



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 13 al 19 gennaio 2026

Torino, 23 gennaio 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Ftaonline.com	16/01/2026	<i>Stellantis sotto pressione in Borsa: il mercato non crede piu' alle promesse</i>	2
	Ilgazzettino.it	16/01/2026	<i>Anfia, produzione automotive italiana ancora in calo: a novembre -5%. Il cumulato 11 mesi 2025 segna</i>	6
	Ilmattino.it	16/01/2026	<i>Anfia, produzione automotive italiana ancora in calo: a novembre -5%. Il cumulato 11 mesi 2025 segna</i>	8
	Ilmessaggero.it	16/01/2026	<i>Anfia, produzione automotive italiana ancora in calo: a novembre -5%. Il cumulato 11 mesi 2025 segna</i>	10
	LeaseNews.it	16/01/2026	<i>Produzione auto negativa anche a novembre 2025</i>	12
	Motorionline.com	16/01/2026	<i>ANFIA: la produzione automotive in Italia in calo anche a novembre, -5%</i>	13
	Rottadeitrasporti.it	16/01/2026	<i>ANFIA: il 2025 si chiude positivamente soltanto per i veicoli trainati</i>	16
	Vadoetornoweb.com	16/01/2026	<i>I furgoni e pick-up Maxus in Italia saranno commercializzati direttamente da SAIC Motor</i>	18
	Vadoetornoweb.com	16/01/2026	<i>Speciale Mercato. Calano le immatricolazioni di furgoni in Italia (-5%). Ecco chi vende di piu'</i>	22
38	La Stampa	17/01/2026	<i>Toyota a Torino a caccia di nuovi fornitori Via al mese di mobilitazioni per Mirafiori (L.Di Paco/R.Levi)</i>	26
13	L'Eco di Bergamo	17/01/2026	<i>L'automotive attende la ripresa "Proteggere le produzioni Ue"</i>	28
	Borsaitaliana.it	17/01/2026	<i>Auto: Anfia, Ranieri Niccoli (Lamborghini) presidente del Gruppo Costruttori</i>	30
	Lastampa.it	17/01/2026	<i>Toyota a Torino a caccia di nuovi fornitori mentre parte il mese di mobilitazioni per Mirafiori</i>	31
	Borsaitaliana.it	18/01/2026	<i>Auto: Anfia, dicembre positivo per autocarri e trainati, in calo autobus</i>	33
	Borsaitaliana.it	18/01/2026	<i>Auto: Anfia, dicembre positivo per autocarri e trainati, in calo autobus -2-</i>	34
I+II/	Nordovest Economia (Stampa - Secolo XIX)	19/01/2026	<i>Inserto - l'avanzata della Cina (L.Di Paco)</i>	36
III	Nordovest Economia (Stampa - Secolo XIX)	19/01/2026	<i>Int. a G.Giorda: Inserto - "Oggi e' il turno del Dragone Piu' fusioni per sopravvivere " (L.D.p.)</i>	40
1+3	Torino Cronacaqui	19/01/2026	<i>Toyota vuole l'indotto Fiat</i>	42
	Abruzzonews.eu	19/01/2026	<i>Abruzzo avvia il PRRI Automotive con Anfia per la riconversione industriale</i>	44
	Abruzzonews24.com	19/01/2026	<i>Regione Abruzzo, la nota: Per l'Automotive avviato iter per il riconoscimento del Piano di riconvers</i>	46
	Fleetime.it	19/01/2026	<i>Automotive 2026: rincaro Diesel e la sfida Stellantis-Cina</i>	48
	Ilnuovoonline.it	19/01/2026	<i>Per l'Automotive avviato iter per il riconoscimento del Piano di riconversione e riqualificazione ind</i>	50
	Lastampa.it	19/01/2026	<i>Le mani di Pechino sull'indotto auto</i>	52
	Regione.Abruzzo.it	19/01/2026	<i>Per l'Automotive avviato iter per il riconoscimento del Piano di riconversione e riqualificazione in</i>	54
	Torinocronaca.it	19/01/2026	<i>C'e' vita (anche) oltre Fiat: a Torino arriva Toyota in cerca di fornitori</i>	57



Alessandro Magagnoli

Argomenti

Mercato ItalianoStellantis

Stellantis sotto pressione in Borsa: il mercato non crede più alle promesse

pubblicato: 16. gen 2026 11:44

7 min

Il 2026 come anno della verità per Stellantis: la strategia di Filosa convince sulla carta, ma gli investitori aspettano l'execution




© FOTO

Tabella dei Contenuti

Il nodo centrale: gli Stati Uniti hanno deluso (e pesano più di tutto)Portafoglio marchi troppo ampio e poco focalizzatoLa "svolta EV" di Tavares lascia una pesante ereditàProduzione italiana in crisi: zavorra industriale e politicaLa "nuova" strategia è credibile, ma tutta da

dimostrare Perché il titolo continua a scendere, nonostante valutazioni basse? Conclusione: perché non piace oggi (ma potrebbe piacere domani) Stellantis – Analisi tecnica

 **Analisi e strategie di mercato, spiegate con chiarezza. Notizie finanziarie, trend azionari e spunti per investire in modo consapevole. Unisciti al nostro Telegram canale **Trading Azioni Ftaonline**, per aggiornamenti esclusivi sul mondo della finanza.**

La debolezza strutturale di **Stellantis in Borsa** (-29,9% a/a) non è legata a un singolo evento, ma a **un insieme coerente di fattori industriali, strategici e finanziari** che hanno progressivamente eroso la fiducia degli investitori. Provo a sintetizzarli in modo ordinato, collegando numeri, strategia e percezione del mercato.

Il nodo centrale: gli Stati Uniti hanno deluso (e pesano più di tutto)

Per un gruppo globale come Stellantis, il **Nord America è il principale driver di margini e cash flow**. Ed è proprio qui che si è consumata la perdita di credibilità.

- **Vendite globali -12,3% dal 2021 al 2024**
- **Vendite USA -27% nello stesso periodo**
- **Quota di mercato USA scesa dall'11,6% all'8%**
- **Retrocessione dal 4° al 6° posto nel ranking americano**

Il mercato non penalizza tanto il calo ciclico, quanto il fatto che **Stellantis abbia perso terreno proprio nel mercato più profittevole**, mentre i competitor (GM, Ford, ma anche Toyota) hanno difeso meglio volumi e posizionamento.

Portafoglio marchi troppo ampio e poco focalizzato

Le dichiarazioni di Filosa sul possibile **ridimensionamento dei brand negli USA** vanno lette come un'ammissione implicita di un problema noto al mercato da tempo: **troppe marche, poco focus**.

I numeri parlano chiaro:

- **Alfa Romeo USA FY25: 5.700 auto**
- **Fiat USA FY25: 1.300 auto**
- **Insieme: 0,6% dei volumi USA, circa 0,2% del gruppo**

È razionale, industrialmente, ipotizzare un'uscita o un forte ridimensionamento.

Ma per gli investitori questo significa:

- **riconoscere che alcune scommesse strategiche sono fallite**
- **accettare anni di investimenti con ritorni marginali**

Bene nel lungo periodo, ma **doloroso nel breve**, soprattutto in termini di narrazione.

La “svolta EV” di Tavares lascia una pesante eredità

Uno dei motivi principali della sfiducia è il **conto salato dell'elettrico**.

Secondo Banca Akros:

- **8,6 miliardi € di impairment EV nel 2025**
 - 2,6 mld cash
 - ~6 mld non cash
- **Free cash flow operativo 2025 stimato a -5,5 mld €**
- **Margine operativo crollato all'1,9%**
- **EPS adjusted: 0,74 € vs 2,49 € nel 2024**

Il mercato non ama:

- incertezza strategica
- revisioni massive di piani industriali
- distruzione di capitale, anche se "non cash"

Ed è esattamente ciò che Stellantis sta attraversando.

Produzione italiana in crisi: zavorra industriale e politica

Il dato **Anfia** è un altro elemento che pesa, soprattutto sugli investitori europei:

- Produzione autoveicoli Italia 2025: **~450mila unità**
- **-23% vs 2024**
- **-50% vs 2019**

Questo non incide solo sui conti, ma:

- alimenta **pressioni politiche e sindacali**
- riduce flessibilità industriale
- rende più complessa la riallocazione delle piattaforme

Il mercato teme che **l'Italia resti un tema più politico che industriale**, almeno nel breve.

La "nuova" strategia è credibile, ma tutta da dimostrare

Il messaggio di Filosa è chiaro e, per certi versi, apprezzato:

- focus su **Jeep e Ram**
- ritorno a **motori termici e ibridi**
- maggiore **affordability** (modelli <30.000 \$)
- meno ideologia EV, più pragmatismo
- **13 miliardi \$ di investimenti USA**

Il problema non è la strategia.

Il problema è che **il mercato vuole vedere l'execution**, non le slide.

E qui nasce il mantra che oggi domina il titolo:

"Show me, don't tell me"

Perché il titolo continua a scendere, nonostante valutazioni basse?

Perché oggi Stellantis è vista come:

- un gruppo **in transizione**
- con **utili compressi**
- **cash flow negativo**
- e **visibilità limitata fino al 2026**

Il mercato:

- **sconta già il 2026**
- ma non è ancora convinto che la svolta sarà reale e tempestiva

Non a caso:

- Equita SIM: **HOLD, TP 9,50**
- Akros: **BUY, TP 12**, ma guardando oltre il “bagno di sangue” 2025

Conclusione: perché non piace oggi (ma potrebbe piacere domani)

Stellantis oggi non piace perché:

- ha perso centralità negli USA
- paga errori strategici sull'EV
- ha margini e cassa sotto pressione
- deve ancora dimostrare di saper eseguire il cambio di rotta

Potrebbe tornare a piacere se:

- il Capital Markets Day porterà numeri concreti
- i nuovi modelli termici/ibridi rilanceranno volumi USA
- il 2025 verrà percepito come “anno zero” e non come declino strutturale

In sintesi: **il mercato non sta bocciando Stellantis, sta chiedendo prove. Il 2026, come dice Filosa, sarà davvero l'anno della verità.**

Stellantis – Analisi tecnica

Dal massimo relativo in area **13,75 euro**, Stellantis ha avviato una fase correttiva profonda che ha completamente compromesso la struttura rialzista di medio periodo. Il rimbalzo successivo si è fermato **esattamente sul 50% di ritracciamento di Fibonacci** del ribasso precedente (area **10,50 euro**), un livello tecnicamente debole che ha confermato la natura **correttiva e non impulsiva** del recupero.

Questo dettaglio è cruciale:

nei trend forti i prezzi tendono a recuperare oltre il 61,8% del movimento precedente, mentre qui il mercato si è fermato prima, segnalando **domanda fragile e vendite strutturali in agguato**.

Struttura recente: canale e possibile flag ribassista

Dai minimi di area **7,25 euro** si è sviluppata una fase di recupero ordinata, incanalata in un **canale rialzista ben definito**, ma con caratteristiche più da **consolidamento correttivo** che da nuovo trend:

- massimi crescenti ma poco convincenti
- volumi non espansivi
- incapacità di attaccare resistenze chiave (9,75–10,00)

Nella parte finale del grafico si intravede una **possibile flag ribassista**:

- asta di discesa precedente
- rimbalzo laterale / leggermente ascendente
- perdita di momentum in prossimità della parte alta del canale

Questo tipo di configurazione **aumenta il rischio di una nuova gamba ribassista**.

Livello chiave: 8,30 euro

Il livello **8,30 euro** è oggi **il vero spartiacque tecnico**:

- coincide con supporti statici e dinamici
- è la base della struttura laterale degli ultimi mesi
- è vicino alla parte bassa del canale rialzista

Una rottura decisa di 8,30 euro aprirebbe spazio a un affondo rapido, con obiettivi tecnici coerenti in area:



Anfia, produzione automotive italiana ancora in calo: a novembre -5%. Il cumulato 11 mesi 2025 segna -11,7%

condividi l'articolo



A novembre 2025, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 5% rispetto ad novembre 2024, mentre nei primi undici mesi del 2025 diminuisce dell'11,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del 7,6% a novembre 2025 e diminuisce del 17,8% nei primi undici mesi del 2025 rispetto allo stesso periodo del 2024; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi registra una flessione del 16,7% nel mese e rimane stabile nel cumulato (-0,0%); infine, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori3 aumenta lievemente dello 0,3% nel mese e cala del 5,2% a gennaio-novembre 2025. Secondo i dati preliminari di Anfia, la produzione domestica delle sole autovetture a novembre ammonta a circa 18.000 unità di volume, in calo del 27,9% rispetto a novembre 2024.

«Il comparto produttivo automotive - spiega l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica - si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva in lieve aumento a novembre 2025 rispetto ai livelli dell'undicesimo mese dello scorso anno». L'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, registra una crescita dell'1,4% a novembre e chiude a -0,5% i primi undici mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2024. Il fatturato dell'industria in

ECONOMIA



PIANO PER L'ITALIA
Stellantis scommette su IA e microchip Made in Italy. Entra in 2 enti del Mimit per rafforzare strategia industriale automotive



IL DEBUTTO
Saic Motor: dopo il successo di MG, sbarca in Italia con i veicoli commerciali Maxus

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione positiva dell'1,6% ad ottobre 2025, ultimo dato disponibile (+1,8% sul mercato interno e +1,3% sui mercati esteri) e chiude i primi dieci mesi dell'anno a -0,3% (-0,1% il mercato interno e -0,8% i mercati esteri).

«A novembre prosegue il calo dell'indice della produzione automotive italiana (-5%) - afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di Anfia - Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli si mantiene in flessione nel mese (-7,6%) - complice il calo registrato, secondo i dati preliminari di Anfia, dalla produzione di autovetture, -27,9%, per un totale di circa 18.000 unità prodotte - mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori chiude in lieve rialzo, a +0,3%, ma risulta in flessione del 5,2% nel cumulato da inizio anno. Secondo le stime di Anfia per la chiusura d'anno, i volumi della produzione domestica di autoveicoli a fine 2025 risulteranno in ulteriore diminuzione, attestandosi intorno alle 450mila unità, il 23% in meno rispetto al 2024 e circa la metà dei volumi rispetto al 2019.

Il 2025 si è confermato un anno debole dal punto di vista produttivo, ma confidiamo che nel 2026 possa avviarsi una graduale ripresa, sostenuta dall'implementazione dei piani produttivi del Gruppo Stellantis - condizionata, a sua volta, da una revisione del Regolamento europeo sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri che vada nella direzione auspicata con interventi incisivi e ben dettagliati - e dall'adozione di misure adeguate sul fronte dell'offerta, in particolare in materia di contenimento dei costi energetici e di agevolazioni fiscali a sostegno degli investimenti».

A gennaio-settembre 2025 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 12,09 miliardi di Euro, mentre l'import vale 26,69 miliardi di Euro. La Germania rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 17,2%, seguita da Stati Uniti (16,2%) e Francia (12,3%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 18,52 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 5,40 miliardi. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta un calo del 7,9% ad ottobre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in diminuzione dell'11,9% e di una componente estera a -4,5%.

A gennaio-ottobre 2025, il fatturato cala invece del 9,3% (-12,9% il fatturato interno e -6,1% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 3,3% ad ottobre (-5,7% la componente interna e -1,3% la componente estera). Nel periodo gennaio-ottobre 2025, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 10,5%, con un calo del 18,6% della componente interna e del 2,7% della componente estera.



condividi l'articolo



venerdì 16 gennaio 2026 - Ultimo aggiornamento: 14:47 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, produzione automotive italiana ancora in calo: a novembre -5%. Il cumulato 11 mesi 2025 segna -11,7%



Stellantis scommette su IA e microchip Made in Italy. Entra in 2 enti del Mimit per rafforzare strategia industriale automotive



Saic Motor: dopo il successo di MG, sbarca in Italia con i veicoli commerciali Maxus

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

M Motori

Seguici su

inserisci testo...



HOME COSTRUTTORI NEWS ANTEPRIME PROVE SPECIALI MOTORSPORT DUERUOTE ALTRE SEZIONI VIDEO FOTO

ECONOMIA SICUREZZA ECOLOGIA EVENTI NORMATIVE INTERVISTE STORICHE SHARING PNEUMATICI COMMERCIALI NAUTICA



Anfia, produzione automotive italiana ancora in calo: a novembre -5%. Il cumulato 11 mesi 2025 segna -11,7%

condividi l'articolo



A novembre 2025, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 5% rispetto ad novembre 2024, mentre nei primi undici mesi del 2025 diminuisce dell'11,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del 7,6% a novembre 2025 e diminuisce del 17,8% nei primi undici mesi del 2025 rispetto allo stesso periodo del 2024; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi registra una flessione del 16,7% nel mese e rimane stabile nel cumulato (-0,0%); infine, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori3 aumenta lievemente dello 0,3% nel mese e cala del 5,2% a gennaio-novembre 2025. Secondo i dati preliminari di Anfia, la produzione domestica delle sole autovetture a novembre ammonta a circa 18.000 unità di volume, in calo del 27,9% rispetto a novembre 2024.

«Il comparto produttivo automotive - spiega l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica - si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva in lieve aumento a novembre 2025 rispetto ai livelli dell'undicesimo mese dello scorso anno». L'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, registra una crescita dell'1,4% a novembre e chiude a -0,5% i primi undici mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2024. Il fatturato dell'industria in

ECONOMIA



PIANO PER L'ITALIA
Stellantis scommette su IA e microchip Made in Italy. Entra in 2 enti del Mimit per rafforzare strategia industriale automotive



IL DEBUTTO
Saic Motor: dopo il successo di MG, sbarca in Italia con i veicoli commerciali Maxus

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione positiva dell'1,6% ad ottobre 2025, ultimo dato disponibile (+1,8% sul mercato interno e +1,3% sui mercati esteri) e chiude i primi dieci mesi dell'anno a -0,3% (-0,1% il mercato interno e -0,8% i mercati esteri).

«**A novembre prosegue** il calo dell'indice della produzione automotive italiana (-5%) - afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **Anfia** - Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli si mantiene in flessione nel mese (-7,6%) - complice il calo registrato, secondo i dati preliminari di **Anfia**, dalla produzione di autovetture, -27,9%, per un totale di circa 18.000 unità prodotte - mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori chiude in lieve rialzo, a +0,3%, ma risulta in flessione del 5,2% nel cumulato da inizio anno. Secondo le stime di **Anfia** per la chiusura d'anno, i volumi della produzione domestica di autoveicoli a fine 2025 risulteranno in ulteriore diminuzione, attestandosi intorno alle 450mila unità, il 23% in meno rispetto al 2024 e circa la metà dei volumi rispetto al 2019.

Il 2025 si è confermato un anno debole dal punto di vista produttivo, ma confidiamo che nel 2026 possa avviarsi una graduale ripresa, sostenuta dall'implementazione dei piani produttivi del Gruppo Stellantis - condizionata, a sua volta, da una revisione del Regolamento europeo sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri che vada nella direzione auspicata con interventi incisivi e ben dettagliati - e dall'adozione di misure adeguate sul fronte dell'offerta, in particolare in materia di contenimento dei costi energetici e di agevolazioni fiscali a sostegno degli investimenti».

A gennaio-settembre 2025 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 12,09 miliardi di Euro, mentre l'import vale 26,69 miliardi di Euro. La Germania rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 17,2%, seguita da Stati Uniti (16,2%) e Francia (12,3%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 18,52 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 5,40 miliardi. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta un calo del 7,9% ad ottobre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in diminuzione dell'11,9% e di una componente estera a -4,5%.

A gennaio-ottobre 2025, il fatturato cala invece del 9,3% (-12,9% il fatturato interno e -6,1% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 3,3% ad ottobre (-5,7% la componente interna e -1,3% la componente estera). Nel periodo gennaio-ottobre 2025, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 10,5%, con un calo del 18,6% della componente interna e del 2,7% della componente estera.



condividi l'articolo



venerdì 16 gennaio 2026 - Ultimo aggiornamento: 14:47 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, produzione automotive italiana ancora in calo: a novembre -5%. Il cumulato 11 mesi 2025 segna -11,7%



Stellantis scommette su IA e microchip Made in Italy. Entra in 2 enti del Mimit per rafforzare strategia industriale automotive



Saic Motor: dopo il successo di MG, sbarca in Italia con i veicoli commerciali Maxus

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Anfia, produzione automotive italiana ancora in calo: a novembre -5%. Il cumulato 11 mesi 2025 segna -11,7%

condividi l'articolo



A novembre 2025, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 5% rispetto ad novembre 2024, mentre nei primi undici mesi del 2025 diminuisce dell'11,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del 7,6% a novembre 2025 e diminuisce del 17,8% nei primi undici mesi del 2025 rispetto allo stesso periodo del 2024; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi registra una flessione del 16,7% nel mese e rimane stabile nel cumulato (-0,0%); infine, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori3 aumenta lievemente dello 0,3% nel mese e cala del 5,2% a gennaio-novembre 2025. Secondo i dati preliminari di **Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture a novembre ammonta a circa 18.000 unità di volume, in calo del 27,9% rispetto a novembre 2024.

«**Il comparto produttivo automotive** - spiega l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica - si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva in lieve aumento a novembre 2025 rispetto ai livelli dell'undicesimo mese dello scorso anno». L'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, registra una crescita dell'1,4% a novembre e chiude a -0,5% i primi undici mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2024. Il fatturato dell'industria in

ECONOMIA



PIANO PER L'ITALIA
Stellantis scommette su IA e microchip Made in Italy. Entra in 2 enti del Mimit per rafforzare strategia industriale automotive



IL DEBUTTO
Saic Motor: dopo il successo di MG, sbarca in Italia con i veicoli commerciali Maxus

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione positiva dell'1,6% ad ottobre 2025, ultimo dato disponibile (+1,8% sul mercato interno e +1,3% sui mercati esteri) e chiude i primi dieci mesi dell'anno a -0,3% (-0,1% il mercato interno e -0,8% i mercati esteri).

«**A novembre prosegue** il calo dell'indice della produzione automotive italiana (-5%) - afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **Anfia** - Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli si mantiene in flessione nel mese (-7,6%) - complice il calo registrato, secondo i dati preliminari di **Anfia**, dalla produzione di autovetture, -27,9%, per un totale di circa 18.000 unità prodotte - mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori chiude in lieve rialzo, a +0,3%, ma risulta in flessione del 5,2% nel cumulato da inizio anno. Secondo le stime di **Anfia** per la chiusura d'anno, i volumi della produzione domestica di autoveicoli a fine 2025 risulteranno in ulteriore diminuzione, attestandosi intorno alle 450mila unità, il 23% in meno rispetto al 2024 e circa la metà dei volumi rispetto al 2019.

Il 2025 si è confermato un anno debole dal punto di vista produttivo, ma confidiamo che nel 2026 possa avviarsi una graduale ripresa, sostenuta dall'implementazione dei piani produttivi del Gruppo Stellantis - condizionata, a sua volta, da una revisione del Regolamento europeo sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri che vada nella direzione auspicata con interventi incisivi e ben dettagliati - e dall'adozione di misure adeguate sul fronte dell'offerta, in particolare in materia di contenimento dei costi energetici e di agevolazioni fiscali a sostegno degli investimenti».

A gennaio-settembre 2025 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 12,09 miliardi di Euro, mentre l'import vale 26,69 miliardi di Euro. La Germania rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 17,2%, seguita da Stati Uniti (16,2%) e Francia (12,3%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 18,52 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 5,40 miliardi. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta un calo del 7,9% ad ottobre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in diminuzione dell'11,9% e di una componente estera a -4,5%.

A gennaio-ottobre 2025, il fatturato cala invece del 9,3% (-12,9% il fatturato interno e -6,1% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 3,3% ad ottobre (-5,7% la componente interna e -1,3% la componente estera). Nel periodo gennaio-ottobre 2025, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 10,5%, con un calo del 18,6% della componente interna e del 2,7% della componente estera.



condividi l'articolo



venerdì 16 gennaio 2026 - Ultimo aggiornamento: 14:47 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, produzione automotive italiana ancora in calo: a novembre -5%. Il cumulato 11 mesi 2025 segna -11,7%



Stellantis scommette su IA e microchip Made in Italy. Entra in 2 enti del Mimit per rafforzare strategia industriale automotive



Saic Motor: dopo il successo di MG, sbarca in Italia con i veicoli commerciali Maxus

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Produzione auto negativa anche a novembre 2025

ANFIA stima che i volumi di chiusura d'anno per la produzione di autoveicoli risulteranno in ulteriore diminuzione: il 23% in meno rispetto al 2024 e circa la metà dei volumi rispetto al 2019. A novembre 2025, secondo i dati ISTAT, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra un calo del 5% rispetto ad novembre 2024, mentre nei primi undici mesi del 2025 diminuisce dell'11,7%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale negativa del 7,6% a novembre 2025 e diminuisce del 17,8% nei primi undici mesi del 2025 rispetto allo stesso periodo del 2024; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) registra una flessione del 16,7% nel mese e rimane stabile nel cumulato (-0,0%); infine, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori aumenta lievemente dello 0,3% nel mese e cala del 5,2% a gennaio-novembre 2025. Secondo i dati preliminari di **ANFIA**, la produzione domestica delle sole autovetture a novembre ammonta a circa 18.000 unità di volume, in calo del 27,9% rispetto a novembre 2024. Il comparto produttivo automotive si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva in lieve aumento a novembre 2025 rispetto ai livelli dell'undicesimo mese dello scorso anno. L'indice della produzione industriale nel suo complesso, infatti, registra una crescita dell'1,4% a novembre e chiude a -0,5% i primi undici mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2024. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra una variazione positiva dell'1,6% ad ottobre 2025, ultimo dato disponibile (+1,8% sul mercato interno e +1,3% sui mercati esteri) e chiude i primi dieci mesi dell'anno a -0,3% (-0,1% il mercato interno e -0,8% i mercati esteri). A novembre prosegue il calo dell'indice della produzione automotive italiana (-5%) afferma Gianmarco Giorda, Direttore Generale di **ANFIA**. Anche l'indice della fabbricazione di autoveicoli si mantiene in flessione nel mese (-7,6%) complice il calo registrato, secondo i dati preliminari di **ANFIA**, dalla produzione di autovetture, -27,9%, per un totale di circa 18.000 unità prodotte mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori chiude in lieve rialzo, a +0,3%, ma risulta in flessione del 5,2% nel cumulato da inizio anno. Secondo le stime di **ANFIA** per la chiusura d'anno, i volumi della produzione domestica di autoveicoli a fine 2025 risulteranno in ulteriore diminuzione, attestandosi intorno alle 450mila unità, il 23% in meno rispetto al 2024 e circa la metà dei volumi rispetto al 2019. Il 2025 si è confermato un anno debole dal punto di vista produttivo, ma confidiamo che nel 2026 possa avviarsi una graduale ripresa, sostenuta dall'implementazione dei piani produttivi del Gruppo Stellantis condizionata, a sua volta, da una revisione del Regolamento europeo sulla riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri che vada nella direzione auspicata con interventi incisivi e ben dettagliati e dall'adozione di misure adeguate sul fronte dell'offerta, in particolare in materia di contenimento dei costi energetici e di agevolazioni fiscali a sostegno degli investimenti. A gennaio-settembre 2025 (ultimo dato disponibile), l'export di autoveicoli (autovetture e veicoli industriali nuovi) dall'Italia vale 12,09 miliardi di Euro, mentre l'import vale 26,69 miliardi di Euro. La Germania rappresenta, in valore, il primo Paese di destinazione dell'export di autoveicoli dall'Italia, con una quota del 17,2%, seguita da Stati Uniti (16,2%) e Francia (12,3%). Nello stesso periodo, l'export della componentistica automotive vale 18,52 miliardi di Euro, con un saldo positivo di 5,40 miliardi. Il fatturato del settore automotive nel suo complesso presenta un calo del 7,9% ad ottobre (ultimo dato disponibile), a causa di una componente interna in diminuzione dell'11,9% e di una componente estera a -4,5%. A gennaio-ottobre 2025, il fatturato cala invece del 9,3% (-12,9% il fatturato interno e -6,1% quello estero). Infine, il fatturato delle parti e accessori per autoveicoli e loro motori presenta una variazione tendenziale negativa del 3,3% ad ottobre (-5,7% la componente interna e -1,3% la componente estera). Nel periodo gennaio-ottobre 2025, l'indice del fatturato di questo comparto registra un decremento del 10,5%, con un calo del 18,6% della componente interna e del 2,7% della componente estera. Codice Ateco 29: fabbricazione di autoveicoli, fabbricazione di carrozzerie autoveicoli, rimorchi e semirimorchi e fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori (esclusi pneumatici). Per autoveicoli si intendono le autovetture e i veicoli commerciali leggeri e pesanti. Codice Ateco 29.3, non include pneumatici. Corretto per gli effetti di calendario: i giorni lavorativi sono stati 20 sia a novembre 2024 che a novembre 2025 (è escluso il comparto Costruzioni). A partire da gennaio 2024, gli indici della produzione industriale sono diffusi da ISTAT nella nuova base di riferimento 2021=100. Dati grezzi. I dati aggiornati a novembre saranno pubblicati da Istat il 29 gennaio 2026. Inoltre, è disponibile anche il Focus di approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di **ANFIA**, al seguente link: <https://www.anfia.it/it/attivita/studi-e-statistiche/focus-dossier-pubblicazioni/produzione/focus-italia-produzione-automotive-novembre-2025>

immagine

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

ANFIA: la produzione automotive in Italia in calo anche a novembre, -5%

Secondo ANFIA, la produzione domestica delle sole autovetture a novembre ammonta a circa 18.000 unità

di **Andrea Senatore** 16 Gennaio, 2026

ANFIA >



Continua il calo dell'industria automotive in Italia. Anche a novembre 2025 si registra una contrazione del 5% rispetto allo stesso mese del **2024**. Se invece prendiamo in considerazione i primi 11 mesi del 2025 il calo è ancora più forte: **-11,7%**. Se guardiamo ai singoli comparti notiamo che la fabbricazione di autoveicoli registra un calo del **7,6%** a novembre 2025 e diminuisce del **17,8%** nei primi undici mesi del 2025 rispetto allo stesso periodo del 2024. La fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi cala del **16,7%** nel mese e rimane stabile nel cumulato. Infine quella di parti e accessori per autoveicoli e loro motori aumenta leggermente a dicembre ma cala di oltre il 5% nell'anno.

ULTIME NEWS



ANFIA: la produzione automotive in Italia in calo anche a novembre, -5%

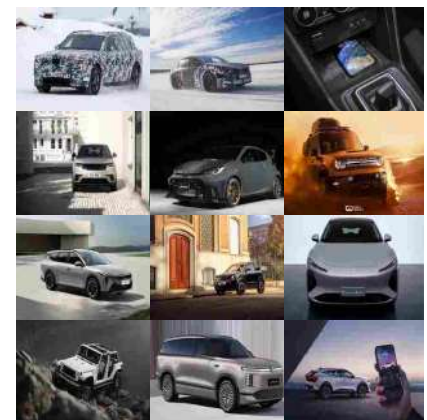


Rolls-Royce, in arrivo un SUV elettrico: prime FOTO SPIA dei test in Svezia



ASI festeggia 60 anni: nel 2026 eventi e celebrazioni per il motorismo storico italiano

FOTO



[TUTTE LE FOTO >](#)

Industria automotive italiana in calo anche a novembre

Secondo i dati preliminari di **ANFIA**, la produzione italiana di autovetture a novembre 2025 si è attestata intorno a **18.000 unità**, segnando un calo del 27,9% rispetto allo stesso mese del 2024. Nonostante la flessione del comparto automotive, la produzione industriale complessiva in Italia mostra segnali positivi, con un incremento dell'1,4% a novembre e un calo contenuto dello 0,5% nei primi undici mesi dell'anno. Il fatturato industriale (escluso il settore costruzioni) registra una crescita dell'1,6% a ottobre, sostenuta sia dal mercato interno (+1,8%) sia dalle vendite estere (+1,3%), chiudendo il periodo gennaio-ottobre a -0,3%.

“A novembre prosegue il calo dell'indice della produzione automotive italiana (-5%) – afferma **Gianmarco Giorda, Direttore Generale di ANFIA**. La produzione di autoveicoli scende del 27,9%, intorno a 18.000 unità, mentre parti e accessori registrano un lieve +0,3%. Per fine 2025, i volumi stimati sono 450.000 unità, con una graduale ripresa attesa nel 2026 grazie a misure e piani produttivi mirati”.

Da gennaio a settembre 2025, l'export italiano di autoveicoli vale 12,09 miliardi di euro, con la Germania principale destinataria (17,2%), seguita da **USA e Francia**. L'import raggiunge 26,69 miliardi. L'export di componentistica registra 18,52 miliardi con saldo positivo di 5,40 miliardi. Il fatturato del settore cala complessivamente del 7,9%, con perdite maggiori sul mercato interno.



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 ITALIA](#)[PRODUZIONE AUTOVETTURE ITALIA](#)[LEGGI ALTRI ARTICOLI IN AUTO](#)[LASCIA UN COMMENTO](#) [< NEWS PRECEDENTE](#)[ARTICOLI CORRELATI](#)

la **ROTTA** dei **TRASPORTI**

- NEWS
- TRUCK ▾
- VAN ▾
- MOBILITÀ ▾
- LOGISTICA ▾
- PARTS ▾
- TRAILER ▾
- SERVIZI ▾
- INTERMODALE ▾
- PAROLA LEGALE ▾



Home > Mobilità > **ANFIA** il 2025 si chiude positivamente soltanto per i veicoli trainati

ANFIA: il 2025 si chiude positivamente soltanto per i veicoli trainati

"Bene lo stanziamento di 590 milioni di euro destinati al piano straordinario di rinnovo del parco veicoli per il trasporto merci, ma è fondamentale che la misura sia strutturata in accordo al principio di neutralità tecnologica".

Di **Redazione** - 16 Gennaio 2026

👁 5



Paolo Marini, Presidente della Sezione Autobus di **ANFIA**. ©Renato Franceschin

ANFIA, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, tira le fila dell'anno appena conclusosi offrendo un quadro analitico di tutti comparti del settore trasporto. Di seguito una sintesi delle conclusioni.

A dicembre gli autocarri e i veicoli trainati si mantengono in crescita a doppia cifra; in peggioramento, invece, gli autobus, che, dopo la moderata contrazione di novembre, registrano nell'ultimo mese dell'anno una pesante flessione. Il 2025 si chiude

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

positivamente soltanto per i veicoli trainati. "Il 2025 si chiude complessivamente con un bilancio positivo per il mercato dei rimorchi e semirimorchi, sostenuto in particolare dalla crescita dei semirimorchi, che nel cumulato annuo registrano un incremento del 15,8%" commenta Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA. "Il trend positivo delle immatricolazioni di autocarri nell'ultimo trimestre del 2025 conferma la resilienza del settore e rappresenta una base solida su cui costruire la ripresa – aggiunge Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci. Per accelerare questa dinamica, accogliamo con favore lo stanziamento di 590 milioni di euro destinati al piano straordinario di rinnovo del parco veicoli per il trasporto merci, auspicando che la sua piena attuazione avvenga già nel corso del 2026. E' fondamentale che tale misura sia strutturata in accordo al principio di neutralità tecnologica, riconoscendo il contributo che ciascuna tecnologia può dare in termini di riduzione delle emissioni complessive di CO2, con particolare riferimento a biocarburanti – quali il biometano (compresso o liquido) e l'HVO. Inoltre, per rendere la transizione ancora più efficace, è importante porre l'attenzione verso ulteriori fattori abilitanti: dall'inserimento del noleggio a lungo termine per veicoli a zero emissioni tra le fattispecie incentivabili, fino a misure fiscali che favoriscano gli investimenti in beni strumentali sostenibili".

"I dati del 2025, purtroppo, parlano da soli e restituiscono un quadro di forte contrazione per il mercato degli autobus sopra le 3,5 tonnellate, in particolare per il segmento del TPL, che chiude l'anno con un calo significativo del 27,7%" afferma Paolo Marini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA. "Il rischio concreto è che il 2026 possa rivelarsi ancora più critico, considerando che nel corso dell'anno appena concluso si sono avvertiti, seppur nella fase finale, gli ultimi effetti positivi legati agli investimenti del PNRR".

[anfia](#) [autobus](#) [semirimorchi](#) [trainati](#)

Articolo precedente

Daimler Truck chiude il 2025 a quota 422.510 camion e autobus venduti

Articolo successivo

RENTRI: iscrizione entro il 13 febbraio per i piccoli produttori di rifiuti pericolosi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

POPOLARI OGGI



Un nuovo Presidente per Hyundai Motor France

8 Gennaio 2026



Il Gruppo Messina acquisisce Thermocar

15 Gennaio 2026

ULTIMISSIME NOTIZIE



Palletways tra i protagonisti di SIGEP World 2026

16 Gennaio 2026



A Lodi anche il trasporto sociale è green!

16 Gennaio 2026

CATEGORIE

Mobilità	1063
Truck	913
Aziende	794
Aziende	691
Servizi	606
Aziende	556

089849

I furgoni e pick-up Maxus in Italia saranno commercializzati direttamente da SAIC Motor

Dopo la collaborazione con Koelliker, il costruttore cinese SAIC Motor ha deciso di commercializzare i furgoni e pick-up a marchio Maxus in Italia direttamente, cioè tramite la filiale SAIC Motor Italy che già opera nel settore auto, su tutti con il marchio MG. Alla guida di Maxus, in Italia, è stato nominato Emanuele Gamberini. Il brand ha venduto lo scorso anno quasi 1.600 veicoli nel nostro paese e si propone di raggiungere il 5% di quota di mercato entro il 2028.

01/16/2026 di Redazione



In primo piano

Sustainable Truck of the Year 2026: ecco i finalisti delle tre categorie

12/12/2025 Sty

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

01/12/2026 Video

Primo su tutta la linea. Il nostro speciale digitale dedicato alla prova del Mercedes eActros 600 sul percorso 'elettrico' di VeT

12/03/2025 Prove

GeaLife Motorsport alla Dakar Classic 2026: gli aggiornamenti in tempo reale

01/07/2026 Eventi

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

01/12/2026 Mercato

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Arriva la conferma a una notizia che aspettavamo. Dopo la collaborazione [con Koelliker](#), il costruttore cinese SAIC Motor ha deciso di commercializzare i furgoni e pick-up a marchio Maxus in Italia direttamente, cioè tramite la filiale SAIC Motor Italy che già opera nel settore auto, su tutti con il marchio MG.

Così, l'Italia costituisce il primo mercato in cui il gruppo SAIC arriva direttamente anche con i veicoli commerciali leggeri. Come puntualizzato da SAIC, **dal 2014 al 2024 il brand Maxus ha superato i 2 milioni di veicoli venduti ed è oggi presente in oltre 100 Paesi del mondo**, consolidando una crescita continua su scala internazionale. **Nel 2025, Maxus ha consegnato più di 100.000 veicoli**, dando un contributo fondamentale allo sviluppo globale del Gruppo SAIC.



Maxus: i numeri del brand in Italia

Dati [\(Anfia\)](#) alla mano, **Maxus ha immatricolato nel 2025 quasi 1.600 veicoli commerciali in Italia, tra termici ed elettrici, in crescita di quasi il 9 per cento rispetto al 2024**. Con 319 immatricolazioni elettriche nel 2025, invece, si posiziona all'ottavo posto tra i costruttori di van attivi nel segmento. Nel 2024, Maxus aveva fatto ancora meglio, raggiungendo una quota di mercato del 10%. **Al momento, considerando tutte le motorizzazioni, Maxus ha una quota di mercato dello 0.8% in Italia, ma il brand si propone di arrivare al 5% già entro il 2028**.

I modelli di furgoni e pick-up attualmente sul mercato

Insomma, si tratta di un brand di primo piano anche in Italia, grazie a modelli come:

- **Deliver 7**. Un van di medie dimensioni che introduce la nuova generazione di furgoni leggeri Maxus, caratterizzato da design all'avanguardia a bassa resistenza aerodinamica.
- **Deliver 9**. Un van di dimensioni più generose spinto anch'esso da un propulsore Diesel da 2.0 litri e disponibile anche nella versione elettrica ([qui l'articolo sul nostro test drive, datato 2022](#)).

- A proposito di elettrici, **eDeliver 5 ed eDeliver 3**, con quest'ultimo più adatto alle consegne dell'ultimo miglio, o ai beni di prima necessità e confezioni di alimenti freschi, mentre l'eDeliver 5 è un van di dimensioni medie con capacità di carico elevata.
- Il **pick-up T60 MAX**, spinto da un motore 2.0 biturbo a trazione integrale 4x4. Un mezzo robusto e agile con prestazioni potenti e un comfort estremamente elevato, in grado di garantire prestazioni elevate con il suo motore diesel e ampio spazio di carico.



A livello strategico, **il modello organizzativo definito per Maxus Italy prevede una struttura dedicata, con ruoli e responsabilità specificamente focalizzati sul business del brand**. La struttura è integrata nella piattaforma SAIC Motor Italy. Questo assetto “consente a Maxus di unire focus, velocità di esecuzione e solidità operativa, creando le condizioni ideali per costruire un business sostenibile e duraturo”, secondo SAIC.



Edoardo Gamberini

Edoardo Gamberini alla guida di Maxus

Maxus sarà guidata in Italia da **Edoardo Gamberini**. **"Sono orgoglioso e grato all'azienda di avermi dato l'opportunità di lanciare questo nuovo progetto italiano.** Sono entrato a far parte di SAIC Motor Italy nel 2021 quando iniziava l'avventura MG in Italia, sono stati cinque anni estremamente appaganti e dinamici e oggi la nostra storia continua con un capitolo nuovo. SAIC Motor opera con un portafoglio globale diversificato. **Il settore dei veicoli commerciali ci consente di entrare nel cuore del business** al fianco di chi ogni giorno percorre tanti chilometri e cerca delle soluzioni affidabili, competitive e innovative. Noi siamo qui per soddisfare queste necessità", ha commentato.

furgoni

Maxus

Saic

van elettrici

Articoli correlati

La nuova Toyota Hilux (Hybrid e BEV) presentata al Salone di Bruxelles

01/13/2026 Light Truck

Maggiore autonomia e ricarica più rapida per i nuovi Volkswagen e-Transporter ed e-Caravelle

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

Non è stato un anno semplice per il trasporto commerciale leggero in Italia, con poco più di 188mila immatricolazioni, circa 10mila in meno del 2024. Consolida la prima posizione Fiat Professional tra i brand, con il Ducato che si conferma il furgone più venduto in Italia. Oltre 8mila i van elettrici immatricolati, con BYD a fare la voce grossa nel segmento, davanti a Toyota e Ford. Ecco tutti i dati.

01/16/2026 di Redazione



In primo piano

GeaLife Motorsport alla Dakar Classic 2026: gli aggiornamenti in tempo reale

01/07/2026 Eventi

Sustainable Truck of the Year 2026: ecco i finalisti delle tre categorie

12/12/2025 Sty

Primo su tutta la linea. Il nostro speciale digitale dedicato alla prova del Mercedes eActros 600 sul percorso 'elettrico' di VeT

12/03/2025 Prove

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

01/12/2026 Video

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

01/12/2026 Mercato

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Come fatto per il settore dei camion, pubblichiamo le nostre elaborazioni, basate sui dati

ufficiali [Anfia](#), relative al settore dei veicoli commerciali leggeri. Il 2025, in questo segmento di mercato, è stato un anno piuttosto complicato, con una flessione del 5 per cento rispetto al 2024 che si traduce in circa 10 mila immatricolazioni in meno (188.373). Se l'anno scorso, insomma, la quota dei 200 mila veicoli era stata avvicinata (198.219 il dato definitivo), quest'anno ci si è parecchio allontanati. [Qui, invece, il nostro articolo sul report ACEA relativo al parco veicolare circolante in Europa, con dati che arrivano al 2024.](#)

Mercato: chi vende più furgoni in Italia

Per quanto riguarda la suddivisione per brand, **poco più di un furgone su quattro tra quelli immatricolati nel 2025 in Italia è un veicolo Fiat Professional, marchio in crescita del 6,7 per cento e di gran lunga leader di mercato nel nostro paese.** La classifica per costruttori è invariata rispetto al 2024 per le prime sei posizioni. **Ford si tiene stretta la quota del 17,4 per cento davanti a Renault e Iveco, rispettivamente al 7,5 e al 7,1 per cento,** ancorché con numeri inferiori rispetto a un anno prima. Dopo altri due marchi della galassia Stellantis, cioè **Peugeot e Citroën**, ecco che **Toyota** sopravanza in un sol colpo **Mercedes-Benz, Volkswagen e Opel** grazie a un incremento del 40 per cento che si traduce in ben 2.500 veicoli venduti in più del 2024. E mentre Volkswagen sale leggermente, Mercedes arretra dopo un anno, il 2024, davvero molto positivo.

MERCATO ITALIA 2025 FINO A 3,5 TON					
	Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024	Trend % 2025/2024	Quota % mercato 2025	Quota % mercato 2024
Fiat	49.189	46.110	6,7	26,1	23,3
Ford	32.775	33.274	-1,5	17,4	18,8
Renault	14.104	18.638	-24,3	7,5	9,4
Iveco	13.396	16.060	-16,6	7,1	8,1
Peugeot	10.301	11.597	-11,2	5,5	5,9
Citroën	8.844	11.528	-23,9	4,7	5,8
Toyota	8.764	6.248	40,3	4,7	3,2
Volkswagen	7.958	7.788	2,2	4,2	3,9
Mercedes-Benz	7.304	7.815	-6,5	3,9	4,9
Opel	5.378	6.905	-22,1	2,9	3,5
Land Rover	3.518	3.121	12,7	1,9	1,6
Isuzu	3.402	4.186	-18,7	1,8	2,1
Altri	23.440	24.949	-6,4	12,3	9,5
Totale	188.373	198.219	-5	100	100

Fonte: Anfia

Le alimentazioni più diffuse

Guardando alle alimentazioni, **tra i van si fa concreto l'arretramento del diesel, ora sotto l'80 per cento di quota di mercato, dopo un anno di sorprendente recupero come il 2024.** Al di là degli scostamenti delle altre fonti di alimentazione, l'attenzione è inevitabilmente puntata **sull'elettrico, che grazie a un balzo in avanti di circa 4.500 unità immatricolate si porta al terzo posto dopo l'ibrido benzina e assorbe ora una quota di mercato del 4,4 per cento** a fronte dell'1,9 di un anno fa, peraltro caratterizzato da una pesante contrazione delle immatricolazioni di furgoni elettrici. [Gli incentivi all'acquisto di veicoli commerciali elettrici](#), attivi nell'ultima parte del 2025, hanno certamente dato un impulso alla diffusione dei van a zero emissioni allo scarico, ma serve altro – dalla riduzione del prezzo dei veicoli alla disponibilità dell'infrastruttura di ricarica –

per incrementare ulteriormente la percentuale.

MERCATO ITALIA 2025 PER ALIMENTAZIONI (FINO A 3,5 TON)

	Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024	Trend % 2025/2024	Quota % mercato 2025	Quota % mercato 2024
Diesel	149.681	164.048	-8,8	79,5	82,8
Ibrido (benzina)	9.569	9.008	6,2	5,1	4,5
Elettrici (Bev)	8.310	3.832	116,9	4,4	1,9
Benzina	7.511	7.579	-0,9	4	3,8
Gpl	5.022	6.432	-7,5	2,7	2,7
Ibrido (diesel)	4.763	5.851	-18,6	2,5	3
Ibrido plug-in	1.997	464	330,4	1,1	0,2
Biodiesel	1.452	1.873	-22,5	0,8	0,9
Metano	49	120	-59,2	0	0,1
Totale	188.373	198.219	-5	100	100

Fonte: Anfia

Chi vende più furgoni elettrici in Italia

Il marchio leader in Italia nei furgoni elettrici è stato di gran lunga **Byd**, che ha letteralmente aggredito il mercato passando da 101 a 1.611 immatricolazioni nel 2025, prendendosi quasi un quinto della torta e mostrando davvero i muscoli anche nel segmento commerciale, oltre che in quello delle auto. Dietro, molto bene **Toyota**, **Ford** e **Mercedes**, con aumenti percentuali a tripla cifra e quote di mercato a doppia. Brusco stop, invece, per **Fiat**, leader anche tra gli elettrici nel 2024, che ha immatricolato ancora meno furgoni rispetto a un anno fa. Proseguono, intanto, le difficoltà di **Maxus**, che perde quota in attesa della riorganizzazione del canale distributivo in Italia, [annunciata proprio ieri \(15 gennaio\)](#).

MERCATO ITALIA 2025: VAN ELETTRICI PER MARCA (FINO A 3,5 TON)

	Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024	Trend % 2025/2024	Quota % mercato 2025	Quota % mercato 2024
Byd	1.611	101	1495	19,4	2,6
Toyota	1.169	369	216,8	14,1	9,6
Ford	1.101	404	172,5	13,2	10,5
Mercedes-Benz	842	266	216,5	10,1	6,9
Fiat	598	630	-5,1	7,2	16,4
Renault	325	226	43,8	3,9	5,9
Nissan	320	261	22,6	3,9	6,8
Maxus	319	383	-16,7	3,8	10
Citroën	296	153	93,5	3,6	4
Peugeot	280	257	8,9	3,4	6,7
Altri	1.149	782	31,9	17,4	20,6
Totale	8.310	3.832	116,9	100	100

Fonte: Anfia

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

I modelli di van più immatricolati nel 2025

Un ultimo sguardo, infine, ai modelli di van più venduti in Italia nel 2025. Con oltre 20 mila immatricolazioni, il **Fiat Ducato** si conferma in testa alla classifica, davanti al più piccolo **Doblò**, all'Iveco **Daily** e alla coppia Ford formata da **Transit e Transit Custom**.

Considerando solo i van elettrici, fa l'en plein **l'Etp3 di Byd**, davanti al **Toyota Proace** e allo **Sprinter elettrico** di Mercedes. Quindi, Proace City e Transit Custom. Piccola nota di colore: nella top-10 italiana entra l'Id. Buzz di Volkswagen, sofisticato e stiloso erede del Bulli.

[immatricolazioni](#)[mercato furgoni](#)

Articoli correlati

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

01/12/2026 Mercato

Mercato rimorchi e semirimorchi: a novembre immatricolazioni in crescita del 20,4%

12/19/2025 Mercato

UNRAE, mercato veicoli commerciali leggeri: a novembre si interrompe la crescita

Aisin, società del colosso nipponico, in città il 5 febbraio. I sindacati tornano in piazza per chiedere più attenzione su Stellantis

Toyota a Torino a caccia di nuovi fornitori Via al mese di mobilitazioni per Mirafiori

IL RETROSCENA

LEONARDO DIPACO
RICCARDO LEVI

Il Piemonte si conferma un terreno strategico per le collaborazioni industriali nel settore automotive. Aisin, uno dei principali gruppi giapponesi e leader mondiale nella fornitura di componenti e sistemi per auto tradizionali ed elettrificate, parte del gruppo Toyota, sarà a Torino il 5 febbraio, all'Hilton del Lingotto, per incontrare aziende piemontesi interessate a collaborazioni europee. L'iniziativa è organizzata da Ceipiemonte, nell'ambito del Progetto Integrato di Filiera Automotive & Transportation della Regione Piemonte.

Con una presenza industriale e commerciale in oltre 150 Paesi, Aisin è specializzata in trasmissioni, sistemi di guida e frenanti, componentistica per powertrain e soluzioni avanzate per la mobilità. La sede belga del gruppo coordina le attività sul mercato europeo, rendendo la collaborazione con le aziende piemontesi un'occasione strategica per accedere a partnership tecnologiche e forniture di rilievo internazionale.

Secondo l'ultimo rapporto **Anfia** sulla componentistica, le aziende dell'indotto piemontese realizzano in media il 64,2% dei propri ricavi con vendite rivolte a costruttori e fornitori diversi dai gruppi Stellantis e Iveco. Il 78% dei fornitori considera i costruttori tedeschi i clienti principali, seguiti da quelli francesi, americani e asiatici. Tra questi ultimi, i

clienti giapponesi giocano un ruolo di primo piano, con un peso significativo nei rapporti commerciali, a conferma dell'importanza strategica del legame tra l'industria piemontese e il Giappone, soprattutto per componenti ad alta tecnologia e soluzioni avanzate per la mobilità.

Toyota, attraverso Aisin, è interessata in particolare a imprese strutturate e di medie dimensioni con competenze in stampaggio plastica a iniezione, lavorazioni meccaniche di tornitura, estrusione di alluminio e cablaggi e componenti elettrici. Intanto, mentre i giapponesi si affacciano sulla "Motor City", i sindacati rilanciano le iniziative per tenere alta l'attenzione sullo stabilimento più iconico dell'auto italiana:

Mirafiori. La nuova stagione di mobilitazione dei sindacati torinesi dei metalmeccanici è iniziata ieri con un volantinaggio davanti ai cancelli dello stabilimento. L'iniziativa, organizzata da Fiom, Fim, Uilm, Fismic, Uglm e Aqcf, punta a coinvolgere maggiormente la società e le istituzioni affinché si mobilitino per agevolare l'industrializzazione di Torino.

Il 30 gennaio è prevista una tavola rotonda al Santo Volto, con la partecipazione delle istituzioni locali e dei principali soggetti attivi sul territorio, durante la quale si aprirà una riflessione sulla centralità dell'auto a Torino e sulle strategie per tutelare il settore e il tessuto occupazionale locale. Sabato 14 febbraio è inoltre programmata una mobilitazione "Innamorati di Torino", un corteo con partenza da piazza Ar-

barello, con l'obiettivo di ribadire il legame tra la città e l'industria dell'auto e di affrontare concretamente i cambiamenti in atto nel settore.

«La 500 ibrida, la cui produzione è iniziata nei giorni scorsi a Mirafiori, rappresenta un passo importante, ma servono nuovi modelli accessibili ai consumatori italiani per garantire un futuro allo stabilimento, ai lavoratori e al territorio. Le 400 assunzioni annunciate da Stellantis sono un fatto positivo, ma è prioritario che i lavoratori somministrati siano confermati a tempo indeterminato», hanno dichiarato i sei segretari presenti ai cancelli: Edi Lazi (Fiom), Rocco Cutri (Fim), Luigi Paone (Uilm), Ciro Marino (Uglm), Calogero Taormina (Fismic) e Fabrizio Amante (Aqcf).

I sindacati hanno espresso inoltre forte preoccupazione per circa 200 operai con ridotte capacità lavorative, impiegati durante il periodo Covid nella produzione di mascherine, la cui cassa integrazione scadrà il 14 febbraio. Tra i temi al centro della mobilitazione anche la necessità di abbassare il costo dell'energia, per rendere Mirafiori più competitiva a livello internazionale. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il gruppo giapponese è interessato ad aziende attive nella plastica, nella meccanica oltre a cablaggi e componenti elettrici





La mobilitazione dei sindacati culminerà il 14 febbraio con l'evento dal titolo "Innamorati di Torino"

ANSA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

L'automotive attende la ripresa «Proteggere le produzioni Ue»

L'analisi. Il 2025 anno peggiore con solo 225mila auto costruite in Italia Vavassori (Anfia): nel 2035 possibile un mercato diviso fra elettrico e ibrido

ANDREA IANNOTTA

In questi giorni a Bruxelles è in corso il Salone dell'auto, uno dei pochi rimasti in Europa. Sono lontani i fasti delle manifestazioni di Ginevra, Francoforte, Monaco e, una volta, Torino. Ora megashows si tengono in Estremo Oriente. «Bruxelles è un piccolo salone - conferma Roberto Vavassori, presidente di Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), nonché membro del board di Brembo - masticando la possibilità a Stellantis di presentare nuovi modelli. Come la DSN.8, una vettura di lusso del marchio francese, con una notevole autonomia elettrica, prodotta però a Melfi», a testimonianza di come possano essere realizzati prodotti di alta gamma e qualità negli stabilimenti italiani.

Non è un bel periodo per l'industria automobilistica europea e nazionale. «Il 2025 per la produzione italiana è stato un annus horribilis - precisa il presidente Anfia - avendo perso oltre il 20% rispetto ad un già debolissimo 2024: l'anno è previsto in chiusura con poco più di 225mila auto prodotte e 230mila veicoli commerciali. Numeri così bassi non dovremmo riverderli più nei prossimi anni e quindi già dal 2026 ci aspettiamo una ripresa. A fronte di que-

stadebàcle invece la componentistica ha limitato i danni (con un calo del 10/11% contro il meno 24% della produzione veicoli italiana), grazie alla possibilità di fornire anche altri mercati».

I dazi Usa hanno influito solo parzialmente, «non hanno costituito direttamente un grosso ostacolo perché nel nostro settore il fattore esportazione diretta non è così importante, soprattutto sulle lunghe distanze. I nostri pezzi difficilmente attraversano l'oceano. È molto più probabile che aziende nella componentistica italiana siano localizzate in Nord America o in Messico e dal forniscano il mercato nordamericano. Più importante invece il peso indiretto del dazio, ovvero quando un'azienda italiana produttrice di parti fornisce un marchio premium tedesco, il quale a sua volta esporta il veicolo completo negli Stati Uniti. In quel caso il peso del dazio si fa sentire».

La fine del 2025 ha portato alla retromarcia (parziale) dell'Ue sul fronte dello stop ai motori endotermici per il 2035. È una decisione che «abbiamo salutato positivamente; è un inizio di percorso di ravvedimento, anche se molto tardivo. La nostra critica va al contenuto generico dell'intervento, che

non presenta gli elementi forti che ci aspettavamo sulla revisione dei regolamenti della CO2. Quel 10% di differenza, con la discesa dal 100% al 90% dell'obiettivo di riduzione delle emissioni, in realtà, se venisse ben normato, nei prossimi mesi potrebbe dare al mercato la famosa neutralità tecnologica che chiediamo da anni. A certe condizioni, i veicoli ibridi plug-in sono quasi assimilabili alle auto totalmente elettriche. Si potrebbe arrivare, per ipotesi, al 2035 con la possibilità di avere 50% di vendite di bev, vetture totalmente elettriche, e 50% addirittura di veicoli plug-in hybrid. Questo nella possibilità, poi sarà il mercato come sempre a decidere. Ma dico questo per far capire come quel 10%, che sembra poco, a certe condizioni può diventare molto importante. La nostra attività di queste settimane è duplice: da un lato chiediamo, in maniera molto puntuale e dettagliata, di riempire i buchi di questa proposta della Commissione europea secondo le nostre indicazioni. Poi ci sono i dettagli, normati in maniera insufficiente o mancante, dell'acciaio «green» (che deve essere prodotto da forni elettrici e l'Italia in questo è già avanti) e dell'utilizzo di biocarburanti. Su questo fronte si potrebbe

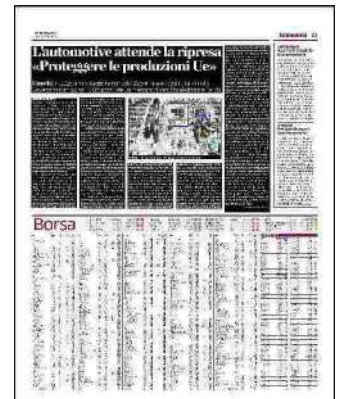
già partire ora, senza aspettare il 2035: in Italia in pochi anni, nel silenzio normativo, abbiamo attivato 1.600 punti di vendita di hvo, un combustibile bio proveniente da scarti dell'agricoltura, con il quale rifornire vetture e mezzi pesanti diesel, con un risparmio del 98% di CO2. Un secondo fronte per il quale intendiamo batterci è la salvaguardia del contenuto locale di ogni veicolo prodotto in Europa, diventa vitale proteggere in maniera proattiva le produzioni europee, non solo per la parte di assemblaggio, che è a carico dei costruttori, ma soprattutto per la parte di componentistica che è il vero valore anche occupazionale del nostro settore». Infine, conclude Vavassori: «Manca il coraggio di mettere mano a un serio piano di rinnovo del parco circolante, con un aiuto da qui al 2035 che, se ben impostato con sussidi mirati validi per tutti i Paesi, aiuterebbe l'Europa a recuperare quei 3 milioni di veicoli non più venduti all'anno dopo il Covid e che favorirebbero invece l'industria dei componenti e dei costruttori a rimettersi in carreggiata, a proteggere meglio le proprie produzioni, a continuare a ricercare soluzioni tecnologiche che ci differenzino in futuro dalla Cina».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il «Brussels motor show» è in programma fino a domani

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

B B B B B B B B

C B C B C B C B

24 ORE Radiocor

fB B B B BB B B BB B B B B

C B BB B B B B B B B B

C B B B B B

B B B B B B BB B B B B BB

B B B BB B B B B B B BBB

BB B B B B B B B B B B

B B B B BB B B B B B

B B B B B B B B B B B B

B B B B B B B B B B B B

> B BB B BB B BB B B B B

B B B B B B B B B B

B B B BB

i ,

Cpfl i B B B BB

B

C C B C C B C B CB B C B B B C B C B C B B C

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

: B C B i B B B in

h B B B B B B B B B B

Toyota a Torino a caccia di nuovi fornitori mentre parte il mese di mobilitazioni per Mirafiori

Aisin, società del colosso nipponico, in città il 5 febbraio. I sindacati tornano in piazza per chiedere più attenzione su Stellantis Il Piemonte si conferma un terreno strategico per le collaborazioni industriali nel settore automotive. Aisin, uno dei principali gruppi giapponesi e leader mondiale nella fornitura di componenti e sistemi per auto tradizionali ed elettrificate, parte del gruppo Toyota, sarà a Torino il 5 febbraio, all' Hilton del Lingotto, per incontrare aziende piemontesi interessate a collaborazioni europee. L'iniziativa è organizzata da Ceipiemonte, nell'ambito del Progetto Integrato di Filiera Automotive & Transportation della Regione Piemonte Aisin e il mercato europeo Con una presenza industriale e commerciale in oltre 150 Paesi, Aisin è specializzata in trasmissioni, sistemi di guida e frenanti, componentistica per powertrain e soluzioni avanzate per la mobilità. La sede belga del gruppo coordina le attività sul mercato europeo, rendendo la collaborazione con le aziende piemontesi un'occasione strategica per accedere a partnership tecnologiche e forniture di rilievo internazionale. Ruolo strategico dei fornitori piemontesi

Secondo l'ultimo rapporto Anifa sulla componentistica, le aziende dell'indotto piemontese realizzano in media il 64,2% dei propri ricavi con vendite rivolte a costruttori e fornitori diversi dai gruppi Stellantis e Iveco. Il 78% dei fornitori considera i costruttori tedeschi i clienti principali, seguiti da quelli francesi, americani e asiatici. Tra questi ultimi, i clienti giapponesi giocano un ruolo di primo piano, con un peso significativo nei rapporti commerciali, a conferma dell'importanza strategica del legame tra l'industria piemontese e il Giappone, soprattutto per componenti ad alta tecnologia e soluzioni avanzate per la mobilità. Le competenze ricercate Toyota, attraverso Aisin, è interessata in particolare a imprese strutturate e di medie dimensioni con competenze in stampaggio plastica a iniezione, lavorazioni meccaniche di tornitura, estrusione di alluminio e cablaggi e componenti elettrici. Intanto, mentre i giapponesi si affacciano sulla «Motor City», i sindacati rilanciano le iniziative per tenere alta l'attenzione sullo stabilimento più iconico dell'auto italiana: Mirafiori. La nuova stagione di mobilitazione dei sindacati torinesi dei metalmeccanici è iniziata ieri con un volantinaggio davanti ai cancelli dello stabilimento. L'iniziativa, organizzata da Fiom, Fim, Uilm, Fismic, Uglm e Aqcfr, punta a coinvolgere maggiormente la società e le istituzioni affinché si mobilitino per agevolare l'industrializzazione di Torino. Eventi per rilanciare l'industria dell'auto

Il 30 gennaio è prevista una tavola rotonda al Santo Volto, con la partecipazione delle istituzioni locali e dei principali soggetti attivi sul territorio, durante la quale si aprirà una riflessione sulla centralità dell'auto a Torino e sulle strategie per tutelare il settore e il tessuto occupazionale locale. Sabato 14 febbraio è inoltre programmata una mobilitazione «Innamorati di Torino», un corteo con partenza da piazza Arbarello, con l'obiettivo di ribadire il legame tra la città e l'industria dell'auto e di affrontare concretamente i cambiamenti in atto nel settore. La produzione della 500 ibrida «La 500 ibrida, la cui produzione è iniziata nei giorni scorsi a Mirafiori, rappresenta un passo importante, ma servono nuovi modelli accessibili ai consumatori italiani per garantire un futuro allo stabilimento, ai lavoratori e al territorio. Le 400 assunzioni annunciate da Stellantis sono un fatto positivo, ma è prioritario che i lavoratori somministrati siano confermati a tempo indeterminato», hanno dichiarato i sei segretari presenti ai cancelli: Edi Lazi (Fiom), Rocco Cutri (Fim), Luigi Paone (Uilm), Ciro Marino (Uglm), Calogero Taormina (Fismic) e Fabrizio Amante (Aqcfr). Preoccupazione per i lavoratori I sindacati hanno espresso inoltre forte preoccupazione per circa 200 operai con ridotte capacità lavorative, impiegati durante il periodo Covid nella produzione di mascherine, la cui cassa integrazione scadrà il 14 febbraio. Tra i temi al centro della mobilitazione anche la necessità di abbassare il

Il 30 gennaio è prevista una tavola rotonda al Santo Volto, con la partecipazione delle istituzioni locali e dei principali soggetti attivi sul territorio, durante la quale si aprirà una riflessione sulla centralità dell'auto a Torino e sulle strategie per tutelare il settore e il tessuto occupazionale locale. Sabato 14 febbraio è inoltre programmata una mobilitazione «Innamorati di Torino», un corteo con partenza da piazza Arbarello, con l'obiettivo di ribadire il legame tra la città e l'industria dell'auto e di affrontare concretamente i cambiamenti in atto nel settore. La produzione della 500 ibrida «La 500 ibrida, la cui produzione è iniziata nei giorni scorsi a Mirafiori, rappresenta un passo importante, ma servono nuovi modelli accessibili ai consumatori italiani per garantire un futuro allo stabilimento, ai lavoratori e al territorio. Le 400 assunzioni annunciate da Stellantis sono un fatto positivo, ma è prioritario che i lavoratori somministrati siano confermati a tempo indeterminato», hanno dichiarato i sei segretari presenti ai cancelli: Edi Lazi (Fiom), Rocco Cutri (Fim), Luigi Paone (Uilm), Ciro Marino (Uglm), Calogero Taormina (Fismic) e Fabrizio Amante (Aqcfr). Preoccupazione per i lavoratori I sindacati hanno espresso inoltre forte preoccupazione per circa 200 operai con ridotte capacità lavorative, impiegati durante il periodo Covid nella produzione di mascherine, la cui cassa integrazione scadrà il 14 febbraio. Tra i temi al centro della mobilitazione anche la necessità di abbassare il

Il 30 gennaio è prevista una tavola rotonda al Santo Volto, con la partecipazione delle istituzioni locali e dei principali soggetti attivi sul territorio, durante la quale si aprirà una riflessione sulla centralità dell'auto a Torino e sulle strategie per tutelare il settore e il tessuto occupazionale locale. Sabato 14 febbraio è inoltre programmata una mobilitazione «Innamorati di Torino», un corteo con partenza da piazza Arbarello, con l'obiettivo di ribadire il legame tra la città e l'industria dell'auto e di affrontare concretamente i cambiamenti in atto nel settore. La produzione della 500 ibrida «La 500 ibrida, la cui produzione è iniziata nei giorni scorsi a Mirafiori, rappresenta un passo importante, ma servono nuovi modelli accessibili ai consumatori italiani per garantire un futuro allo stabilimento, ai lavoratori e al territorio. Le 400 assunzioni annunciate da Stellantis sono un fatto positivo, ma è prioritario che i lavoratori somministrati siano confermati a tempo indeterminato», hanno dichiarato i sei segretari presenti ai cancelli: Edi Lazi (Fiom), Rocco Cutri (Fim), Luigi Paone (Uilm), Ciro Marino (Uglm), Calogero Taormina (Fismic) e Fabrizio Amante (Aqcfr). Preoccupazione per i lavoratori I sindacati hanno espresso inoltre forte preoccupazione per circa 200 operai con ridotte capacità lavorative, impiegati durante il periodo Covid nella produzione di mascherine, la cui cassa integrazione scadrà il 14 febbraio. Tra i temi al centro della mobilitazione anche la necessità di abbassare il

Il 30 gennaio è prevista una tavola rotonda al Santo Volto, con la partecipazione delle istituzioni locali e dei principali soggetti attivi sul territorio, durante la quale si aprirà una riflessione sulla centralità dell'auto a Torino e sulle strategie per tutelare il settore e il tessuto occupazionale locale. Sabato 14 febbraio è inoltre programmata una mobilitazione «Innamorati di Torino», un corteo con partenza da piazza Arbarello, con l'obiettivo di ribadire il legame tra la città e l'industria dell'auto e di affrontare concretamente i cambiamenti in atto nel settore. La produzione della 500 ibrida «La 500 ibrida, la cui produzione è iniziata nei giorni scorsi a Mirafiori, rappresenta un passo importante, ma servono nuovi modelli accessibili ai consumatori italiani per garantire un futuro allo stabilimento, ai lavoratori e al territorio. Le 400 assunzioni annunciate da Stellantis sono un fatto positivo, ma è prioritario che i lavoratori somministrati siano confermati a tempo indeterminato», hanno dichiarato i sei segretari presenti ai cancelli: Edi Lazi (Fiom), Rocco Cutri (Fim), Luigi Paone (Uilm), Ciro Marino (Uglm), Calogero Taormina (Fismic) e Fabrizio Amante (Aqcfr). Preoccupazione per i lavoratori I sindacati hanno espresso inoltre forte preoccupazione per circa 200 operai con ridotte capacità lavorative, impiegati durante il periodo Covid nella produzione di mascherine, la cui cassa integrazione scadrà il 14 febbraio. Tra i temi al centro della mobilitazione anche la necessità di abbassare il

costo dell'energia, per rendere Mirafiori più competitiva a livello internazionale.

[Toyota a Torino a caccia di nuovi fornitori mentre parte il mese di mobilitazioni per Mirafiori]

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

B B B B BB BB

C B CB B
B C BB C C B BC

24 ORE
Radiocor

C

fB B B B BB B B BB B B B BB
 B B B B B B B B B B
 B BB B BB B B B B B
 B B BB BB B B B BB B B
 B BC B B B B B B B B B
 B BB BB B B B BB B BB
 B B BB B BB B B B B
 BB B B B BB B BB B
 BB B B B B B BB B B
 B B B B B B B B B B B
 B B B B B B B B B B
 B B BB B BB BB B B B
 B BB B BB B

i ,
 Cpfl i B B B BB
 B

C

C

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

h B B B B BB BB B BB

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

B B B B BB BB

C B CB B
B C BB C C B BC
C B

21 DRE
Radiocor

fB B B B BB B B BB B BB B B B
 B B B BB BB B BB BB B B
 B B B BB B B B BB B B B
 B B B B B B B BB B B B B
 B B B B B B t B BB B B B B
 BB B B B B B B BB B B B
 B B B BB B B B B B B B B
 B BB BB BBB B
 B B BB B BB B B BBB BBB B BB
 BBBB BB B B B B B B B B
 B B BBB B B BB B BB BB B
 B B B B B B B B B B B
 B BB B B BB B B B B BB
 C BB B B B B BB B B B B
 BB B B B B BB B B B B
 B B B B B B BB B B B B
 B B B B BB B BB B B B B
 BB B B BB B BB B B B B
 t B BB B B BB B B BB BB B
 B B B B B B B B B
 B BB B B B B B
 B BB B B B B B B BB
 B B B B B BB B B B BB
 B B B B B B B B BB B B
 BB B B B B BB BB B BB B
 B B B B B B B B BB
 B B B B BB B BB B BB
 B B B B B B B B B B B
 B B B BB B B B B B BB B
 B B B BB BB B B t B
 i ,
 Cpl i B B B BB
 B

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

C

C

: B C B
t i B B B
i B B



in

h B B B B B B B B B B

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'avanzata della Cina



Dalle plastiche alla meccanica, così Pechino fa shopping nell'auto Torinese Giorda (Anfia): "Le imprese possono vincere la crisi, si punti alle fusioni"

LEONARDO DIPACO — PAGINE II-III

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Le mani di Pechino sull'indotto auto

Dalle plastiche alla meccanica, in Piemonte crescono le acquisizioni dei gruppi cinesi La Cgil: "Continua lo shopping straniero". La Regione: "Evitiamo la razzia tecnologica"

LEONARDO DIPACO
TORINO

Non c'è, al momento, uno stabilimento automobilistico cinese in Italia. Ma i gruppi di Pechino si muovono come cacciatori attorno alla preda: non puntano al car maker finale, bensì alle aziende chiave della catena di fornitura. È una strategia silenziosa ma efficace, che ha reso sempre più concreta l'influenza industriale cinese nel settore automotive attraverso acquisizioni e partecipazioni.

Il fenomeno non nasce ieri. Negli ultimi quindici anni in Italia si sono registrate circa 160 fusioni o acquisizioni da parte di investitori cinesi, per un valore complessivo di almeno 27,8 miliardi di euro, secondo un'elaborazione di Kpmg. La maggioranza di questi investimenti ha riguardato i settori

Energia e utility (11,7 miliardi di euro) e Industria (8,5 miliardi), seguiti dai beni di consumo (3,9 miliardi) e dai servizi finanziari (2,3 miliardi). Un quadro che mostra come la Cina abbia storicamente privilegiato comparti strategici e industriali: l'automotive è entrata in gioco negli ultimi anni.

In Piemonte questa dinamica non è affatto nuova. «Il Nord Ovest, e in particolare il Piemonte, ha un patrimonio industriale importante e competenze di altissimo livello, grazie alle capacità delle lavoratrici e

dei lavoratori», osserva Giorgio Airaud, segretario generale della Cgil Piemonte. «In passato abbiamo già vissuto altre ondate di investimenti stranieri: prima i tedeschi, poi i giapponesi, oggi tocca ai cinesi». Una continuità che, secondo il sindacalista, «mette però in luce una fragilità strutturale del sistema produttivo regionale».

Già da tempo, infatti, alcune realtà strategiche dell'indotto automobilistico piemontese sono finite sotto controllo cinese. Blue Engineering di Rivoli, società di progettazione e ingegneria attiva nello sviluppo di veicoli e sistemi automotive, ha tra i propri azionisti un'azienda statale di Pechino. Baomarc di Chivasso, storico fornitore di acciai e componenti per Stellantis, è di proprietà cinese da alcuni anni, così come Baosteel Tailored Blanks di San Gillio, specializzata in lamiere sagomate ad alto contenuto tecnologico per il settore auto.

Negli ultimi mesi, però, il fenomeno ha accelerato. Un caso emblematico è quello di Omikron di Robassomero, azienda piemontese specializzata nella lavorazione del polipropilene per componenti automotive. Il gruppo cinese Orinko, operatore globale nei materiali plastici e nei compound polimerici per l'auto, ha acquisito il 70% delle quote dell'azienda con un investimento di circa 20 milioni di euro. Il closing dell'operazione è atteso entro la prima metà del 2026 e prevede la piena continuità gestionale, con i dirigenti storici alla guida operativa.

A questa operazione si affianca un'altra acquisizione signifi-

cativa nel cuore dell'indotto torinese: Officine Vica di Rivoli, storica azienda attiva da oltre ottant'anni nella produzione di componenti meccanici per automotive e altri settori, sta passando sotto il controllo della cinese Haoxin Group tramite aumento di capitale. Giovedì 16 gennaio, proprio a Rivoli, si è tenuta la cerimonia ufficiale di passaggio di consegne con la nuova proprietà. Il progetto industriale prevede investimenti in nuove linee produttive, innovazione tecnologica e potenziamento delle competenze tecniche locali, con l'obiettivo di raddoppiare il fatturato nei prossimi anni e trasformare l'impianto in un hub europeo per la meccanica di precisione.

Secondo Airaud, il nodo centrale non è tanto l'ingresso di capitali esteri quanto l'assenza di una regia industriale: «Non esiste più un grande produttore capace di orientare il sistema». E senza una strategia industriale chiara, «il rischio è di diventare semplicemente un luogo dove si viene a fare shopping».

Una lettura che trova riscontro, su un piano diverso, anche sul versante politico. L'assessore regionale alle Attività produttive, Andrea Tronzano, richiama la dimensione geopolitica della partita: «Le vendite le fanno le aziende e le aziende si rivolgono a chi ha la forza di comprare, e oggi i soldi sono a oriente. Noi dobbiamo evitare di essere svuotati di tecnologia e produzione. La gestione quindi non è facile, soprattutto quando parli di una superpotenza come la Cina, anche se in

crisi nel suo modello di sviluppo, e di un'Europa che scioccamente pare voler cancellare la propria industria. L'obiettivo della politica deve essere quello di ottenere che producano qui come elemento essenziale, e Europa, Italia e Piemonte devono agire all'unisono per impedire categoricamente che l'ingresso significhi colonizzazione o, peggio, razzia».

Le singole operazioni si inseriscono in un quadro più ampio. Secondo l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità della Camera di commercio di Torino e Anfia, oltre la metà delle imprese del settore considera di grande rilevanza l'ingresso di capitali cinesi in Europa, pur in assenza di stabilimenti produttivi in Italia. La percezione diffusa è che gli investitori cinesi siano interlocutori strategici, in grado di influenzare ordinativi, partnership e scelte industriali dell'intera filiera automotive italiana.

Parallelamente all'indotto, Pechino sta iniziando a mettere le mani anche sul design automobilistico torinese. Changan Auto, attraverso la sua filiale italiana, ha dichiarato l'intenzione di consolidare collaborazioni con designer e fornitori locali, valorizzando l'esperienza creativa italiana per i propri progetti globali. Allo stesso modo, Byd ha incontrato nei mesi scorsi a Torino diversi fornitori italiani, rafforzando contatti e possibili partnership industriali nel campo dell'auto elettrica. Segnali che confermano come la strategia cinese non punti solo alla produzione, ma all'integra-

zione completa del know-how tecnico e creativo italiano nelle proprie filiere globali. —



160
I casi di fusione o acquisizione da parte di investitori cinesi negli ultimi 15 anni



Andrea Tronzano
assessore Attività Produttive



Giorgio Airaud
segretario della Cgil in Piemonte

Rotta a Nord Ovest è la newsletter settimanale de La Stampa che racconta il cuore produttivo e innovativo del Nord Ovest italiano. Inquadra qui per iscriverti gratis

27,8
Miliardi
Il valore totale delle operazioni con Pechino secondo Kpmg

Il dossier

I NUMERI CHIAVE

Le acquisizioni e gli investimenti cinesi in Italia



Numero di fusioni o acquisizioni negli ultimi 15 anni in Italia
~160



Valore complessivo delle acquisizioni
oltre 27,8 miliardi di euro



Le aziende piemontesi della mobilità controllate da Pechino

- 1 Omikron** (Robassomero)
70% quote acquistate da Orinko investimento di 20 milioni € closing previsto prima metà 2026
- 2 Officine Vica** (Rivoli)
storica azienda con oltre 80 anni di attività; passaggio al controllo di Haoxin Group tramite aumento di capitale

Distribuzione per settore



Dimensione stimata del mercato automotive cinese

32-33 milioni di veicoli



Fonte: Osservatorio Anfia e Camera di commercio Torino, Kpmg

Withub

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

Gianmarco Giorda

“Oggi è il turno del Dragone Più fusioni per sopravvivere”

Il direttore generale dell'Anfia: “Il 2026 sarà l'anno decisivo per l'industria”

L'INTERVISTA

In un'industria che cambia rapidamente, la dimensione è diventata una condizione di sopravvivenza. Anche nella componentistica automotiva, fusioni e acquisizioni non sono più un'eccezione ma parte integrante delle strategie industriali. Dopo decenni in cui il mercato europeo ha visto l'ingresso e il consolidamento di gruppi americani, giapponesi e coreani, oggi è il turno dei player cinesi, sempre più attivi anche nell'indotto italiano. A fare il punto è Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia.

Negli ultimi tempi diversi fornitori dell'indotto torinese sono passati sotto controllo cinese. È un fenomeno isolato o un trend strutturale?

«Non è un fenomeno isolato, né circoscritto al Piemonte o all'Italia. È una dinamica europea che riguarda l'intera filiera automotiva. I gruppi cinesi stanno costruendo oggi una presenza industriale che altri attori globali – americani, giapponesi e coreani – hanno sviluppato nei decenni passati. In questo senso, oggi è semplicemente il loro turno. Questa spinta è legata anche alle condizioni del mercato cinese, molto competitivo, caratterizzato da forti pressioni sui prezzi e da un eccesso di capacità produttiva che rende necessario cercare sbocchi all'estero. L'espansione all'estero di-

venta quindi una necessità, e le acquisizioni consentono un accesso rapido a clienti, competenze e mercati già strutturati».

Cosa rende la componentistica italiana, e piemontese in particolare, così attrattiva per i gruppi cinesi?

«La componentistica italiana è la seconda in Europa per fatturato dopo quella tedesca, nonostante i bassi volumi di produzione di veicoli. Questo dimostra la solidità e la qualità della nostra filiera. Le imprese hanno investito in ricerca e sviluppo, si sono internazionalizzate e possono contare su competenze tecniche e umane di alto livello, soprattutto in territori come il Piemonte».

Quali sono le caratteristiche delle aziende piemontesi che le rendono particolarmente interessanti per i gruppi internazionali?

«Un elemento chiave è la flessibilità produttiva: le aziende italiane sono in grado di adattarsi rapidamente ai cambiamenti del mercato e di produrre in modo competitivo anche su volumi medio-piccoli, una caratteristica molto apprezzata dai gruppi internazionali».

È una debolezza finanziaria delle imprese italiane o una strategia industriale precisa?

«Parlare di una debolezza finanziaria generalizzata sarebbe sbagliato. Siamo piuttosto di fronte a una strategia di espansione molto chiara da parte dei gruppi cinesi che incontra un tessu-

to industriale europeo maturo. In alcuni casi esistono aziende più piccole o meno internazionalizzate che attraversano fasi difficili, e questo può rendere le acquisizioni più frequenti, anche perché spesso sono più rapide ed efficienti rispetto agli investimenti “greenfield” (da zero, ndr).

Le “key car” possono ancora essere prodotte in Europa a costi competitivi?

«La proposta europea sulle key car introduce un elemento importante: per beneficiare dei crediti aggiuntivi devono essere prodotte in Europa. È un principio di local content che può rafforzare l'industria europea. Parliamo di vetture più piccole e semplificate, ma a tutti gli effetti automobili. Con un quadro normativo stabile e chiaro, la produzione in Europa può tornare competitiva anche in questo segmento».

Che anno sarà il 2026 sarà per la componentistica italiana?

«Sarà un anno di snodo. Molto dipenderà dalle decisioni europee sulla revisione della normativa sulle emissioni di CO₂. Se verrà confermato un approccio di neutralità tecnologica, le imprese potranno investire con maggiore certezza anche su soluzioni ibride, con effetti positivi sulla domanda e sulla produzione».

Vi aspettate un'accelerazione delle operazioni di M&A nella componentistica nei prossimi anni?

«È uno scenario probabile. La dimensione è ormai cru-

ciale per la competitività e, spesso, anche per la sopravvivenza delle imprese. Per servire clienti globali occorrono aziende più strutturate e solide. Le operazioni di aggregazione consentono non solo di rafforzare il portafoglio clienti e la presenza tecnologica, ma anche di creare sinergie tra aziende complementari, offrendo prodotti e componenti più completi e competitivi. Non è un passaggio semplice, soprattutto dal punto di vista culturale, ma è spesso una condizione necessaria per garantire continuità e futuro alla filiera automotive». L.D.P. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Per la componentistica
Direttore generale Anfia

Se sulle emissioni di CO₂ l'Ue confermerà un approccio di neutralità tecnologica le imprese potranno investire con maggiore certezza

il borghese

di **Andrea Monticone**

Toyota vuole l'indotto Fiat

Smontiamo un mito: il Piemonte dell'automotive non dipende più dalla (ex) Fiat come in passato. E, di fronte anche a un "disimpegno" dell'impero degli Agnelli/Elkann dall'Italia, i big stranieri calano su Torino a caccia di fornitori: dopo i cinesi di BYD, adesso tocca ai giapponesi di Toyota, in missione sotto la Mole. Abbiamo visto, in questi anni, come la crisi di Mirafiori e le scelte di Stellantis - in particolare, quelle dell'ex ceo Carlos Tavares di favorire i fornitori francesi a discapito di quelli italiani - abbiano impoverito e (...)

a pagina 3

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

il borghese

Toyota vuole
l'indotto Fiat

(...) messo in grave difficoltà l'indotto automotive. A Torino, almeno. Perché nella realtà, stando all'ultimo rapporto Anfia, per i fornitori piemontesi il 64% dei ricavi arriva da gruppi esterni a Stellantis o Iveco: tedeschi - l'esempio è Italdesign -, americani ma anche orientali. E dopo la giornata di "reclutamento" di BYD dei mesi scorsi, per il proprio stabilimento ungherese, ora è Toyota ad arrivare in città: il prossimo 5 febbraio, all'hotel Hilton, su iniziativa del Ceipiemonte, i delegati della belga Aisin, controllata dal gruppo nipponico, incontreranno imprenditori piemontesi per discutere contratti di fornitura, in particolare per quanto riguarda lo stampaggio di plastiche, la componentistica elettrica e la tornitura.

Una occasione per le imprese di allargare i propri orizzonti e, di certo, un riconoscimento della qualità della filiera. Certo, il rischio delocalizzazione è sempre dietro l'angolo e anche le incertezze legate - oltre che a Mirafiori - ai piani degli indiani per Iveco. Ma questo ragionamento riguarda le medio-grandi, perché per le piccole diversificare, puntando all'estero, resta complesso. C'è vita oltre Fiat. Ma c'è vita senza Fiat?

Home » Attualità » Abruzzo avvia il PRRI Automotive con [Anfia](#) per la riconversione industriale

Attualità » Regione Abruzzo

Abruzzo avvia il PRRI Automotive con [Anfia](#) per la riconversione industriale

Avviata l'analisi del comparto Automotive per definire interventi mirati di riconversione, innovazione e riqualificazione industriale

scritto da Marina Denegri | 19 Gennaio 2026

CONDIVIDI



Tiziana Magnacca – Foto Regione Abruzzo

REGIONE – La **Regione Abruzzo** avvia ufficialmente il percorso per il **Piano di Riconversione e Riqualificazione Industriale (PRRI)** dedicato al settore Automotive, uno dei comparti più strategici dell'economia regionale. Nel pomeriggio, l'assessore alle Attività produttive **Tiziana Magnacca** ha incontrato i tecnici di [Anfia](#), l'Associazione nazionale della filiera automobilistica incaricata di elaborare il piano tecnico necessario per avviare l'iter presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy.

[L'Anfia](#), che rappresenta oltre 500 aziende italiane e internazionali del settore, ha avviato un tour nelle principali realtà produttive abruzzesi per raccogliere dati, esigenze e criticità utili alla definizione del PRRI. «La Regione vuole ascoltare tutti gli attori della filiera – spiega l'assessore **Magnacca** – dalle grandi imprese alle associazioni di categoria, da Confindustria ai sindacati. Solo così potremo ottenere un quadro completo e aggiornato delle reali necessità del comparto Automotive, fondamentale per l'economia abruzzese».

Per questo motivo, l'assessorato ha inviato un questionario a tutte le aziende del settore, così da costruire una base informativa solida e aderente alla realtà produttiva regionale, punto di partenza indispensabile per la redazione dello studio tecnico da presentare al Ministero.

Un piano strategico per innovazione, formazione e riqualificazione industriale

«Lo studio [dell'Anfia](#) – precisa **Magnacca** – non sarà un semplice documento descrittivo, ma uno strumento operativo centrale nella richiesta di riconoscimento del PRRI». Il Piano, infatti, sostiene:

investimenti produttivi innovativi, anche con cofinanziamento regionale

riqualificazione delle aree industriali

formazione e aggiornamento del capitale umano

riconversione dei siti produttivi

interventi di recupero ambientale

efficientamento energetico delle strutture

Si tratta di un processo complesso che richiede un'analisi approfondita del contesto economico e industriale, condizione necessaria per ottenere il via libera governativo.

Un'opportunità strategica per il futuro dell'Automotive abruzzese

Il PRRI rappresenta uno strumento decisivo per accompagnare il settore Automotive nella transizione verso i nuovi scenari produttivi, sostenendo innovazione, competitività e sostenibilità. «Il nostro obiettivo – conclude Magnacca – è costruire un percorso concreto che rafforzi il comparto e garantisca sviluppo, occupazione e nuove opportunità per tutto il territorio».

[precedente articolo](#)

Abruzzo presenta #iomangioascuola con Niko Romito per mense innovative

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

^
 TORNA IN ALTO

- Spazio Pubblicitario 01 -



- ATTUALITÀ
- CRONACA
- POLITICA
- COMUNICATI
- AZIENDE
- EVENTI
- SPORT
- METEO
- RUBRICHE
- INFO E CONTATTI



Home > Attualità > Regione Abruzzo, la nota: Per l'Automotive avviato iter per il riconoscimento del...

Attualità

Regione Abruzzo, la nota: Per l'Automotive avviato iter per il riconoscimento del Piano di riconversione e riqualificazione industriale

- Spazio Pubblicitario 02 -

19 Gennaio 2026



Dal sito della Regione Abruzzo:Parte il percorso della Regione Abruzzo per il Piano di riconversione e riqualificazione industriale (PRRI) nel settore dell'Automotive regionale – Nel pomeriggio l'assessore alle Attività produttive, Tiziana Magnacca, ha incontrato i tecnici dell'Anfia, la società incaricata dalla Regione di elaborare un piano tecnico indispensabile per avviare l'iter PRRI presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy.L'Anfia è l'associazione nazionale filiera industria automobilistica, la più significativa associazione di categoria in Italia che rappresenta oltre 500 aziende nazionali e internazionali del comparto – aggiunge testualmente l'articolo online. "L'arrivo dei

- Spazio Pubblicitario 06 -

FOCUS PROFESSIONISTI E PMI



Carica altri >

- Spazio Pubblicitario 07 -

RUBRICHE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

tecnici dell'Anfia in Abruzzo – spiega l'assessore Magnacca – si sostanzia in un tour presso tutte le aziende dell'Automotive abruzzese per capire le reali esigenze e bisogni delle stesse in funzione di una eventuale riconversione o riqualificazione in ragione dei nuovi scenari produttivi – precisa la nota online. La volontà della Regione è consultare tutti gli attori del settore: dai responsabili delle imprese più importanti ai responsabili delle associazioni di categoria, da Confindustria ai rappresentanti sindacali dei lavoratori – precisa il comunicato. È un lavoro importante – prosegue l'assessore – che contiamo ci darà un quadro concreto ed esaustivo dei bisogni e delle esigenze che vive il comparto dell'Automotive, vitale e centrale per l'economia regionale". In questo senso, l'assessorato alle Attività produttive ha inviato un questionario a tutte le aziende del settore per avere in quadro completo, attuale e più aderente possibile alle esigenze delle aziende, punto di partenza fondamentale dello studio tecnico da inviare al Ministero – riporta testualmente l'articolo online. "Ci tengo a precisare – sottolinea l'assessore Magnacca – che lo studio che redigerà l'Anfia non è un semplice esercizio accademico sullo stato del settore Automotive in Abruzzo, ma uno strumento concreto che sarà centrale nel processo di richiesta che la Regione avvierà presso il Ministero per il riconoscimento del PRRI. Il Piano di riconversione e riqualificazione industriale, è bene chiarire, – conclude l'assessore – è un articolato strumento che promuove, anche mediante cofinanziamento regionale, investimenti produttivi a carattere innovativo, la riqualificazione delle aree interessate, la formazione del capitale umano, la riconversione di aree industriali, il recupero ambientale e l'efficientamento energetico dei siti – Tutti elementi che richiedono una complessa analisi di contesto per essere riconosciuti in fase governativa".

E' quanto si legge in un comunicato diffuso, oggi, dalla Regione Abruzzo e pubblicata online sul sito istituzionale. La notizia, qui riportata secondo il testo completo del comunicato diffuso, riportato integralmente, e' stata divulgata, alle ore 16, anche sulle pagine del portale web della Regione Abruzzo, sul quale e' stata data diffusione alla notizia. Fonte: regione.abruzzo.it

- Spazio Pubblicitario 03 -

- Spazio Pubblicitario 04 -

Condividi questo articolo

Condividi l'articolo sui social o invialo tramite whatsapp ai tuoi contatti: clicca su una delle icone qui in basso e contribuisce anche tu a diffondere notizie e contenuti! Per te è un piccolo gesto, ma di grande importanza per la diffusione dell'informazione online.



- Spazio Pubblicitario 05 -

LEGGI ANCHE



Carica altri >

- Spazio Pubblicitario 08 -

ULTIME



Valentino Garavani: omaggio artistico di Joana Vasconcelos

19 Gennaio 2026



Pescara: Presentazione dei risultati del progetto "Una Terra che Respira" con Plastic Free, CESVI e Intesa Sanpaolo

19 Gennaio 2026



En nesryri: sfida Juve e Napoli sul mercato

19 Gennaio 2026

Carica altri >

RECENSIONI PRODOTTI



Cavo di ricarica invisibile 2 in 1 con Generic

19 Gennaio 2026



Colla Schermo Cellulare - 110ml Colla per Display Helixor

19 Gennaio 2026



Smartwatch Donna Uomo BOALZETD

19 Gennaio 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

FLEET
DIGITAL OFFICE

e-Box

Contatti Media Kit Soste in Viaggio

f in YouTube Instagram

FLEETTIME
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

- Fleet Manager
- Case auto
- Noleggio
- Elettriche Ibride
- LCV
- Industry
- News Fuoriorario
- OltreFrontiera
- Twin Fleet**
- Podcast

Automotive 2026: rincaro Diesel e la sfida Stellantis-Cina

19 Gennaio 2026 Breaking news No Comment



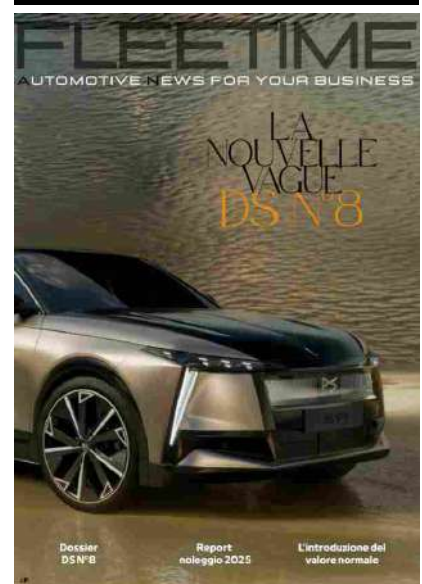
Mentre il rincaro del diesel colpisce i costi d'esercizio, Stellantis punta sul Made in Italy e ANFIA invoca fusioni urgenti per salvare la filiera.

Automotive 2026 - Il comparto automotive italiano apre la terza settimana di gennaio affrontando una "tempesta perfetta" che unisce pressione fiscale interna e mutamenti geopolitici globali. Se da un lato i gestori di flotte devono fare i conti con un assetto dei costi improvvisamente mutato, dall'altro l'industria nazionale cerca nuove strategie per non soccombere all'avanzata tecnologica e commerciale asiatica.

La "stangata" accise e il sorpasso del Diesel

La notizia più immediata per chi gestisce la mobilità aziendale arriva dai rilevamenti di questa mattina alla pompa. L'entrata a regime dell'allineamento delle accise ha sancito il **sorpasso storico**: in molti distributori il prezzo del gasolio ha superato quello della benzina, con rincari medi di 4-5 centesimi al litro rispetto a dicembre 2025. Per i Fleet Manager che gestiscono parchi auto ancora legati alle motorizzazioni tradizionali, si tratta di un incremento diretto del

Fleetime magazine digitale dicembre 2025



Dossier DSN'B Report noleggio 2025 L'introduzione del valore normale

Search ... Search

Breaking news

AUTOMOTIVE 2026: RINCARO DIESEL E LA SFIDA STELLANTIS-CINA



CES 2026: l'IA rivoluziona i cockpit e sfida Google Maps

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

TCO (Total Cost of Ownership) che impone una revisione immediata delle politiche di rifornimento e delle car list future.

Stellantis e il rilancio del prodotto nazionale

In risposta a questo scenario di costi crescenti, **Stellantis** ha reso operativo da stamane il programma **"Made in Italy for Business"**. L'iniziativa mira a sostenere le aziende italiane attraverso agevolazioni mirate sui modelli prodotti negli stabilimenti nazionali, dalla Fiat 500e alla Tonale, fino ai veicoli commerciali Fiat Professional come il nuovo Ducato. L'obiettivo è duplice: sostenere la produzione interna e offrire alle imprese mezzi elettrici o elettrificati capaci di abbattere i costi d'esercizio e garantire l'accesso libero alle ZTL, ormai sempre più restrittive in tutte le principali città italiane.

L'allarme dell'ANFIA: fusioni o declino

Sul fronte macroeconomico, l'intervista rilasciata oggi da **Gianmarco Giorda**, Direttore Generale dell'ANFIA, al quotidiano *La Stampa*, delinea un quadro di estrema urgenza per la componentistica italiana. Giorda sottolinea come l'avanzata dei produttori cinesi - il cosiddetto "Dragone" - non sia più solo un'ipotesi, ma una realtà che sta aggredendo l'indotto tecnologico del Nordovest. La ricetta dell'ANFIA è chiara: la via delle **fusioni e delle aggregazioni** tra le PMI della filiera è l'unico modo per creare la massa critica necessaria a investire in innovazione e resistere ai prezzi aggressivi dei competitor asiatici.

Cosa aspettarsi nel 2026

L'anno appena iniziato si conferma come il momento della verità per la transizione italiana. Se modelli premium come la nuova **Mercedes CLA** (basata sulla piattaforma MMA) promettono efficienza record per le flotte di fascia alta, il mercato di massa dovrà trovare un nuovo equilibrio tra incentivi governativi (fino a 11.000 euro per l'elettrico) e una realtà industriale che chiede riforme strutturali. La capacità di adattamento dei Fleet Manager a questo nuovo mix di costi e tecnologie sarà la chiave per la competitività aziendale nei prossimi dodici mesi.

Redazione Fleettime

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...

No Comments Yet

Lascia un commento

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



Arbitro Assicurativo entra in campo per RC auto



Rating Riparabilità: l'AI alza i costi assicurativi 2026



Guarda tutte le news

Guarda le altre cover digitali

🕒 Lunedì, Gennaio 19

Contattaci

in diretta 24 ore su 24
Inuovo
online.it

Polo Biomedico
Adriatico

POLIAMBULATORIO MEDICO - RADIOLOGIA - FISIOTERAPIA
SERVIZI ALLE AZIENDE - MEDICINA DELLO SPORT - ANALISI DI LABORATORIO
Via Aldo Moro 6 - VASTO (Ch) - Tel. 0873 368863

Attualità Cultura Cronaca Politica Sport

Per l'Automotive avviato iter per il riconoscimento del Piano di riconversione e riqualificazione industriale

🕒 Gennaio 19, 2026



RICERCA

Media edit

DAL PIÙ GRANDE AL PIÙ PICCOLO, AFFIDALO NELLE NOSTRE MANI!

I NOSTRI SERVIZI

- Realizzazione di villini di pregio
- Lavori di ristrutturazione
- Ritaglio pezzi edili
- Lavori di edilizia generata

📞 0873 368454 - 347 7581 992 📍 Via Tobruk 4, Vasto (Ch)

Condividi



Parte il percorso della Regione Abruzzo per il Piano di riconversione e riqualificazione industriale (PRRI) nel settore dell'Automotive regionale. Nel pomeriggio l'assessore alle Attività produttive, **Tiziana Magnacca**, ha incontrato i tecnici dell'**Anfia**, la società incaricata dalla Regione di elaborare un piano tecnico indispensabile per avviare l'iter PRRI presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy.

L'Anfia è l'associazione nazionale filiera industria automobilistica, la più significativa associazione di categoria in Italia che rappresenta oltre 500 aziende nazionali e internazionali del comparto. "L'arrivo dei tecnici dell'**Anfia** in Abruzzo – spiega l'assessore Magnacca – si sostanzia in un tour presso tutte le aziende dell'Automotive abruzzese per capire le reali esigenze e bisogni delle stesse in funzione di una eventuale riconversione o riqualificazione in ragione dei nuovi scenari produttivi. La volontà della Regione è consultare tutti gli attori del settore: dai responsabili delle imprese più importanti ai responsabili delle associazioni di categoria, da Confindustria ai rappresentanti sindacali dei lavoratori. È un lavoro importante – prosegue l'assessore – che contiamo ci darà un quadro concreto ed esaustivo dei bisogni e delle esigenze che vive il comparto dell'Automotive, vitale e centrale per l'economia regionale".

DE5

DE CINQUE

Un numero di servizi per l'edilizia che non ha uguali.

- Immobiliare Real estate
- Materiale edile
- Noleggio
- Energie rinnovabili

Tel: 0873 343388 www.de5.it info@de5.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

In questo senso, l'assessorato alle Attività produttive ha inviato un questionario a tutte le aziende del settore per avere in quadro completo, attuale e più aderente possibile alle esigenze delle aziende, punto di partenza fondamentale dello studio tecnico da inviare al Ministero.

"Ci tengo a precisare – sottolinea l'assessore Magnacca – che lo studio che redigerà l'Anfia non è un semplice esercizio accademico sullo stato del settore Automotive in Abruzzo, ma uno strumento concreto che sarà centrale nel processo di richiesta che la Regione avvierà presso il Ministero per il riconoscimento del PRRI. Il Piano di riconversione e riqualificazione industriale, è bene chiarire, – conclude l'assessore – è un articolato strumento che promuove, anche mediante cofinanziamento regionale, investimenti produttivi a carattere innovativo, la riqualificazione delle aree interessate, la formazione del capitale umano, la riconversione di aree industriali, il recupero ambientale e l'efficientamento energetico dei siti. Tutti elementi che richiedono una complessa analisi di contesto per essere riconosciuti in fase governativa".



<p>ECOLOGICA VALTRIGNO Professionisti dell'ecologia</p>	<p>la parisienne pellame e calzature Corso De Parma, 18 VASTO - Tel. 0873.383155</p>	<p>NUOVO CENTRO BENESSERE VASTO</p>	<p>Vendito & Affitto IMMOBILIARE</p>
<p>FONDERIA ADRIATICA METALLI SAN SALVO (Ch) Tel. 0873.547511 www.fondam.eu</p>	<p>ECOTERM RISCALDAMENTO CONDIZIONAMENTO IDRICO</p>	<p>Agenzia Anthere Lemme Vasto (Ch) via S. Lucia, 30 info 0873.69387</p>	
<p>ICAM commerciale Articoli tecnici Macchine utensili per industria e artigianato www.icamcommerciale.com</p>	<p>DE5 DE CINQUE www.de5.it</p>		



ALISERVICE
IMMOBILIARE S.R.L.S.

DEVI COMPRARE o VENDERE CASA? CON NOI È **SEMPLICE, VELOCE, SICURO!**

Tel. 0873.378446 - Mob. 338.7988935

HISTONIUM PISCINE
ASSISTENZA MANUTENZIONE TRATTAMENTO ACQUE

Via delle Croci 83 - 66054 Vasto (CH)
Tel: 333-8938012 - e-mail: histoniumpiscine@gmail.com

Posted in [Attualità](#), [Cronaca](#), [In Evidenza](#), [Notizie](#), [Politica](#)
Tagged in [automotive](#), [magnacca](#)

◀ Prev
La Bacigalupo Vasto Marina ha esonerato Antonio Palo

LASCIA UN COMMENTO

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

Commento *

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Le mani di Pechino sull'indotto auto

Dalle plastiche alla meccanica, in Piemonte crescono le acquisizioni dei gruppi cinesi. La Cgil: Continua lo shopping straniero. La Regione: «Evitiamo la razzia tecnologica» Non c'è, al momento, uno stabilimento automobilistico cinese in Italia. Ma i gruppi di Pechino si muovono come cacciatori attorno alla preda: non puntano al car maker finale, bensì alle aziende chiave della catena di fornitura. È una strategia silenziosa ma efficace, che ha reso sempre più concreta l'influenza industriale cinese nel settore automotive attraverso acquisizioni e partecipazioni. Il fenomeno



non nasce ieri. Negli ultimi quindici anni in Italia si sono registrate circa 160 fusioni o acquisizioni da parte di investitori cinesi, per un valore complessivo di almeno 27,8 miliardi di euro, secondo un'elaborazione di Kpmg. La maggioranza di questi investimenti ha riguardato i settori Energia e utility (11,7 miliardi di euro) e Industria (8,5 miliardi), seguiti dai beni di consumo (3,9 miliardi) e dai servizi finanziari (2,3 miliardi). Un quadro che mostra come la Cina abbia storicamente privilegiato comparti strategici e industriali: l'automotive è entrato in gioco negli ultimi anni. In Piemonte questa dinamica non è affatto nuova. «Il Nord Ovest, e in particolare il Piemonte, ha un patrimonio industriale importante e competenze di altissimo livello, grazie alle capacità delle lavoratrici e dei lavoratori», osserva Giorgio Airaud, segretario generale della Cgil Piemonte. «In passato abbiamo già vissuto altre ondate di investimenti stranieri: prima i tedeschi, poi i giapponesi, oggi tocca ai cinesi». Una continuità che, secondo il sindacalista, «mette però in luce una fragilità strutturale del sistema produttivo regionale». Già da tempo, infatti, alcune realtà strategiche dell'indotto automobilistico piemontese sono finite sotto controllo cinese. Blue Engineering di Rivoli, società di progettazione e ingegneria attiva nello sviluppo di veicoli e sistemi automotive, ha tra i propri azionisti un'azienda statale di Pechino. Baomarc di Chivasso, storico fornitore di acciai e componenti per Stellantis, è di proprietà cinese da alcuni anni, così come Baosteel Tailored Blanks di San Gillio, specializzata in lamiere sagomate ad alto contenuto tecnologico per il settore auto. Negli ultimi mesi, però, il fenomeno ha accelerato. Un caso emblematico è quello di Omikron di Robassomero, azienda piemontese specializzata nella lavorazione del polipropilene per componenti automotive. Il gruppo cinese Orinko, operatore globale nei materiali plastici e nei compound polimerici per l'auto, ha acquisito il 70% delle quote dell'azienda con un investimento di circa 20 milioni di euro. Il closing dell'operazione è atteso entro la prima metà del 2026 e prevede la piena continuità gestionale, con i dirigenti storici alla guida operativa. A questa operazione si affianca un'altra acquisizione significativa nel cuore dell'indotto torinese: Officine Vica di Rivoli, storica azienda attiva da oltre ottant'anni nella produzione di componenti meccanici per automotive e altri settori, sta passando sotto il controllo della cinese Haoxin Group tramite aumento di capitale. Giovedì 16 gennaio, proprio a Rivoli, si è tenuta la cerimonia ufficiale di passaggio di consegne con la nuova proprietà. Il progetto industriale prevede investimenti in nuove linee produttive, innovazione tecnologica e potenziamento delle competenze tecniche locali, con l'obiettivo di raddoppiare il fatturato nei prossimi anni e trasformare l'impianto in un hub europeo per la meccanica di precisione. Secondo Airaud, il nodo centrale non è tanto l'ingresso di capitali esteri quanto l'assenza di una regia industriale: «Non esiste più un grande produttore capace di orientare il sistema». E senza una strategia industriale chiara, «il rischio è di diventare semplicemente un luogo dove si viene a fare shopping». Una lettura che trova riscontro, su un piano diverso, anche sul versante politico. L'assessore regionale alle Attività produttive, Andrea Tronzano, richiama la dimensione geopolitica della partita: «Le vendite le fanno le aziende e le aziende si rivolgono a chi ha la forza di comprare, e oggi i soldi sono a oriente. Noi dobbiamo evitare di essere svuotati di tecnologia e produzione. La gestione quindi non è facile, soprattutto quando parli di una superpotenza come la Cina, anche se in crisi nel suo modello di sviluppo, e di un'Europa che sciocamente pare voler cancellare la propria industria. L'obiettivo della politica deve essere quello di ottenere che producano qui come elemento essenziale, e Europa, Italia e Piemonte devono agire all'unisono per impedire categoricamente che l'ingresso significhi colonizzazione o, peggio, razzia». Le singole operazioni si inseriscono in un quadro più ampio. Secondo l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità della Camera di commercio di Torino e Anfia, oltre la metà delle imprese del settore considera di grande rilevanza l'ingresso di capitali cinesi in Europa, pur in assenza di stabilimenti produttivi in Italia. La percezione diffusa è che gli investitori cinesi siano interlocutori strategici, in grado di influenzare ordinativi, partnership e scelte industriali dell'intera filiera automotive italiana. Parallelamente all'indotto, Pechino sta iniziando a mettere le mani anche sul design automobilistico torinese. Changan Auto,

attraverso la sua filiale italiana, ha dichiarato l'intenzione di consolidare collaborazioni con designer e fornitori locali, valorizzando l'esperienza creativa italiana per i propri progetti globali. Allo stesso modo, Byd ha incontrato nei mesi scorsi a Torino diversi fornitori italiani, rafforzando contatti e possibili partnership industriali nel campo dell'auto elettrica. Segnali che confermano come la strategia cinese non punti solo alla produzione, ma all'integrazione completa del know-how tecnico e creativo italiano nelle proprie filiere globali. © RIPRODUZIONE RISERVATA

[Salta al contenuto principale](#)[Skip to footer content](#)

Governo italiano

[Area riservata](#)Regione Abruzzo
Giunta regionale

Seguici su

[Facebook](#)[Instagram](#)[Twitter](#)[YouTube](#)

Cerca

[Amministrazione](#)[Servizi online](#)[Leggi Atti Bandi](#)[Argomenti](#)[Home](#) / [Notizie](#) / Per l'Automotive avviato iter per il riconoscimento del Piano di riconversione e riqualificazione industriale

Per l'Automotive avviato iter per il riconoscimento del Piano di riconversione e riqualificazione industriale

L'Anfia redigerà lo studio tecnico da sottoporre al Ministero per l'approvazione. Magnacca, "Abbiamo inviato questionario alle imprese del settore per capire esigenze e bisogni in relazione ai nuovi scenari produttivi"

NOTIZIA

[CONDIVIDI](#)

TEMPO DI LETTURA 2 minuti

DATA 19 Gennaio 2026

PARLIAMO DI

[Sviluppo economico](#)[Lavoro](#)



Parte il percorso della Regione Abruzzo per il Piano di riconversione e riqualificazione industriale (PRRI) nel settore dell'Automotive regionale. Nel pomeriggio l'assessore alle Attività produttive, Tiziana Magnacca, ha incontrato i tecnici dell'Anfia, la società incaricata dalla Regione di elaborare un piano tecnico indispensabile per avviare l'iter PRRI presso il ministero delle Imprese e del Made in Italy.

L'Anfia è l'associazione nazionale filiera industria automobilistica, la più significativa associazione di categoria in Italia che rappresenta oltre 500 aziende nazionali e internazionali del comparto. "L'arrivo dei tecnici dell'Anfia in Abruzzo – spiega l'assessore Magnacca - si sostanzia in un tour presso tutte le aziende dell'Automotive abruzzese per capire le reali esigenze e bisogni delle stesse in funzione di una eventuale riconversione o riqualificazione in ragione dei nuovi scenari produttivi. La volontà della Regione è consultare tutti gli attori del settore: dai responsabili delle imprese più importanti ai responsabili delle associazioni di categoria, da Confindustria ai rappresentanti sindacali dei lavoratori. È un lavoro importante – prosegue l'assessore – che contiamo ci darà un quadro concreto ed esaustivo dei bisogni e delle esigenze che vive il comparto dell'Automotive, vitale centrale per l'economia regionale”.

In questo senso, l'assessorato alle Attività produttive ha inviato un questionario a tutte le aziende del settore per avere in quadro completo, attuale e più aderente possibile alle esigenze delle aziende, punto di partenza fondamentale dello studio tecnico da inviare al Ministero.

“Ci tengo a precisare – sottolinea l’assessore Magnacca – che lo studio che redigerà l’Anfia non è un semplice esercizio accademico sullo stato del settore Automotive in Abruzzo, ma uno strumento concreto che sarà centrale nel processo di richiesta che la Regione avvierà presso il Ministero per il riconoscimento del PRRI. Il Piano di riconversione e riqualificazione industriale, è bene chiarire, - conclude l’assessore – è un articolato strumento che promuove, anche mediante cofinanziamento regionale, investimenti produttivi a carattere innovativo, la riqualificazione delle aree interessate, la formazione del capitale umano, la riconversione di aree industriali, il recupero ambientale e l’efficientamento energetico dei siti. Tutti elementi che richiedono una complessa analisi di contesto per essere riconosciuti in fase governativa”.

Ultimo aggiornamento: 19 Gennaio 2026

Autore: Sante Iavarone

Regione Abruzzo
Giunta regionale

CONTATTI

[E-mail e telefoni](#)

Sedi istituzionali:

Via Leonardo da Vinci, 6 L'Aquila

Piazza Unione, 13 Pescara

Codice fiscale:

80003170661

URP

Telefono: 0862 363267 - 085 9181128

E-mail: urp@regione.abruzzo.it

PEC: dpb004@pec.regione.abruzzo.it

[Scopri l'URP](#)

TRASPARENZA

[Amministrazione trasparente](#)

[Atti di notifica](#)

[Dichiarazione di accessibilità](#)

[Note legali](#)

[Pubblicità legale](#)

SEGUICI SU

[Area intranet](#)

[Webmail regionale](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



TORINOCRONACA



L'EDITORIALE
IL BORGHESE



EDIZIONE DIGITALE
ABBONAMENTI



RESTA AGGIORNATO
NEWSLETTER



EDIZIONE
DIGITALE

ULTIME NOTIZIE TORINO PROVINCIA CRONACA ECONOMIA TENDENZE TEMPO LIBERO EVENTI SPORT **SPECIALI**

UNA ROSA DI SERVIZI GRATUITI*

LASCITI E TESTAMENTI | SVINCOLI EREDITÀ | SUCCESSIONI
FISCO | *VERIFICA PENSIONE | *PATRONATO | *CAF
*OTTENIMENTO RATEI PENSIONE | *SBLOCCO CONTI CORRENTI

PER INFORMAZIONI:
Numero Blu
011-8181
GIUBILEO

Metteremo a tua disposizione a titolo gratuito* il nostro team di consulenti e professionisti prima e dopo il servizio funebre.

- >
- [Torino Cronaca](#)
- >
- [Speciali](#)
- >
- [Il Borghese](#)

IL BORGHESE

C'è vita (anche) oltre Fiat: a Torino arriva Toyota in cerca di fornitori

I dati dell'indotto automotive e i dubbi su nuovi orizzonti e rischio delocalizzazione



ANDREA MONTICONE

Email:

andrea.monticone@cronacaqui.it

19 GENNAIO 2026 - 05:50



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

C'è vita oltre la Fiat: BYD e Toyota a caccia di fornitori



Play Pause Resume Stop

Smontiamo un mito: il Piemonte dell'**automotive** non dipende più dalla (ex) **Fiat** come in passato. E, di fronte anche a un **“disimpegno” dell'impero degli Agnelli/Elkann dall'Italia**, i big stranieri calano su Torino a caccia di fornitori: **dopo i cinesi di BYD, adesso tocca ai giapponesi di Toyota**, in missione sotto la Mole.

I più letti



MIRAFIORI

Marco Ligabue in Strada delle Cacce: "Io e Luciano cresciuti nella balera di famiglia a pane e musica"



CUORGNE

SuperEnalotto, la fortuna bacia la provincia di Torino: schedina vincente in tabaccheria



La vignetta del giorno - 15 gennaio 2026



LOTTERIA ITALIA

Estrazione Superenalotto: ecco i numeri vincenti di martedì 13 gennaio

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Powered by EVOLUTION GROUP



Stellantis, i suoi primi 5 anni. Filosa: "Mi sto divertendo" (ma forse solo lui)

Il ceo racconta sei mesi intensi: 13 miliardi nel Midwest, pausa su modelli elettrici e revisione dei marchi

Abbiamo visto, in questi anni, come la **crisi di Mirafiori e le scelte di Stellantis** - in particolare, quelle dell'ex ceo Carlos Tavares di favorire i fornitori francesi a discapito di quelli italiani - abbiano impoverito e messo in grave difficoltà l'indotto automotive. A Torino, almeno. Perché nella realtà, stando all'ultimo rapporto **Anfia**, per i fornitori piemontesi **il 64% dei ricavi arriva da gruppi esterni a Stellantis o Iveco**: tedeschi - l'esempio è **Italdesign** -, americani ma anche orientali. E dopo la giornata di "reclutamento" di **BYD** dei mesi scorsi, per il proprio stabilimento ungherese, ora è **Toyota ad arrivare in città: il prossimo 5 febbraio, all'hotel Hilton, su iniziativa del Ceipiemonte**, i delegati della belga Aisin, controllata dal gruppo nipponico, incontreranno imprenditori piemontesi per discutere contratti di fornitura, in particolare per quanto riguarda lo stampaggio di plastiche, la componentistica elettrica e la tornitura.



Italdesign, Ust rileva la storica azienda torinese da Volkswagen, Fiom: «Finisce la telenovela»

Nasce una nuova alleanza con Audi con l'intento di guidare il futuro del design e dell'ingegneria automotive

Una occasione per le imprese di allargare i propri orizzonti e, di certo, un riconoscimento della qualità della filiera. Certo, **il rischio delocalizzazione è sempre dietro l'angolo** e anche le incertezze legate - oltre che a Mirafiori - ai piani degli indiani per Iveco. Ma questo ragionamento riguarda le medio-grandi, perché per le piccole diversificare, puntando all'estero, resta complesso. C'è vita oltre Fiat. Ma c'è vita senza Fiat?



Mirafiori, sindacati uniti verso la piazza del 14 febbraio: «La 500 non basta»

Il volantinaggio davanti alla porta 2 per promuovere la manifestazione «Innamorati di Torino»

TAG

fiat , stellantis , toyota , aisin , automotive , indotto , ceipiemonte

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter

Email



VIETIAMO I MONOPATTINI A TORINO
TELEFONACI AL 393 28 19 728
ENTRA NEL NOSTRO COMITATO.

CLICCA QUI

In primo piano

L'oroscopo del 19 gennaio: lunedì di rigore, oggi vince chi è determinato



C'è vita (anche) oltre Fiat: a Torino arriva Toyota in cerca di fornitori



Il Senegal vince la Coppa d'Africa, esplode la festa nelle strade di Torino - FOTO E VIDEO

SCOPRI LA PROMO A TE RISERVATA!

ITALMOTOR

CLICCA QUI

Nuova Fiat Pandina Hybrid
da **9.950€**
PER TUTTI ANCHE SENZA USATO!

SPAZIO

SCOPRI DI PIÙ →

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Buongiorno Torino! La