria presenza e spostarsi verso altri territori", ha detto ancora Giorda nel suo intervento.

Elettrico, biocarburanti e ibride

Ma il dibattito in questo settore riguarda anche le motorizzazioni, soprattutto alla luce dei vincoli fissati dall'Europa. "Sosteniamo che da qui ai prossimi anni il mainstream sarà elettrico, ma riteniamo sia sbagliato imporre una tecnologia per legge, soprattutto se il grado di accettazione da parte del cliente non è così elevato. In Italia, ma anche in altri Paesi

venerdì 13 febbraio

Crisi dell'auto, la filiera si confronta con i consiglieri comunali: "Ci auguriamo che a Mirafiori arrivi un secondo modello"



Trasparenza finanziaria e rigore metodologico: la digitalizzazione come presidio di qualità nel controllo contabile



giovedì 12 febbraio

Legacoop Piemonte e Legambiente firmano un protocollo d'intesa per impegno comune su sostenibilità e transizione ecologica



Estate 2026, da Torino con Ryanair si vola anche su Sofia e Tirana



Italdesign, Canalis (Pd): "Unione Industriale e vertici aziendali non accettano di venire in Consiglio regionale"



Torino sempre più in orbita: la Tyvak International sale a bordo di "Farinella" per difendere la Terra dagli asteroidi



Quarto posto per il Piemonte per l'indice Confartigianato dei Territori Youth Friendly 2025



Decathlon cambia idea: i clienti sono troppo pochi, chiude il negozio di borgo Filadelfia



Rincarì ricambi e costi di riparazione, ecco perché il premio sale anche se sei in prima classe



Ana-Ugl rinnova i vertici piemontesi: Picone confermato alla guida



[Leggi le ultime di: Economia e lavoro](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

più avanzati su questo fronte non si va oltre il 15%: è un problema di prezzo, ma anche di infrastrutture". "Ecco perché crediamo che nella revisione degli obiettivi europei sulle emissioni riteniamo si debbano tenere in considerazione i biocarburanti e le plug in hybrid, che possono avere una propria vita anche oltre il 2035". Inoltre, conclude Giorda: "Chiediamo che in futuro un produttore debba utilizzare componenti prodotti soprattutto in Europa per poter accedere a contributi economici".

"Dare risposte alle aziende"

Patrizia Paglia, delegata automotive di Confindustria Piemonte, aggiunge: "Nel 2025 il settore ha perso il 25% del fatturato e lo stato d'animo degli imprenditori è facilmente comprensibile. Quel che ci penalizza è soprattutto l'incertezza: non nostra, ma dei grandi costruttori, che sono i clienti della filiera. Il mercato in questo momento non c'è e il consumatore è confuso. Tutto ciò porta pressione sui prezzi e l'ingresso delle auto cinesi non fa che portare a richieste di sconto da parte dei costruttori europei. Qui restano i lavori difficili, le commesse complicate che non si sanno fare dove si fanno lavorazioni di quantità e non ci sono sufficienti competenze. Dobbiamo però dare delle risposte e trovare soluzioni, insieme alla politica, da dare alle nostre aziende. Altrimenti confrontarsi non serve a nulla. Ci sono aziende che hanno deciso di ridimensionarsi di fronte a questa crisi, mentre altre hanno deciso di delocalizzare: in Nord Africa il costo dell'energia è un decimo rispetto a qui e il costo del lavoro è di meno di duecento euro al mese (187, ndr). La partita si gioca su alcuni aspetti fondamentali: innanzitutto il costo dell'energia, appesantita da oneri, accise e Iva. Senza tutto questo, il costo non sarebbe così diverso dai prezzi presenti in altri Paesi europei. Per il costo del lavoro bisogna lavorare quantomeno sul cuneo fiscale". Un nuovo modello a Mirafiori? "Sarebbe una goccia, ma una goccia grande che darebbe lavoro allo stabilimento, ma anche a tutta la filiera".

Il Comune non basta

"Bisogna fare un lavoro di squadra, tra aziende, istituzioni e parti sociali - concorda la vicesindaca di Torino, Michela Favaro -. Non basta il Comune, ma bisogna far sentire il peso politico sulle politiche industriali. Di costo dell'energia e investimenti a fondo perduto abbiamo parlato più di una volta: ci sono gap che possono essere colmati solo tramite investimenti pubblici. Dobbiamo costruire una prospettiva che dia più fiducia: noi ci siamo per accompagnare questo processo e vincere questa scommessa".



Massimiliano Sciuolo

TI RICORDI COSA È SUCCESSO L'ANNO SCORSO A FEBBRAIO?

Ascolta il podcast con le notizie da non dimenticare

Ascolta "Un anno di notizie da non dimenticare 2025" su [Spreaker](#).



B BB B BBB BB BBB

C B CBB C B B C C B C B

21 DRE Radiocor

+B B B B BB B B BB B B B B BB B
 BB B B B BB B B B B B
 B B B BB B BB B C BB
 B B B B BB BB B B B B
 B BB B BB BB B BB B
 B B B BB B B BB B B BB
 B BB B B B B BB B B B
 B B B B B B B BB B B
 B B B B BB B BB B B B
 BB B B BB B BB B B

i .
 Cp+ i B B B BB
 B

C C



t B C B in
 i B B B
 B B B
 i B

h B B B B B BB BB B BB B B

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

C
C

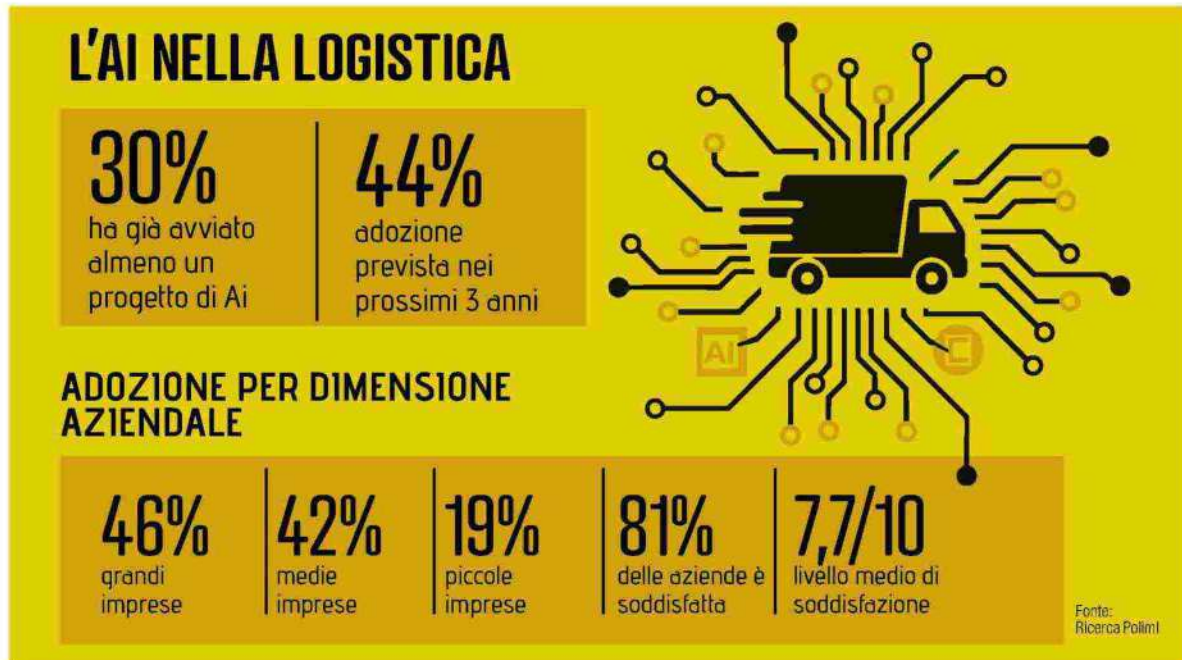
, B C B
t i B B B in t
B B B
i B

h B B B B B B B B B B B B

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

RETAIL & SERVIZI



L'ultimo miglio, la sfida delle consegne

Come stanno cambiando i processi e i mezzi impiegati, con una lenta adozione dell'elettrico. Tra ricerca di decarbonizzazione e conti economici difficili da far quadrare

Gian Basilio Nieddu

Negli anni novanta il sociologo Pietro Bellasi definì la città Spotpolis: uno spazio quasi da luna park. Oggi, con l'esplosione della consegna a domicilio di beni alimentari e non, potremmo parlare di una vera e propria furgolandia. È **l'ultimo miglio che incide sul traffico urbano e porta a una trasformazione profonda dell'organizzazione fisica e operativa della distribu-**

zione, tanto nella piccola quanto nella grande scala. La filiera logistica si sta adeguando da tempo, nel solco della transizione digitale ed energetica: più veicoli green, più sensori per aumentare la sicurezza, più intelligenza artificiale per ottimizzare itinerari e tempi di consegna. Ma non basta. **Cambia anche l'urbanistica**, con aree dedicate a smart e city locker e nuovi spazi attrezzati per il transhipment. Mutazioni che analizziamo attraverso tre casi aziendali. Partiamo dal progetto europeo Shift2Zero, in fase di test a Bologna. Lo spiega **Ettore Gualandi**, manager di Gruber Logistics: "I centri storici hanno regole sempre più stringenti per l'accesso dei veicoli: non solo limitazioni sulle finestre temporali, ma anche obblighi legati all'utilizzo di mezzi sem-

zati per il transhipment. Mutazioni che analizziamo attraverso tre casi aziendali. Partiamo dal progetto europeo Shift2Zero, in fase di test a Bologna. Lo spiega **Ettore Gualandi**, manager di Gruber Logistics: "I centri storici hanno regole sempre più stringenti per l'accesso dei veicoli: non solo limitazioni sulle finestre temporali, ma anche obblighi legati all'utilizzo di mezzi sem-

RETAIL & SERVIZI

pre più ecologici. L'azienda guarda alle nuove tecnologie, per esempio i veicoli elettrici, come una soluzione che verosimilmente dovrà essere adottata nel giro di qualche anno. La tecnologia esiste, i costi ormai abbastanza allineati e le normative stanno andando chiaramente in quella direzione". Le soluzioni? "Il progetto si basa, oltre all'utilizzo del classico **veicolo da 35 quintali, anche su un secondo mezzo leggero, prodotto dalla ditta Alké di Padova**. Più idoneo ad attraversare aree semipedonali grazie alla maggiore compattezza, offre una visibilità superiore, una **sensoristica che riduce il rischio di collisione con gli utenti e un sistema di geofencing** che gli permette di conoscere in tempo reale le regole del contesto in cui si muove, evitando per esempio l'accesso a zone interdette". Queste le caratteristiche ideali per il veicolo dell'ultimo miglio, oltre i mezzi però cambiano anche i piani urbanistici. "Nel nostro progetto si prevede una rottura di carico sulla cerchia dei viali che confinano con il centro di Bologna e il **transhipment da un veicolo tradizionale da 35 quintali a questo mezzo leggero** ma con una portata e una capacità volumetrica tali da permettere anche il carico di un pallet".

Sul fronte urbanistico, l'amministrazione di Bologna ha individuato tre siti strategici destinati al transhipment. "Sono stati installati tre locker che corrispondono alle aree logistiche di transhipment individuate nei pums (piano urbano della mobilità sostenibile) comunale. Con il progetto verifichiamo la sostenibilità tecnica ed economica di questo modello". L'ultimo miglio è ormai recepito nei documenti urbanistici delle città, che ne riconoscono l'importanza attraverso norme specifiche. Per la loro vicinanza ai centri urbani, anche i centri agroalimentari stanno puntando su questa funzione, sostenuti da una linea del Pnrr -oltre 250 milio-



ETTORE GUALANDI
MANAGER DI GRUBER
LOGISTICS

PROGETTI DI AI NELLA LOGISTICA

Secondo l'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" del Politecnico di Milano, da una ricerca su 7.187 aziende committenti emerge che il 30% ha già avviato progetti di intelligenza artificiale nella logistica. **L'adozione salirà al 44% nei prossimi tre anni.** Nelle grandi imprese l'AI è già presente nel 46% dei casi, si scende al 42% nelle medie e al 19% nelle piccole. L'uso è più diffuso tra i white collar (26%) rispetto ai blue collar (16%). Le applicazioni principali riguardano **gestione ordini e previsione della domanda** (entrambe al 14%), seguite dalla **gestione fornitori** (10%). Nel magazzino l'AI è impiegata dal 12% delle aziende, nel trasporto dal 7%. L'81% delle aziende che già utilizzano l'AI segnala benefici significativi in termini di servizio, qualità, produttività, costi e sostenibilità.



ni complessivi- che sta innovando i siti per sviluppare la logistica dell'ultimo miglio, aprendo inoltre agli operatori esterni al mercato, come già avviene, per esempio, a Vicenza e Reggio Emilia. **Gli operatori, oltre ai veicoli e agli hub dedicati, stanno investendo sempre più nella tecnologia per migliorare il servizio.** Innovazioni che ci ha illustrato **Matteo Cantaro**, chief operating officer della filiale di Milano di ForServices. L'azienda è presente su quasi tutto il territorio nazionale con quattro unità operative -Milano, Torino, Roma e Genova- e collabora sia con il mondo della distribuzione sia con player di riferimento come **Amazon Fresh**. Una realtà nativa dell'ultimo miglio, ma il settore evolve rapidamente e per questo, spiega Cantaro, "abbiamo ampliato il nostro raggio d'azione introducendo una **funzione interna di research and development e avviando i primi progetti di mobilità elettrica**, inclusi i nostri mezzi refrigerati". Sul piano digitale il manager sottolinea che "la logistica dell'ultimo miglio è diventata più rapida, flessibile e soprattutto data-driven". Cambiano anche le richieste dei clienti: "Oggi servono consegne puntuali e personalizzate, monitoraggio in tempo reale, capacità di gestire flussi variabili e complessi, oltre a un'ottimizzazione costante delle rotte". Serve innovazione "Noi abbiamo investito in tecnologia proprietaria e sviluppato **ForTms**, il nostro software di pianificazione e routing automatico pensato per minimizzare i costi e massimizzare la qualità del servizio". Un lavoro quotidiano di gestione ed elaborazione dei dati che si concentra all'interno di ForServicesLab "il nostro laboratorio di innovazione dove sviluppiamo soluzioni data-driven e tecnologie avanzate. Ottimizziamo il routing tramite algoritmi evoluti, analizziamo le performance con Kpi personalizzati, progettiamo processi su misura con

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

RETAIL & SERVIZI



DANIEL GRIMALDI
MARKETING AND
COMMUNICATION
COORDINATOR
DEL GRUPPO TORELLO

simulazioni e software tailor-made, e miglioriamo continuamente le attività di picking e delivery grazie a modelli predittivi e data analytics. Strumenti decisivi nella gestione di grandi volumi e nel controllo qualità". Questo secondo caso aziendale conferma la complessità del settore, che richiede una forte e continua dose di innovazione. Una sperimentazione continua, visto che si lavora dentro le città: organismi sociali in costante mutazione. E a gran velocità, conferma **Daniel Grimaldi**, marketing and communication coordinator del gruppo Torello, fondato nel 1975 in provincia di Avellino. Cinquant'anni di logistica alle spalle: "Facciamo i conti con l'accelerazione dell'e-Commerce alimentare post-Covid. La pandemia ha abituato i consumatori a modelli di acquisto omnicanale". È questo il dato che sta rivoluzionando la filiera, dove crescono "le aspettative di servizio: **consegne più frequenti, finestre orarie ristrette, maggiore puntualità e tracciabilità**". Un benchmark imposto da big player come Amazon, che ha alzato l'asticella anche per il food retail". Si traduce in "Più viaggi, lotti più piccoli, maggiore pressione sull'ultimo miglio". Senza dimenticare la "connessione con le dinamiche di overtourism che l'Italia vive da tem-

po". Le città, comprese le periferie, non sono più la somma di case, uffici e officine -in senso lato- ma distese di B&B e appartamenti turistici. Un tema politico caldo in tutto il mondo. "Ha impattato sul nostro modello operativo e sui rapporti con i clienti, che sempre più consapevolmente sono alla ricerca di un partner logistico strategico -sottolinea Grimaldi-, in grado di gestire la catena distributiva dall'inizio alla fine: ritiro, stoccaggio, picking, distribuzione e consegna finale". Un cambiamento che comporta il passaggio da "**semplice trasporto a servizio logistico integrato**" e "un maggiore coordinamento con piattaforme gdo, CeDi e punti di vendita e un focus su puntualità, affidabilità e gestione dei picchi. **I flussi non sono più regolari e la capacità di gestire l'incertezza diventa una discriminante nella scelta del partner logistico**". Infine, una maggiore integrazione informativa: "scambio dati più strutturato, slot di consegna, tracking e kpi di servizio". Aumentano anche le criticità: "tempi sempre più compressi, anche a causa delle regole di distribuzione nelle aree urbane; finestre di consegna sempre più strette e il tema spinoso delle code ai CeDi". Un sostegno arriva dall'AI, che "nel breve periodo è un fattore competitivo per chi investe prima; nel medio-lungo termine diventerà un requisito minimo di mercato, soprattutto per lavorare con le grandi insegne della gdo e competere con gli standard imposti dai big player globali". Non se ne può fare a meno, ma, conclude il manager, "c'è un tema legato alla formazione". I tre casi aziendali confermano che oggi bisogna confrontarsi con la transizione energetica e digitale in un contesto urbanistico ed economico in profonda mutazione. Le aziende si adattano e sono anche proattive, quando possibile cercano soluzioni in casa attraverso i propri dipartimenti di ricerca e sviluppo.

Il modello olandese

*L'esplosione dell'ultimo miglio provoca un aumento dell'inquinamento atmosferico, un fenomeno con ricadute sanitarie rilevanti che aziende e istituzioni stanno cercando di mitigare. Una ricerca di Clean Cities sui trasporti commerciali a emissioni zero, indica il modello dei Paesi Bassi: in 18 città olandesi sono state introdotte aree a zero emissioni (Zez-F) per il trasporto merci. I risultati sono significativi: **nel primo semestre del 2025 il 78% dei nuovi furgoni immatricolati è elettrico, contro una media europea ferma al 9%**. Anche in Italia crescono le soluzioni a emissioni zero. Nel comparto camion domina ancora il diesel, ma i dati dell'associazione **Anfia** mostrano una tendenza alla riduzione delle emissioni, con una crescita a tre cifre dei veicoli elettrici. E nonostante l'allentamento delle regole sullo stop ai motori termici previsto nel 2035 deciso dalla Commissione Europea, **il sistema continua a investire in flotte più green: dai combustibili alternativi all'elettrico, fino alle prime sperimentazioni sull'idrogeno**.*



MATTEO CANTARO
COO DELLA FILIALE DI
MILANO DI FORSERVICES



B BB B BBB BB BBB

CBB C C B B C
CBC CBB B

24 ORE
Radiocor

+B	B	B	B	BB	B	B	BB	BB	B	BC	B	BB
	B		B	B	B	B	B	B	B	B	B	BB
C		C		B		C		B		B		B
		B		BB	B	B	B	B	B	B	B	B
	B		BB	BC	BB	B	B	B	B	BB		BB
+	B	BB	BB	BB	B	B	BB	B	BB	B	B	B
	BB	B	BB	B	B	B	B	B	B	B	B	BB
	B		B	BB	B	BB	B	B	B	B	B	B
h												
Cp+ i	B		B	B	B	BB						
B												

C
C B C C B C B BB C B
C B C B C B C

in

h B B BB B BB BB B BB BB B B

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



STARTMAG » MOBILITÀ » Auto europee in crisi: l'Ue allenta il bando 2035 e cerca di salvare la competitività. Report Ispi

Auto europee in crisi: l'Ue allenta il bando 2035 e cerca di salvare la competitività. Report Ispi

L'industria automobilistica europea è in crisi per la transizione elettrica lenta, la concorrenza cinese e gli obiettivi climatici irraggiungibili: ora l'Ue corre ai ripari con un piano di sostegno e allentando il bando ai motori endotermici dal 2035.

15 Febbraio 2026 15:48

L'automotive europeo sta attraversando una delle crisi più serie della sua storia recente, scrive Antonio Sileo in un [capitolo](#) intitolato "Auto europea: verso una correzione di rotta?" incluso in un nuovo [rapporto Ispi](#) dedicato alla sicurezza energetica.

La domanda di auto, soprattutto quelle elettriche, cresce molto più lentamente di quanto previsto dal Green Deal, mentre i costruttori cinesi guadagnano terreno con prezzi aggressivi e un'offerta sempre più ampia.

Il risultato è una perdita di competitività, tagli di posti di lavoro e investimenti in bilico. Per provare a invertire la rotta, osserva l'autore, l'Unione Europea ha aperto un dialogo strategico guidato direttamente da Ursula von der Leyen e ha varato un piano d'azione per sostenere il settore.

Allo stesso tempo ha dovuto fare marcia indietro su alcune regole rigide, in particolare sul famoso "bando" alle auto a benzina e diesel dal 2035.

Una crisi che non accenna a finire

Il settore auto europeo è in affanno da tempo. Le vendite di veicoli elettrici arrancano, lontane dagli obiettivi climatici, e l'arrivo massiccio di marchi cinesi sta cambiando

gli equilibri.

Fabbriche che riducono turni, esuberanti annunciati, investimenti congelati: la situazione è ormai strutturale.

A gennaio 2025 la Commissione ha deciso di affrontare il problema di petto, aprendo un tavolo politico di alto livello proprio con von der Leyen in prima linea.

Il piano in cinque mosse per non affondare

Dal dialogo, rimarca Sileo, è uscito un piano d'azione concreto, organizzato attorno a cinque pilastri: più innovazione e digitalizzazione, una transizione verso la mobilità pulita, catene di approvvigionamento più solide, persone formate e protette dal punto di vista sociale, regole di gioco uguali per tutti.

Tra le misure annunciate ci sono un'Alleanza europea per i veicoli connessi e autonomi, un miliardo di euro di fondi Horizon Europe per ricerca e sviluppo, programmi di leasing accessibile per chi ha meno risorse, regole più severe sull'origine dei componenti nelle misure anti-dumping e un'attenzione maggiore al riciclo dei materiali delle auto.

Le prime correzioni

Ancora prima di pubblicare il piano, l'Ue ha dovuto correre ai ripari sul Regolamento CO2 del 2023. Gli obiettivi 2025 erano ormai irraggiungibili: senza abbastanza vendite di elettriche, i costruttori rischiavano multe pesantissime anche sulle auto tradizionali.

La soluzione è stata spalpare le penalità fino al 2027, dando un po' di ossigeno. Ma era solo l'inizio.

Addio (parziale) al divieto totale del 2035

La pressione è arrivata da più parti: Germania in testa, PPE, Italia insieme a Polonia, Ungheria, Slovacchia, Repubblica Ceca e Bulgaria.

Alla fine la Commissione ha anticipato di un anno la revisione del regolamento e ha proposto un aggiustamento importante: dal 2035 non più 100% di emissioni zero, ma 90%.

In pratica si potranno ancora vendere auto a benzina, diesel, ibride plug-in e range extender, a patto di compensare le emissioni con crediti (acciaio verde europeo, e-fuels, biocarburanti). L'obiettivo al 2030 è stato abbassato dal 50% al 40%.

Mario Draghi, già nel suo rapporto sulla competitività, aveva detto chiaramente che il mercato non stava seguendo il copione previsto: infrastrutture di ricarica insufficienti, batterie e semiconduttori che non decollano in Europa, prezzi alti, innovazione indietro rispetto alla Cina.

Che cosa ne pensano le case e i politici

Come ricorda Sileo, Von der Leyen ha parlato di "realismo necessario per salvare l'industria".

Le reazioni del comparto sono state miste. Acea (l'associazione dei costruttori) ha salutato un primo passo verso maggiore flessibilità, ma ha ribadito che gli obiettivi restano irrealistici.

Anfia, in Italia, ha chiesto "fatti, non solo parole" e ha criticato l'atteggiamento rigido di Francia e Spagna.

Antonio Filosa di Stellantis è stato tra i più diretti: "pacchetto insufficiente", manca attenzione ai veicoli commerciali, ai costi energetici e del lavoro.

Le tedesche (BMW, Mercedes, Volkswagen) vedono nella revisione un'apertura alla neutralità tecnologica e un segnale positivo, anche se chiedono ancora di più.

Manfred Weber, leader del PPE, è stato netto: "Il divieto ai motori endotermici è fuori discussione".

Serve cambiare passo, e in fretta

La strategia europea punta tutto sulla sostituzione rapida del parco auto con vetture a zero emissioni. Ma i dati dicono che non sta funzionando: il circolante invecchia, le emissioni calano troppo poco, gli incentivi non bastano a cambiare le abitudini.

L'autore suggerisce di puntare di più sulla decarbonizzazione dei carburanti già oggi (e-fuels, biocarburanti avanzati), perché possono ridurre le emissioni di tutte le auto in circolazione, non solo di quelle nuove.

Senza un cambio di rotta più deciso, il rischio è di perdere competitività, posti di lavoro e, alla fine, anche credibilità sugli obiettivi climatici.

Articoli correlati

DI REDAZIONE START MAGAZINE

Quanto rischia l'Europa con la dipendenza dalle importazioni di energia. Report Wsj

L'Europa dipende sempre più dalle importazioni di energia, anche più di Cina e India. Questa ...



**Economia e finanza: gli avvenimenti di MERCOLEDI' 18 febbraio**

FINANZA - Roma: Comitato Esecutivo Abi. Ore 10,00. Partecipa, tra gli altri, Piero Cipollone, componente del Comitato Esecutivo della Banca Centrale Europea. Anche in streaming. - Conferenza stampa per presentazione dati VeM - Venture Capital Monitor, organizzata da Aifi e Liuc. Ore 11,00. In streaming. **RIUNIONI DEI CONSIGLI DI AMMINISTRAZIONE** - **APPROVAZIONE DATI CONTABILI:** Brunello Cucinelli. **INCONTRI SOCIETA' QUOTATE** - Conference call Edison. Ore 9,00. - Conference call Recordati. Ore 14,00. - Conference call Brunello Cucinelli. Ore 18,00. **ASSEMBLEE DEGLI AZIONISTI** - Nessun appuntamento in agenda. **DATI MACROECONOMICI** - Giappone: Bilancia commerciale, gennaio. Ore 0,50. - Gran Bretagna: CPI a/a, gennaio. Ore 8,00. - Gran Bretagna: CPI m/m, gennaio. Ore 8,00. - Francia: IPCA m/m finale, gennaio. Ore 8,45. - Francia: IPCA a/a finale, gennaio. Ore 8,45. - Francia: CPI m/m Ex Tob, gennaio. Ore 8,45. - Stati Uniti: Ordini beni durevoli ex-trasp m/m prelim. dicembre. Ore 14,00. - Stati Uniti: Ordinativi, beni durevoli m/m prelim. dicembre. Ore 14,00. - Stati Uniti: Licenze edilizie, dicembre. Ore 14,30. - Stati Uniti: Nuovi cantieri residenziali, dicembre. Ore 14,30. - Stati Uniti: Produzione industriale m/m, gennaio. Ore 15,15. - Stati Uniti: Impiego capacita' produttiva, gennaio. Ore 15,15. - Stati Uniti: Acquisti netti att. finanziarie (l/term.), dicembre. Ore 22,00. **ECONOMIA** - Roma: seconda edizione di "Startup Network. Creiamo insieme l'impresa del domani", iniziativa promossa dal Gruppo di Lavoro Nuova Imprenditoria e Startup. Nel corso dell'evento, l'assegnazione del premio "Unindustria Startup Network 2026", conferito alla Startup piu' innovativa. Ore 15,00. Presso la sede Unindustria, via Andrea Noale 206. - Cison di Valmarino (Tv): "La mobilita' nei grandi eventi: il grande evento della mobilita'", organizzato da Agens. Ore 17,30. Partecipa, tra gli altri, Leopoldo Destro, delegato del presidente di Confindustria per Trasporti, Logistica e Industria del Turismo. Presso Castelbrando. **POLITICA E ATTIVITA' PARLAMENTARE CAMERA** 8,30 audizione presidente Beretta, Franco Gussalli Beretta (Difesa) 9,30 Ddl insequestrabilita' opere d'arte prestate da Stati o istituzioni culturali straniere; disegni di legge per la modifica delle intese tra Governo italiano e Assemblee di Dio in Italia, e con la Tavola valdese: Ddl lotta contro il virus Hiv, Aids, Hpv e infezioni a trasmissione sessuale (Aula) 11,00 DdI milleproroghe (Aula) 12,00 Ddl tutela campagne elettorali da alterazioni Al (Affari costituzionali) 13,00 preannunciata richiesta fiducia su DI milleproroghe (Aula) 13,30 audizioni FareAmbiente; Arera; Nuclitalia; esperti su Ddl delega energia nucleare sostenibile (Ambiente e Attivita' produttive riunite) 13,30 Ddl delega data center (Trasporti) 13,30 Dlgs direttiva trasparenza retributiva; Ddl congedi parentali; Ddl caregiver (Lavoro) 13,30 Ddl agricoltura (Agricoltura) 14,00 Ddl delega riforma ordinamento forense (Giustizia) 14,00 audizioni Unrae; Federauto; **Anifa**; Assopetroli-Assoenergia; Federchimica-Assogasliquidi; Federmanager su Regolamento emissioni CO2 veicoli leggeri nuovi (Politiche Ue) 14,30 question time ministero Infrastrutture e Trasporti (Ambiente e Lavori pubblici) 14,45 audizioni Ance; Italia nostra; Archeologi; Amici della terra; Aidia su Ddl delega revisione codice beni culturali e del paesaggio (Ambiente e Lavori pubblici) 15,00 question time ministri (Aula) 15,00 audizione Legambiente e Wwf su Dlgs direttiva tutela penale ambiente (Giustizia) **SENATO** 9,00 Ddl Lep, Ddl contrasto antisemitismo (Affari Costituzionali) 9,15 Audizioni di Anbi, Cabina regia unitaria mondo venatorio, Aic, Coldiretti, Cia, Confagricoltura, Copagri su Dlgs ripristino natura (Ambiente) 9,30 Istituzione commissione inchiesta su fake news (Affari Costituzionali) 10,00 Atti e proposte normative Ue su



quadro finanziario pluriennale 2028-2034 (Bilancio) 11,00 DI Ucraina (Esteri)
 11,30 Dm Gcap (Esteri) 12,00 e 15,30 Dlgs Tuf (Giustizia e Finanze) 16,00 Audizione
 di Anadis su Ddl sostegno edicole (Finanze) 16,30 Sindacato ispettivo (Finanze)
 17,00 Proposta risoluzione su risanamento imprese (Finanze) 17,30 Dlgs accesso Pmi
 mercati capitali (Finanze) 18,00 Ddl sostegno edicole, Ddl incentivi fiscali rientro
 pensionati (Finanze) ORGANISMI BICAMERALI 8,30 audizione Federolio
 (Ecomafie). Red- (RADIOCOR) 16-02-26 19:33:45 (0528) 5 NNNN Tag

[Economia e finanza: gli avvenimenti di MERCOLEDI' 18 febbraio]