



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 17 al 23 febbraio 2026

Torino, 2 marzo 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Agenparl.eu	17/02/2026	AGENDA CAMERA DI DOMANI, MERCOLEDI' 18 FEBBRAIO	2
	Camera.it	17/02/2026	Pacchetto automotive Audizioni UNRAE, Federauto, ANFIA, Assopetroli-Assoenergia, Federchimica-Asso	5
	Ilpost.it	17/02/2026	Le aziende abbandonate da Stellantis fanno gola all'estero	6
	NotiziarioMotoristico.com	17/02/2026	Futurmotive Talks 2026: a Bologna due giorni sul futuro dell'automotive	9
	Quattroruote.it	17/02/2026	Stellantis Mirafiori si rafforza: alle Carrozzerie arrivano i primi 80 neoassunti per la Fiat 500 Hy	11
	Rainews.it	17/02/2026	Paglia (Anfia): Il consumatore non e' convinto dell'elettrico	15
	Stampaparlamento.it	17/02/2026	Audizioni su trasporto merci e personale militari e su emissioni veicoli pesanti Mercoledì' dalle 1	16
22	Il Giornale	18/02/2026	Auto, l'Ue alza le barricate contro l'invasione cinese (P.Bonora)	19
	Ilgiornale.it	18/02/2026	Auto, l'Ue alza le barricate contro l'invasione cinese	20
	Trasporti-Italia.com	18/02/2026	Mercato autobus in Italia: frenata del 20,6% a gennaio 2026	22
	VieTrasportiWeb.com	18/02/2026	Veicoli industriali: avvio 2026 positivo, meno per autobus	25
	Agenziagiornalisticaopinione.it	19/02/2026	ANFIA * AUTO - PERIODO GENNAIO-NOVEMBRE DEL 2025 «IMPORT A -2,0% ED EXPORT A -12,6%»	27
	Borsaitaliana.it	19/02/2026	Italia Trade automotive, ANFIA: a novembre 2025 import ed export in calo	30
	Energiaoltre.it	19/02/2026	Auto, ANFIA: nel 2025 import veicoli nuovi in valore verso l'Italia -2% rispetto al 2024	31
	IlsecoloXIX.it	19/02/2026	Italia Trade automotive, ANFIA: a novembre 2025 import ed export in calo	33
	Lastampa.it	19/02/2026	Italia Trade automotive, ANFIA: a novembre 2025 import ed export in calo	34
	Notiziariovi.com	19/02/2026	Mercato aftermarket truck 2025: performance positive (+3%) ma con segnali di assestamento della doma	35
	Repubblica.it	19/02/2026	Italia Trade automotive, ANFIA: a novembre 2025 import ed export in calo	36
	Teleborsa.it	19/02/2026	Italia Trade automotive, ANFIA: a novembre 2025 import ed export in calo	38
	Quattroruote.it	20/02/2026	Anfia Auto UE, l'allarme Anfia: 250 mila posti di lavoro a rischio se Bruxelles non cambia le regole	39
	Vivicentro.it	21/02/2026	Il parco auto italiano invecchia a 12,8 anni e il mercato dell'usato ne assorbe le conseguenze	42
22	Il Giornale	23/02/2026	Int. a M.Stella: "Sui bonus auto l'Ue sbaglia includa i motori a benzina" (P.Bonora)	46
7	La Repubblica - Ed. Torino	23/02/2026	Immatricolazioni +10% Suv, noleggi e ibride trainano la crescita (M.Sciullo)	48
	Borsaitaliana.it	23/02/2026	Morning note: economia e finanza dai giornali	50
	Corriereadriatico.it	23/02/2026	Anfia, primo calo fatturato del settore ricambi (-1,3%) dopo 4 anni di crescita	52
	Energiaoltre.it	23/02/2026	Auto, Anfia: primo anno di flessione dopo quattro consecutivi di crescita per il mercato aftermarket	54
	Ilgazzettino.it	23/02/2026	Anfia, primo calo fatturato del settore ricambi (-1,3%) dopo 4 anni di crescita	56
	Ilgiornale.it	23/02/2026	"Sui bonus auto l'Ue sbaglia includa i motori a benzina"	58
	Ilgiornaledellaftermarket.it	23/02/2026	Mercato Aftermarket in frenata: il 2025 chiude a -1,3%	61
	Ilgiornaledelmeccanico.it	23/02/2026	Aftermarket in calo: -1,3% nel 2025 secondo ANFIA	62
	Ilmattino.it	23/02/2026	Anfia, primo calo fatturato del settore ricambi (-1,3%) dopo 4 anni di crescita	64
	Ilmessaggero.it	23/02/2026	Anfia, primo calo fatturato del settore ricambi (-1,3%) dopo 4 anni di crescita	66
	Torino.Repubblica.it	23/02/2026	Immatricolazioni +10% in Piemonte: Suv, noleggi e ibride trainano la crescita - la Repubblica	68



Home » AGENDA CAMERA DI DOMANI, MERCOLEDÌ 18 FEBBRAIO

AGENDA CAMERA DI DOMANI, MERCOLEDÌ 18 FEBBRAIO



By Redazione—17 Febbraio 2026

Nessun commento 3 Mins Read



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



(AGENPARL) - Roma, 17 Febbraio 2026

PRESIDENTE

□11 – Sala Aldo Moro – conferenza stampa sulla riforma del Regolamento. Partecipa il Presidente Lorenzo Fontana. Intervengono i relatori Federico Fornaro, Igor Iezzi e Angelo Rossi.

□15 Sala della Lupa. Indirizzo di saluto alla presentazione del volume “La patria nelle culture politiche del primo Novecento 1900-1925”. Diretta webtv

AULA

□10 In apertura ricordo Quentin Deranque

Seguito discussioni:

- Mozioni contro violenza di genere
- Pdl insequestrabilità opere d'arte
- Ddl modifica intese Italia – Assemblea di Dio e Tavola valdese
- Pdl prevenzione lotta Hiv e altro

□15 Question time

COMMISSIONI

□8.30_Aff esteri_Audizione di Pejman Abdolmohammadi, professore associato in Relazioni internazionali del Medio Oriente all'Università di Trento, sulla situazione in Iran

□14.00_Comitato pol estera Artico_audizione ambito dinamiche geopolitiche nella regione dell' Artico_Paolo Quattrocchi, Direttore del Centro Studi Italia Canada e Delegato Canada per l'Osservatorio di Intelligence sull'Artico

□15_Comitato diritti umani_audizione rappresentanti di Avocats Sans Frontières, sulla condizione dei migranti in Tunisia

□8.30_Difesa_audizione ambito sicurezza nazionale e nuove sfide per la difesa_Franco Gussalli Beretta, Presidente Beretta S.p.A.

□8.30_Ciclo rifiuti-San Macuto, V piano_audizione Federazione Nazionale del Commercio Oleario, Federolio, ambito filone d'inchiesta relativo alla produzione e contraffazione di prodotti agroalimentari e agroindustriali

□8.30_Rischio idrogeologico-San Macuto, IV piano_audizione, in videoconferenza, di Mario Tozzi, geologo

□8.45_insularità-San Macuto, III piano_audizione, in videoconferenza, dell'Assessore al territorio e all'ambiente della Regione Siciliana, Giuseppe Savarino

□8.45_Giunta autorizzazioni_esame di richieste di deliberazioni in materia d'insindacabilità nei procedimenti penali nei confronti di Vittorio Sgarbi

□13.30_Cultura_question time; a seguire audizioni ambito valorizzazione della canzone napoletana classica_Pier Luigi Petrillo, professore ordinario diritto comparato dei patrimoni culturali Università degli Studi di Roma Unitelma Sapienza

– Carlo Morelli, Direttore del That's Napoli Coro della città di Napoli – Federico Vacalebre, giornalista – Pasquale Scialò, docente di Musicologia e Storia della Musica Università “S. Orsola Benincasa” di Napoli

□13.30_Ambiente_audizioni ambito revisione codice beni culturali_Associazione nazionale costruttori edili (ANCE) – Italia Nostra – Archeologi italiani pubblico impiego MIBACT (API) – Amici della terra – Associazione italiana donne ingegneri e architetti (AIDIA)

14.30_question time

□13.30_Politiche Ue_audizioni ambito trasporto di materiali, merci e personale militari in tutta l'Unione_rappresentanti del Ministero della difesa

□14_audizioni ambito emissioni CO2 da veicoli_rappresentanti dell'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri (UNRAE) ore 14.10: rappresentanti di Federauto; ore 14.20: rappresentanti dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA); ore 14.30: rappresentanti di Assopetroli-Assoenergia; ore 14.40: rappresentanti di Federchimica-Assogasliquidi; ore 14.50: rappresentanti di Federmanager; ore 15: rappresentanti di ANITA; ore 15.10: rappresentanti di UNEM

□14.30_Periferie-San Macuto, IV piano_audizione di Gaetano Giunta, Presidente della Fondazione di Comunità Messina

□15_Giustizia_audizioni ambito direttiva tutela penale dell'ambiente_rappresentanti di Legambiente e del WWF

□15.15_riunite Ambiente-Att. produttive_audizioni ambito energia nucleare sostenibile_FareAmbiente – ARERA – Nuclitalia S.r.l. – Massimiliano Fratoni, direttore del dipartimento di Ingegneria nucleare dell'Università di Berkeley

EVENTI

□9.20 Aula Gruppi Parlamentari – Convegno: “La sicurezza stradale è cultura. Infrastrutture, veicoli,

innovazione e responsabilità sociale” Partecipa vicepresidente Rampelli. Diretta webtv

□10.30 Sala Refettorio – Convegno: “Geopolitica in Artico. Cooperazione europea e ruolo dell’Italia”.

□15.00 Sala Cenacolo – Inaugurazione della mostra: “Afghanistan rivelato” Partecipa questore Trancassini.

Diretta webtv

□16.00 Sala Matteotti – Presentazione del libro: “Storia e contro storia delle telecomunicazioni italiane. Da Paese d’inventori a feudo digitale”. Volpi.

□17.30 Sala Refettorio – Convegno: “Referendum giustizia: le ragioni del sì. Una riforma che unisce oltre gli schieramenti”. Cirielli

CONFERENZE STAMPA

□10 – Gerolamo Cangiano – Presentazione concorso Nazionale per le scuole

□11.30 – Valentina Ghio – Mobilità

□13 – Marco Cerreto – Filiera Ho.Re.Ca.: Un gigante da 107,1 miliardi e 1,5 milioni di addetti

□14.30 – Antonella Forattini – Pdl Ipnosi

□16 – Nadia Romeo – Presentazione del libro di Virgilio Caivano “Radice meridionale” – Demografia, Mezzogiorno, Democrazia

□17.30 – Fabio Porta – “Causalità e teleologia nella disputa sulla scienza di Max Adler”

[#agenda](#) [#Agenparl](#) [#camera dei deputati](#)

SHARE.



Redazione

RELATED POSTS

AGENPARL ITALIA

Modena, Venerdì 20 febbraio 2026, ore 18:00, Libreria Ubik Modena, via dei Tintori, 22. Presentazione del volume **IL GIARDINO DELLA METAMORFOSI**, Gangemi Editore

17 Febbraio 2026

AGENDA

Riforma Regolamento, domani in sala Aldo Moro conferenza stampa dei relatori Fornaro, Iezzi, Rossi. Partecipa il Presidente Fontana

17 Febbraio 2026

GNEWS

NOTA FARNESINA – ALL’ONU L’ITALIA ADERISCE A UNA CONDANNA DELLE AZIONI DI ISRAELE NEI TERRITORI PALESTINESI

17 Febbraio 2026

Comments are closed.

Pacchetto automotive Audizioni UNRAE, Federauto, ANFIA, Assopetroli-Assoenergia, Federchimica-Asso

Alle ore 14 , la Commissione Politiche Ue della Camera, nell'ambito dell'esame congiunto, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per quanto riguarda il calcolo dei crediti di emissioni per i veicoli pesanti per i periodi di riferimento degli anni dal 2025 al 2029, della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sui veicoli aziendali puliti e della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli leggeri nuovi e l'etichettatura dei veicoli, e che abroga la direttiva 1999/94/CE, svolge le seguenti audizioni: - rappresentanti dell'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri (UNRAE) - rappresentanti di Federauto - rappresentanti dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA) - rappresentanti di Assopetroli-Assoenergia - rappresentanti di Federchimica-Assogasliquidi - rappresentanti di ANITA - rappresentanti di UNEM Fine contenuto



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ECONOMIA Martedì 17 febbraio 2026

Le aziende abbandonate da Stellantis fanno gola all'estero

Un quarto dei fornitori è in difficoltà: chi può produrre per altri settori, molti invece preferiscono vendere a gruppi stranieri

di Francesco Gaeta



L'amministratore delegato di Stellantis Antonio Filosa, 28 maggio 2025 (ANSA/UFFICIO STAMPA)

Nel 2025 Stellantis ha prodotto nei suoi stabilimenti italiani circa 380mila veicoli, un quinto in meno rispetto al 2024. Sono volumi bassi se paragonati a quelli della Fiat [nel Novecento](#). Non è solo un problema per l'azienda e i suoi lavoratori ma anche per i suoi fornitori, che costituiscono un pezzo piuttosto rilevante dell'economia italiana: [l'ANFIA](#) l'associazione delle aziende della filiera automotive, parla di oltre 2.100 imprese dove lavorano circa 160mila persone. Molte di queste aziende stanno abbandonando il settore delle auto ormai poco redditizio, molte altre invece sono state comprate da gruppi stranieri che in Italia cercano qualità ed esperienza.

Secondo uno studio della società di consulenza PwC, i ricavi di questo comparto si stanno riducendo di anno in anno: nel 2025 sono stati pari a 49,1 miliardi di euro, il 15 per cento in meno rispetto a due anni prima. In parallelo sono calati gli utili, e il risultato è che oltre un quarto di queste imprese è oggi in una «condizione di stress finanziario» che non garantisce continuità di produzione.

La [crisi di Stellantis](#) non tocca tutto l'indotto allo stesso modo, per alcuni fornitori è più grave che per altri. Per capirlo bisogna spiegare com'è fatto il settore italiano della componentistica per auto, partendo da una premessa: le grandi case automobilistiche, Stellantis compresa, sono ormai dei "capi-progetto" più che dei produttori. Negli impianti vengono cioè assemblati gruppi di componenti, la cui produzione è stata negli anni esternalizzata per ridurre i costi di personale e di materiale. È avvenuto per interi blocchi, che in gergo si chiamano *sistemi*: il *powertrain*, cioè il motore; il cambio, la frizione e le trasmissioni; i freni e gli ammortizzatori; la plancia, gli arredi interni e i sedili; l'elettronica.

Tra le 2.100 aziende del comparto quelle che consegnano alla casa auto un

sistema completo sono solo alcune decine: sono il vertice della piramide, la parte più solida, perché hanno fatturati da 500 milioni di euro in su. Sotto questo primo strato ci sono 700-800 aziende che lavorano su singoli componenti – per esempio i dispositivi che alzano e abbassano i finestrini, gli alzacristalli – e superano la soglia indicativa dei 50 milioni di fatturato. Il resto è fatto da subfornitori, come i produttori di minuteria e sistemi di fissaggio (viti, bulloni, boccole) che spesso non sanno nemmeno su quale modello finisca il pezzo, perché vendono a chi rifornisce il costruttore.

I problemi di queste aziende dipendono dalla posizione nella piramide della filiera: i sistemisti, più grandi e con più clienti, stanno reggendo meglio all'annullamento delle commesse e ai ritardi nei pagamenti; i fornitori di secondo e terzo livello hanno meno potere contrattuale e margini più ridotti, e quindi soffrono di più il calo della produzione e l'allungamento dei pagamenti. «Spesso hanno in Stellantis il cliente principale», spiega Francesco Papi, che ha curato lo studio PwC. «Negli ultimi anni hanno sostenuto investimenti crescenti richiesti dai committenti e oggi non riescono a rientrarci».

Il caso dei fornitori lucani dello stabilimento di Melfi fornisce un quadro della difficoltà del settore: secondo la FIOM, il sindacato dei metalmeccanici della CGIL, a fine 2025 nelle 19 aziende i lavoratori in esubero erano 1.304 sul totale di 2.291. A queste e alle altre aziende della componentistica Stellantis ha proposto di andare a produrre all'estero, una soluzione che però non piace né ai sindacati né ai lavoratori.

Il fatto che la crisi stia separando i fornitori deboli da quelli forti ha fatto sì che le imprese tecnologicamente più avanzate spostassero le loro produzioni su settori affini, con l'obiettivo di affrancarsi dalla dipendenza di Stellantis. In gergo viene chiamata differenziazione, ed è solo una delle conseguenze della crisi, forse la più indolore.

I casi sono diversi e alcuni sono ormai consolidati, visto che [la crisi](#) non è arrivata all'improvviso. Da anni Bitron, che ha stabilimenti tra Piemonte, Liguria e Campania, fabbrica componenti e circuiti elettronici anche per l'industria degli elettrodomestici. Meccanotecnica Umbra produce tenute meccaniche, cioè sistemi che servono a impedire perdite di fluidi, e oggi lo fa anche per gli elicotteri.

Sabelt, che ha sede a Moncalieri, in Piemonte, e per anni ha fornito sedili e cinture di sicurezza a Ferrari e Fiat, ha sviluppato cinture ultraleggere per i veicoli spaziali che riforniscono la Stazione spaziale internazionale.

Secondo Andrea De Bernardis di [ANFIA](#), oggi la novità sta proprio nei comparti in cui l'automotive si sta spostando, come appunto difesa e aerospazio: «Gruppi come Leonardo e Avio hanno bisogno di nuovi fornitori data la crescente domanda nei loro settori». Per le aziende del settore auto significa «commesse più ridotte ma più stabili. E anche potersi presentare sui propri mercati con credenziali rafforzate: chi lavora in settori così avanzati è per definizione un'impresa affidabile».

In parallelo, arrivano anche richieste da comparti fin qui poco interessati all'automotive: Ansaldo Energia ha contattato nelle scorse settimane una decina di aziende e ha avviato accordi di riservatezza per valutare lavorazioni legate alle pale eoliche.

C'è però un'altra tendenza. Come avvenuto in altri settori del cosiddetto made in Italy – per esempio agroalimentare e moda – aziende o fondi di investimento stranieri stanno facendo acquisti nell'automotive italiano, spesso per avere avamposti produttivi sul mercato europeo dell'auto. È avvenuto per una grossa azienda come [Magneti Marelli](#), uno dei sistemisti più rilevanti, passata anni fa al fondo di investimento KKR e oggi in gravi difficoltà.

Ma è una cosa che sta succedendo anche su scale più ridotte. La Lames di Chiavari, specializzata in alzacristalli elettrici, oggi è della giapponese Hi-Lex Corporation, che si è accollata alcuni milioni di debiti. Sigit è un'impresa piemontese da 220 milioni di euro fatturato nata negli anni Sessanta, che produce componenti di interni: console, parti di sedili e di plancia. Al 40 per cento ha come socio l'Oman Investment Authority, il fondo sovrano omanita.

Il presidente di Sigit Pierangelo Decisi spiega così i motivi dell'investimento estero, in questo caso: «Gli stranieri vengono a produrre in Italia i pezzi "intelligenti" dell'automotive, che oggi vuol dire elettronica e sistemi di sicurezza ADAS: comprano un nome riconosciuto per espandersi su un mercato nuovo, nella parte a più alto valore aggiunto».

A volte rilevare un'azienda significa comprare semplicemente macchinari. Way Assauto, che ha sede ad Asti, ha una storia che risale al 1906: la chiamavano "la Fiat astigiana" perché riforniva la quasi totalità degli ammortizzatori usati da Fiat e da Lancia. Dopo anni di difficoltà è stata acquisita dal gruppo cinese Cijan. Racconta il general manager Piero Conti: «Nella prima fase hanno smontato la fabbrica portando in Cina cinque linee automatiche: volevano aumentare rapidamente i volumi per fare fronte alla domanda interna». Dal 2020 si è aperta una seconda fase. La sede italiana è diventata un pezzo del centro di ricerca del gruppo e oggi progetta e sviluppa ammortizzatori semi-attivi, cioè la generazione più evoluta e moderna. «Noi facciamo prototipi, loro producono 2,5 milioni di pezzi all'anno. In aprile Cijan aprirà un impianto in Marocco, destinato a rifornire il mercato europeo».

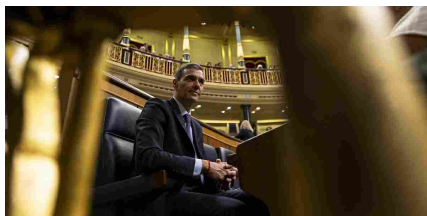
Un altro esempio interessante è Blue, che ha sede a Rivoli (Torino) e fa progettazione e design per la mobilità. L'azienda venne fondata da ex dirigenti Fiat, mentre oggi l'80 per cento è di tre grandi gruppi cinesi legati alle infrastrutture della mobilità, CRRC, CMC e Genertec. Secondo l'amministratore delegato Mohammed Eid «volevano comprare la nostra capacità di progettare sistemi complessi, treni e auto a guida autonoma».

Dopo l'ingresso dei gruppi cinesi Blue è passata da 90 a oltre 180 addetti e da 8,5 a quasi 24 milioni di fatturato. Più che la nazionalità del capitale, secondo Eid il problema dell'automotive italiano è alimentare il sistema delle competenze: «Nelle nostre aziende vedo molti sessantenni e pochi trentenni. Bisogna ridurre il costo del lavoro e inserire più giovani, altrimenti saremo tagliati fuori».

Tag: [AUTOMOTIVE](#) - [CRISI INDUSTRIA](#) - [STELLANTIS](#)

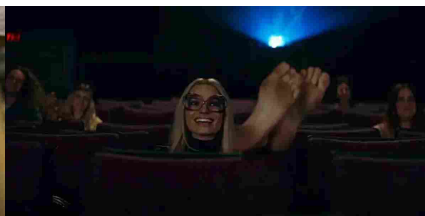
Mostra i commenti

CONSIGLIATI



Perché l'economia spagnola va fortissimo

Più del doppio della media europea: e una delle ragioni è che sull'immigrazione fanno il contrario di quello che fanno gli altri



La normalizzazione del feticismo dei piedi

È molto citato online e dalle celebrità, perché è uno degli interessi sessuali non convenzionali più diffusi e apparentemente più innocui sempre più raro



Sì: nell'hockey su ghiaccio ci si può menare

Le risse sono regolate da un codice non scritto, anche se vederle è

ALTRE STORIE

Notiziario Motoristico

News | 17 February 2026 | Autore: redazione

Futurmotive Talks 2026: a Bologna due giorni sul futuro dell'automotive



Il 21 e 22 maggio 2026, Bologna ospita i Futurmotive Talks al DAMA – Tecnopolo Data Manifattura Emilia-Romagna, due giorni di conferenze su digitalizzazione, Big Data, Intelligenza Artificiale e mobilità smart per il futuro dell'automotive.



Il 21 e 22 maggio 2026 il DAMA – Tecnopolo Data Manifattura Emilia-Romagna di Bologna ospiterà i Futurmotive Talks, due giornate di confronto dedicate alle sfide, alle prospettive e alle innovazioni che stanno ridisegnando l'intera filiera automobilistica.

L'evento è organizzato da Promotec, la società che cura Autopromotec, la biennale internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico, la cui prossima edizione si terrà dal 26 al 29 maggio 2027 presso BolognaFiere. Con i Futurmotive Talks, Promotec rafforza la dimensione congressuale e strategica già presente in Autopromotec, trasformando l'appuntamento in una piattaforma di dialogo permanente tra industria, ricerca e istituzioni.

Digitalizzazione, HPC e mobilità connessa al centro del dibattito

Il programma scientifico ruota attorno a tre grandi direttrici: digitalizzazione del settore automotive; Big Data, supercalcolo e Intelligenza Artificiale applicati alla progettazione di soluzioni per l'evoluzione della manutenzione e riparazione dei veicoli; mobilità smart, connessa e clean, con particolare attenzione a infrastrutture e reti in Italia.

L'obiettivo è duplice: da un lato orientare i professionisti della filiera in una fase di profonda trasformazione tecnologica e normativa; dall'altro favorire nuove connessioni tra case costruttrici, filiera OEM, PMI innovative, tecnopoli, cluster tecnologici, associazioni di categoria e istituti nazionali e locali. Al centro del confronto anche l'accesso alle tecnologie avanzate e agli strumenti di finanziamento pubblico a supporto della transizione ecologica e digitale.

Non è casuale la scelta della sede. Il DAMA – Tecnopolo Data Manifattura Emilia-Romagna rappresenta uno dei poli internazionali di riferimento per il supercalcolo, i Big Data e l'Intelligenza Artificiale.

Ospita uno dei più potenti sistemi di High Performance Computing al mondo ed è il più grande investimento infrastrutturale italiano nel settore HPC e Big Data. Qui le soluzioni digitali vengono sviluppate e messe al servizio di ambiti strategici come meteorologia, climatologia, salute, scienze della Terra e industria.

L'edificio stesso è simbolo di evoluzione tecnologica: nato dal recupero di un complesso manifatturiero progettato negli anni Cinquanta dall'ingegnere Pier Luigi Nervi, oggi incarna il passaggio dalla manifattura tradizionale alla manifattura dei dati.

Un visual che racconta l'evoluzione del calcolo

L'identità visiva dell'evento riflette questa traiettoria. Il racconto grafico parte dall'abaco, una delle invenzioni che hanno segnato la storia del calcolo, per arrivare alle iconiche "botti" del DAMA, simbolo dell'infrastruttura che oggi rende possibile l'elaborazione di enormi quantità di dati.

Sullo sfondo, una texture binaria di 0 e 1 richiama il linguaggio computazionale e l'urgenza di governare in modo consapevole la gestione dei dati nell'era digitale.

Il programma

Il programma dell'evento è attualmente in fase di definizione; aggiornamenti e dettagli sono consultabili sul sito ufficiale www.futurmotive.com. Di seguito l'agenda delle due giornate.

Giovedì 21 maggio

- 09:30 Accrediti e welcome coffee
- 10:30 Saluti istituzionali
- 11:30 Roadworthiness Package e ADAS: l'evoluzione delle revisioni
- 13:00 Light Lunch
- 14:00 Car Makers e filiera OEM: digital manufacturing, integrazione dei dati e competitività
- 15:30 Infrastrutture, reti, progettualità per mobilità smart, clean e connessa
- 16:30 Tecnopoli e HPC: strumenti, casi d'uso e accesso per le imprese
- 17:00 Alta formazione e Life Long Learning per lo sviluppo della futura forza lavoro mecatronica italiana

Notizie in primo piano

Parco auto sempre più vecchio, manutenzione sempre più strategica

Nissens lancia la sua nuova linea di bobine di accensione premium

ZF Aftermarket amplia l'offerta con alzacristalli Lemförder

Mistral, la boutique del filtro abitacolo

Sospensioni: la nuova gamma di Superkit SNR

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

18:00 Chiusura dei lavori - momento cocktail

Venerdì 22 maggio

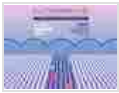
- 09:30 Accrediti e welcome coffee
- 10:00 La filiera dell'automotive in Emilia-Romagna: rapporto di ricerca
- 10:30 Sfruttamento dei Big Data, del supercalcolo e dell'intelligenza artificiale nella progettazione di soluzioni per l'evoluzione dell'industria della manutenzione e riparazione dei veicoli
- 11:00 Innovazione e digitalizzazione nel settore del pneumatico
- 11:50 Sessione riservata alla discussione sui temi dell'accesso ai dati OBD e RMI
- 12:40 Chiusura dei lavori
- 13:00 Light lunch & goodbyes

La partecipazione è gratuita previa registrazione online a partire dal mese di marzo. I posti sono limitati.

Composizione del Comitato scientifico:

- Vincenzo Colla in rappresentanza della Regione Emilia-Romagna
- Renzo Servadei in rappresentanza di AICA - Associazione Italiana Costruttori Autoattrezzature
- Guido Gambassi in rappresentanza di AIRP - Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici
- Gianmarco Giorda in rappresentanza di ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica
- Roberto Righetti in rappresentanza di Art-ER
- Stefano Cattorini in rappresentanza di Bi-Rex Competence Center
- Federico Capucci in rappresentanza di Cluster-Mech
- Michele Poggipolini in rappresentanza di Fondazione Aldini Valeriani
- Sanzio Bassini in rappresentanza di Cineca - International Foundation Big Data
- Andrea Pontremoli in rappresentanza di Motor Valley Foundation
- Francesco Leali in rappresentanza di Motor Valley University
- Lucio Poma in rappresentanza di Nomisma
- Lorenzo Marconi in rappresentanza di Fondazione SupER

Photogallery



Tags: autopromotec futurmotive talks 2026 autopromotec 2027

Leggi anche

NEWS | 05/12/2025
Autopromotec: donne al volante, risolvono all'istante

NEWS | 19/05/2025
Delphi presenta le soluzioni per l'officina del futuro ad Autopromotec 2025

NEWS | 19/05/2025
Novità ad Autopromotec: BO.RI presenta BMTS Technology

NEWS | 19/05/2025
OP ad Autopromotec con le ultime novità in gamma

ARTICOLI | 16/05/2025
Bosch ad Autopromotec 2025: le principali novità

Feed RSS

Publicità | Privacy | Mappa del sito | Contatti | Chi siamo
2011-2026© Collins Editore - P.Iva 13142370157



- Login/registrati
- Network
- Mondopratico
- Notiziario Attrezzature
- Notiziario Veicoli Industriali
- Catalogo Motoristico
- Carrozeria Autorizzata
- Notiziario Motoristico Classic
- Autofficina Autorizzata
- Buyer Point
- RicambistiDay
- Truck Service Day
- Car Service Day
- Green Retail
- News
- Trade news
- Approfondimenti
- Opinioni
- Rivista
- Autofficina Autorizzata
- Privacy
- Contatti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ADV



INDUSTRIA E FINANZA

Stellantis Mirafiori si rafforza: alle Carrozzerie arrivano i primi 80 neoassunti per la Fiat 500 Hybrid

Redazione Online | aggiornato il 17/02/2026 | 0 commenti

Fiat 500 Hybrid: la prova completa

ADV

I PIÙ POPOLARI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Stellantis ha annunciato l'inserimento, alle **Carrozzerie di Mirafiori**, dei primi **80 lavoratori** destinati a rafforzare l'organico e a sostenere l'incremento della produzione della nuova **Fiat 500 Hybrid**. Gli operai sono stati assunti nel quadro di un più ampio piano di reclutamento che prevede altri **160 ingressi entro la fine di febbraio** e ulteriori assunzioni a marzo.

Nel complesso, il gruppo prevede l'inserimento di **oltre 430 persone** tra il complesso di **Mirafiori** e altre strutture e attività sparse tra **Torino e il Piemonte** (Economia Circolare, Powertrain, Parts & Services e Verrone).



Ricambio generazionale e aumento dei volumi

I neoassunti, tutti **diplomati**, hanno un'età media di **24 anni**, l'ideale per ringiovanire la forza lavoro di Mirafiori: alle Carrozzerie l'anzianità raggiunge, in media, i **54 anni**.

«Questi giovani – spiega **Giuseppe Manca**, Responsabile delle Risorse Umane di **Stellantis in Italia** – rientrano in un'importante iniziativa di **ricambio generazionale** che stiamo portando avanti dallo scorso anno in Italia, quando abbiamo inserito quasi **500 persone**, di cui **120 ingegneri**, sempre a Torino. Anche nel **2026** prevediamo di inserire in azienda nuovi colleghi, tra cui appunto gli oltre **400 del complesso di Mirafiori**, di cui oggi abbiamo avuto un primo inserimento.

01 Stati Uniti Lo Start&Stop rischia di sparire: Trump e l'EPA riscrivono bonus e regole ambientali

02 I piani per il gasolio Stellantis, torna il diesel? Facciamo chiarezza con modelli, motori e strategia reale

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

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

05 Mercedes-AMG Fino a tre motori e 1.360 CV: è in arrivo la super Suv

VEDI ALTRO

brand stories



Uno speciale Chicco dedicato ai seggiolini auto

FOCUS ON

brand stories

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Quanto successo oggi è un ulteriore esempio tangibile dell'impegno di Stellantis in Italia».

I nuovi lavoratori hanno già iniziato i **corsi di formazione** e nei prossimi giorni entreranno al lavoro lungo le **linee di produzione**. Il loro ingresso sarà funzionale a sostenere il programma di **incremento produttivo** annunciato dal gruppo in occasione dell'avvio dell'assemblaggio della **500 ibrida**.

Lo scorso novembre, l'amministratore delegato **Antonio Filosa** (nella foto sotto durante una sua visita all'impianto torinese) ha annunciato l'atteso **ripristino di un secondo turno lavorativo**, che partirà proprio a marzo. Il responsabile del marchio **Fiat, Olivier François**, ha inoltre confermato un aumento dei volumi programmati:

«A luglio avevo detto che ne avremmo prodotte **5 mila unità** entro l'anno. Mi ero sbagliato... ne faremo **oltre 6 mila**. L'impatto su Mirafiori? **100 mila unità all'anno**».



Le speranze di rilancio

La **Fiat 500 ibrida** rappresenta dunque l'ultima speranza di rilancio di una fabbrica che ha fatto, letteralmente, la **storia dell'automobile** e della **società italiana**. I primi numeri sono già positivi, ma il trend dovrà, per forza di cose, trovare conferme nei prossimi mesi.

Di recente, **Anfia** ha diffuso **i dati preliminari sui volumi produttivi in tutte le fabbriche italiane**. Il **2025** si è chiuso con **238 mila vetture assemblate** e un calo del **19,8%** rispetto a **un 2024 già particolarmente drammatico**. Tuttavia, il solo mese di

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

dicembre, con circa **22.000 auto**, ha registrato un balzo del **104,3%**.

Gran parte della crescita a tripla cifra si deve proprio alla nuova **500**. Secondo l'ultimo rapporto della **Fim-Cisl, Mirafiori** è stato l'unico sito italiano di Stellantis in crescita nel 2025: ha prodotto **30.202 unità**, il **16,5%** in più rispetto al 2024. Il sindacato ha però sottolineato come sia stato proprio il **"cinquino" ibrido** a invertire il trend fortemente negativo dei primi nove mesi dell'anno: **18.450 unità** e un calo del **17%** sul pari periodo dell'anno precedente.

In circa un mese di attività, Mirafiori ha sfornato **4.580 esemplari** della nuova 500, un dato in linea con i programmi produttivi, che prevedono un **progressivo aumento dei volumi**. Anche i numeri di mercato elaborati dall'**Unrae** stanno fornendo indicazioni incoraggianti: se a dicembre le immatricolazioni, solo in Italia, sono state **593**, a gennaio sono quasi raddoppiate, raggiungendo le **937 unità**.

Siamo ancora lontani dai fasti del passato, ma quantomeno si tratta di un **primo segnale di rinnovata speranza per Mirafiori**.

TAGS: MIRAFIORI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

COMMENTA

Disclaimer

ADV



ADV

Paglia (Anfia): Il consumatore non è convinto dell'elettrico

Nel 2025 in Piemonte sono state immatricolate 180mila vetture, 70mila utilitarie e 97mila suv. Il consumatore non è convinto dell'elettrico al 100 per cento. L'ibrido sta prendendo il sopravvento. È l'analisi di Patrizia Paglia, membro del Consiglio di Presidenza dell'ANFIA, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, ospite di Buongiorno Regione. "Stellantis - dice - più che un passo indietro ha fatto un passo di lato". Nel 2025 in Piemonte sono state immatricolate 180mila vetture, 70mila utilitarie e 97mila suv: oltre la metà ibride; meno del 5% invece delle quali elettriche.





Home » 2026 » Febbraio » 17 » Audizioni su trasporto merci e personale militari e su emissioni veicoli pesanti – Mercoledì dalle 13.30 diretta webtv

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Camera dei deputati

Audizioni su trasporto merci e personale militari e su emissioni veicoli pesanti – Mercoledì dalle 13.30 diretta webtv

17 Febbraio 2026 By Redazione Stampa Parlamento

Mercoledì 18 febbraio, la Commissione Politiche Ue svolge le seguenti audizioni:

ore 13.30 nell'ambito dell'esame, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro di misure ad agevolare il trasporto di materiali, merci e personale militari in tutta l'Unione, rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e rappresentanti del Ministero della difesa.

Alle 14, nell'ambito dell'esame congiunto, ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà, della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/1242 per quanto riguarda il calcolo dei crediti di emissioni per i veicoli pesanti per i periodi di riferimento degli anni dal 2025 al 2029, della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sui veicoli aziendali puliti e della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (UE) 2019/631 per quanto riguarda i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO2 dei veicoli leggeri nuovi e l'etichettatura dei veicoli, e che abroga la direttiva 1999/94/CE:

rappresentanti dell'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri (UNRAE)

rappresentanti di Federauto

rappresentanti dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA)

rappresentanti di Assopetroli-Assoenergia

rappresentanti di Federchimica-Assogasliquidi

rappresentanti di ANITA

rappresentanti di UNEM

Testata Cooperante Con IRI
(Istituto Relazioni
Internazionali)



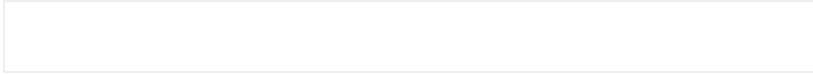
Qui La Tua Pubblicità



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Visualizzazioni: 1



◀ PREVIOUS POST

Cultura, question time e audizioni su canzone napoletana e Agenzia per cinema e audiovisivo – Mercoledì e giovedì diretta webtv

NEXT POST ▶

La sicurezza stradale è cultura. infrastrutture, veicoli, innovazione e responsabilità sociale – Mercoledì alle 9.20 diretta webtv – Salute di Rampelli

Eventi In Programma

Non ci sono eventi previsti.

ITALPRESS Video News

Manuela Di Centa “Bilancio al femminile incredibile”

17 02 2026 15:48



MILANO (ITALPRESS) – “Il bilancio non solo come atleta, ma anche come dirigente direi che è splendido. Ma lo è non solo per il [...]”

Hi-Tech & Innovazione Magazine – 17/2/2026

17 02 2026 15:36



ROMA (ITALPRESS) – In questa edizione: – Italia ed Europa protagoniste nella robotica – 400 imprenditori e manager discutono di agricoltura rigenerativa – Ecco [...]”

Milano-Cortina, lo sport come mezzo di promozione per la Slovenia

17 02 2026 15:23



CORTINA (ITALPRESS) – L’Olimpiade di Milano-Cortina come opportunità per consolidare il ponte turistico fra Italia e Slovenia. I Giochi invernali non sono solo sport [...]”

Giustizia, Salvini “Nordio e Gratteri? Sul referendum tutti abbassino i toni”

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

STRETTA La norma sarà promulgata il 26 febbraio

Auto, l'Ue alza le barricate contro l'invasione cinese

Per avere i bonus almeno il 70% dei pezzi prodotti in loco

Pierluigi Bonora

■ Mossa di Bruxelles per salvaguardare i costruttori locali di auto e il mondo della componentistica dalla crescente aggressività dei big cinesi sul mercato. Una mossa, comunque tardiva, che guarda in particolare alla produzione di automobili elettriche, ibride ricaricabili, a celle a combustibile e alla messa in sicurezza della componentistica. La bozza di legge, consultata dal *Financial Times*, stabilisce che i nuovi veicoli interessati alla norma e inclusi nei programmi statali per agevolare l'acquisto, devono essere assemblati all'interno dell'Ue e avere almeno il 70% dei loro componenti di origine locale. La legislazione prevede, inoltre, che diversi elementi principali della batteria di un veicolo devono pure provenire dall'Ue. Tale regola, però, viene considerata dal settore impegnativa da rispettare a causa della forte dipendenza dalla Cina per la tecnologia delle stesse batterie e i materiali che ne fanno parte.

Il 26 febbraio è prevista la promulgazione del provvedimento che sarà poi pubblicato, in marzo, nell'ambito dell'Industrial accelerator act della Commissione Ue di Ursula von der Leyen, il cui obiettivo principale è quello di salvare una base manifatturiera che vale 2,6 trilioni di euro.

I cinesi, però, non si sono fatti cogliere impreparati. Hanno infatti iniziato la fase di localizzazione produttiva di veicoli in Europa. È il caso di Byd, gruppo guidato in Europa dall'esperto Alfredo Altavilla, che nel secondo trimestre

inaugurerà lo stabilimento in Ungheria, in attesa di dare il via ai lavori del secondo impianto in

Turchia, nel 2027. La stessa Byd si rifornirà dalla componentistica europea e ovviamente italiana dopo l'incontro, lo scorso anno a Torino, di Altavilla con 380 aziende aderenti ad **Anfia**. Una strategia fa parte del rapido processo di europeizzazione a 360 gradi del gruppo. Anche Leapmotor, casa automobilistica cinese della galassia Stellantis, sarebbe in procinto di aprire una fabbrica di vetture elettriche a Saragozza, in Spagna. Il 21 maggio, quando il ceo Antonio Filosa illustrerà il piano industriale, se ne saprà di più.

Le industrie manifatturiere della Ue hanno chiuso stabilimenti e licenziato migliaia di lavoratori a causa della concorrenza cinese a basso costo, degli elevati prezzi dell'energia e, soprattutto, delle spese per conformarsi ai rigorosi target climatici tuttora in revisione, vista l'impossibilità di essere rispettati e per i danni subiti dal sistema automotive del Vecchio continente.

Negli Usa, intanto, come riferisce *Bloomberg*, si starebbe valutando la possibilità di proporre ai big dell'auto cinesi di produrre nel Paese. Ipotesi di cui si sta discutendo anche in Canada. Promotore dell'iniziativa è il numero uno di Ford, Jim Farley. Il presidente Donald Trump sarebbe favorevole.

Pechino intende aprire fabbriche in Europa per aggirare i paletti



IN RITARDO Ursula von der Leyen presiede la Commissione europea



VAI AL CONTENUTO PRINCIPALEVAI AL FOOTER

Moneta

ABBONATI

il Giornale

il Giornale

IN EVIDENZA

CAMPAGNA REFERENDUMMELONIPOLIZIOTTI INDAGATIHANNOUNOLIMPIADITEATRO SANNAZARO

POLITICA ECONOMICA|LA NORMA SARÀ PROMULGATA IL 26 FEBBRAIO

Auto, l'Ue alza le barricate contro l'invasione cinese

Per avere i bonus almeno il 70% dei pezzi prodotti in loco

Pierluigi Bonora | 18 febbraio 2026 - 05:00



ASCOLTA ORA

Mossa di Bruxelles per salvaguardare i costruttori locali di auto e il mondo della componentistica dalla crescente aggressività dei big cinesi sul mercato. Una mossa, comunque tardiva, che guarda in particolare alla produzione di automobili elettriche, ibride ricaricabili, a celle a combustibile e alla messa in sicurezza della componentistica. La bozza di legge, consultata dal Financial Times, stabilisce che i nuovi veicoli interessati alla norma e inclusi nei programmi statali per agevolare l'acquisto, devono essere assemblati all'interno dell'Ue e avere almeno il 70% dei loro componenti di origine locale. La legislazione prevede, inoltre, che diversi elementi principali della batteria di un veicolo devono pure provenire dall'Ue. Tale regola, però, viene considerata dal settore impegnativa da rispettare a causa della forte dipendenza dalla Cina per la tecnologia delle stesse batterie e i materiali che ne fanno parte.

Il 26 febbraio è prevista la promulgazione del provvedimento che sarà poi pubblicato, in marzo, nell'ambito dell'Industrial accelerator act della Commissione Ue di Ursula von der Leyen, il cui obiettivo principale è quello di salvare una base manifatturiera che vale 2,6 trilioni di euro.

I cinesi, però, non si sono fatti cogliere impreparati. Hanno infatti iniziato la fase di localizzazione produttiva di veicoli in Europa. È il caso di Byd, gruppo guidato in Europa

dall'esperto Alfredo Altavilla, che nel secondo trimestre inaugurerà lo stabilimento in Ungheria, in attesa di dare il via ai lavori del secondo impianto in Turchia, nel 2027. La stessa Byd si rifornirà dalla componentistica europea e ovviamente italiana dopo l'incontro, lo scorso anno a Torino, di Altavilla con 380 aziende aderenti ad [Anfia](#). Una strategia fa parte del rapido processo di europeizzazione a 360 gradi del gruppo. Anche Leapmotor, casa automobilistica cinese della galassia Stellantis, sarebbe in procinto di aprire una fabbrica di vetture elettriche a Saragozza, in Spagna. Il 21 maggio, quando il ceo Antonio Filosa illustrerà il piano industriale, se ne saprà di più. Le industrie manifatturiere della Ue hanno chiuso stabilimenti e licenziato migliaia di lavoratori a causa della concorrenza cinese a basso costo, degli elevati prezzi dell'energia e, soprattutto, delle spese per conformarsi ai rigorosi target climatici tuttora in revisione, vista l'impossibilità di essere rispettati e per i danni subiti dal sistema automotive del Vecchio continente.

Negli Usa, intanto, come riferisce Bloomberg, si starebbe valutando la possibilità di proporre ai big dell'auto cinesi di produrre nel Paese. Ipotesi di cui si sta discutendo anche in Canada. Promotore dell'iniziativa è il numero uno di Ford, Jim Farley. Il presidente [Donald Trump](#) sarebbe favorevole.

TAGS

UNIONE EUROPEA (UE)AUTOMOTIVECINA

VEDI TUTTI I COMMENTI (0)

LASCIA UN COMMENTO

COMMENTA

Commenti

INFO E LOGIN

Login

Registrati

ASSISTENZA

Suggerimenti

Supporto clienti

PUBBLICITÀ

Pubblicità Elettorale

ABBONAMENTI

Edizione cartacea

Edizione digitale

Termini e Condizioni

COMUNICATI

Qui Europa

Press Release

Business Wire

ABBONAMENTI

ABBONAMENTO CARTACEO ABBONAMENTO DIGITALE

SEGUICI



CHI SIAMOCONTATTIMODELLO 231DISCLAIMERPRIVACY POLICYUSO DEI COOKIEUFFICIO LEGALE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Mercato autobus in Italia: frenata del 20,6% a gennaio 2026

Crollano TPL e scuolabus. Solo i minibus crescono (+17,3%). Si attendono i 750 milioni del Piano Mobilità.



SANDRA DALIA

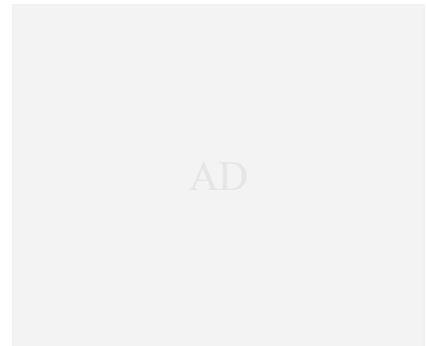
18 FEBBRAIO 2026



Il 2026 si apre con uno scenario complesso per il **mondo della mobilità collettiva**, evidenziando una frenata che mette in allerta gli operatori del settore. Stando ai **dati** rilasciati nell'ultimo rapporto dell'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (**ANFIA**), il mercato dedicato al **trasporto passeggeri** manifesta segnali di sofferenza che richiedono un'analisi attenta delle dinamiche in corso.



Questo rallentamento non è soltanto un dato numerico, ma riflette soprattutto le **attuali sfide strutturali** che il **trasporto pubblico locale (TPL)** e quello **turistico** si trovano ad affrontare in questa delicata fase di transizione.



ISCRIVITI





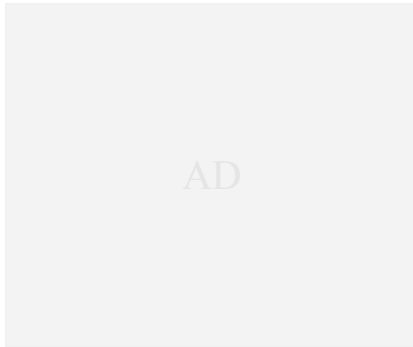
I numeri di una flessione marcata

Entrando nel vivo dei dati registrati nel primo mese dell'anno, il bilancio per gli autobus con massa superiore alle **3,5 tonnellate** è decisamente sottotono, con un totale di sole **501 nuove immatricolazioni**. Tale volume rappresenta una **contrazione del 20,6%** se paragonato ai risultati ottenuti nello stesso mese dell'anno precedente, confermando una **tendenza negativa** che sembra non volersi arrestare.

Nonostante le aspettative, **quasi tutte le categorie** di veicoli hanno subito **colpi pesanti**, delineando un quadro generale di incertezza per l'intera filiera.

L'andamento dei diversi segmenti operativi

Analizzando gli **specifici segmenti**, si nota come il trasporto passeggeri stia vivendo momenti molto differenti a seconda della destinazione d'uso dei mezzi pubblici.

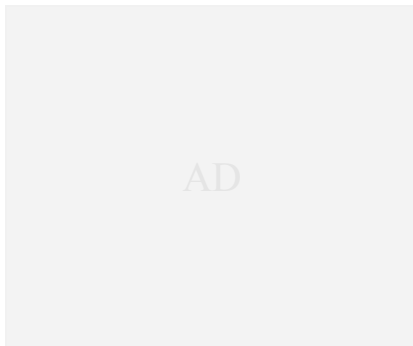


Il crollo più evidente ha colpito il settore del **trasporto scolastico**, che ha visto le vendite quasi dimezzarsi con un **calo del 44,3%**. Anche i mezzi destinati al **trasporto pubblico locale** non navigano in buone acque, facendo segnare un **-27,7%**, mentre il comparto dei **bus turistici e dei midibus** ha contenuto le perdite

entro il **12,5%**.

L'**unica vera nota positiva** è rappresentata dai **piccoli bus**, i quali, in netta controtendenza, hanno messo a segno un incremento a doppia cifra pari al **17,3%**.

La mappa territoriale della mobilità



La **distribuzione geografica** delle nuove targhe rivela un Paese profondamente diviso, con performance diametralmente opposte tra le varie zone d'Italia.

Il **Nord-Est** si distingue come l'**area più dinamica**, registrando un balzo sorprendente superiore al **132%**, seguito da una crescita

molto più timida nelle **regioni centrali** che si attesta al **6,7%**.

Al contrario, la situazione appare critica nel **Mezzogiorno e nelle Isole**, dove si è verificato un crollo verticale delle richieste superiore al **67%**, mentre il



In AUTOBUS

AUTOBUS

Mercato autobus in Italia: frenata del 20,6% a gennaio 2026

AUTOBUS

Fondi TPL, Lombardia: 105 milioni di euro per il rinnovo del parco autobus

AUTOBUS

Gite scolastiche più sicure: appuntamento il 18 marzo a Roma per la campagna BuSicuri di AN.BTI

AUTOBUS

Fondi TPL, Veneto: anticipati 103 milioni di euro dal Fondo Nazionale per i trasporti regionali

AUTOBUS

Nord-Ovest ha chiuso il mese di gennaio con una flessione di poco superiore al 10%.

TPL, Busitalia: firmato il rinnovo del contratto aziendale 2026-2027

Il bivio della sostenibilità energetica

Un aspetto cruciale riguarda le **tipologie di propulsione** scelte per i nuovi mezzi, dove si osserva un calo dell'incidenza delle alimentazioni a basso impatto ambientale rispetto al passato.

I veicoli alimentati a **gas naturale** costituiscono oggi solo il **10,8% del mercato**, una quota che si è praticamente dimezzata rispetto al 22,2% rilevato dodici mesi fa. Allo stesso modo, la combinazione di **mezzi puramente elettrici e versioni ibride** ha visto scendere la propria **fetta di mercato al 18,2%**, contro il precedente 29%, segnale che la transizione energetica nei trasporti sta attraversando una fase di stallo.

Prospettive e necessità di nuovi impulsi finanziari

Le ragioni di questa battuta d'arresto sono in gran parte riconducibili al progressivo **esaurimento dei fondi legati al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza**, che avevano sostenuto il mercato fino a poco tempo fa.

Per risollevarle le sorti del comparto, **le speranze** sono ora riposte nell'attuazione del nuovo decreto che stanziava **750 milioni di euro** per il quinquennio in corso, destinati alle amministrazioni regionali per il rinnovamento dei parchi mezzi.

Potrebbe interessarti anche: Fondi TPL, Lombardia: 105 milioni di euro per il rinnovo del parco autobus

MERCATO AUTOBUS ITALIA

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

TPL

AUTOBUS

DATI ANFIA

AD

Continua a leggere

AUTOBUS

Mercato autobus in calo, ma in piena rivoluzione



Veicoli industriali: avvio 2026 positivo, meno per autobus



Il mercato dei veicoli industriali apre il 2026 con un **andamento positivo per autocarri e mezzi trainati**, a fronte di una decisa contrazione nel settore autobus. A gennaio, le nuove immatricolazioni di autocarri hanno raggiunto le 2.677 unità (+5%), mentre il comparto dei rimorchi e semirimorchi pesanti ha segnato un incremento del 17% con 1.182 registrazioni, trainato soprattutto dai semirimorchi (+19%).

Sotto il profilo geografico, la crescita degli autocarri è stata trainata dal **Centro (+19,3%) e dal Nord-Est (+11,8%)**, con un progresso più contenuto nel Nord-Ovest e una flessione registrata esclusivamente nell'area del Mezzogiorno e delle Isole. Inoltre, i mezzi tra le 3,5 e le 5 tonnellate hanno più che raddoppiato i volumi, seguiti da ottime performance delle fasce 5-8t e 12,5-16t; al contrario, si rileva una contrazione per i veicoli tra le 8 e le 12,5 tonnellate.

Sul fronte delle alimentazioni, mentre i veicoli a gas subiscono una leggera erosione della

quota di mercato scendendo all'1%, si osserva una **progressione significativa per i mezzi elettrici e ibridi**, che arrivano a coprire il 2,1% del totale delle vendite mensili.

Luca Sra, Delegato ANFIA per il trasporto merci ha commentato: "L'andamento positivo delle immatricolazioni di autocarri nel primo mese di quest'anno, seppur con un forte rallentamento rispetto ai risultati dei mesi precedenti, testimonia la capacità del comparto di investire nella transizione sostenibile che va debitamente supportata da politiche pubbliche mirate. Nel rinnovare quindi l'apprezzamento per lo stanziamento di 590 milioni di euro per un programma straordinario per il rinnovo del parco mezzi, è fondamentale richiamare l'attenzione su alcuni elementi cruciali affinché questo strumento sia efficace nel promuovere un reale svecchiamento delle flotte dell'autotrasporto. Primo tra tutti, il rispetto del principio di neutralità tecnologica, riconoscendo in particolare il contributo che i biocarburanti (come il biometano e l'HVO) già apportano in termini di riduzione delle emissioni di CO2. In secondo luogo, sarà necessario includere nel perimetro della misura strumenti ulteriori di diffusione delle motorizzazioni a zero emissioni come il noleggio a lungo termine. Si auspica pertanto una rapida attuazione di questo strumento che ne permetta una prima operatività già nel corso del 2026, a cui sarà importante accompagnare anche politiche fiscali di supporto agli investimenti in beni strumentali sostenibili."

In riferimento ai veicoli trainati, a gennaio 2026 si confermano in crescita tutte e quattro le aree geografiche: +48,8 il Centro, +27,6% le regioni del Nord-Ovest, +8,9% l'area del Sud e Isole e +4% il Nord-Est. Le marche estere totalizzano 642 libretti di circolazione (+18,2%); variazione positiva anche per le marche nazionali (+15,4%), con 539 libretti.

Massimo Menci, Presidente della Sezione Rimorchi di ANFIA ha dichiarato: "Il 2026 si apre con segnali positivi per il settore dei rimorchi e semirimorchi che registrano, rispettivamente, un incremento del 3,8% e del 19% rispetto a gennaio 2025. Auspichiamo in un prosieguo di questo trend di crescita, iniziato già lo scorso anno, e confidiamo che la proposta avanzata da ANFIA - anche nell'ambito del tavolo interassociativo sull'autotrasporto - sul riparto delle risorse del fondo pluriennale da 590 milioni possa trovare il consenso dei referenti istituzionali, con cui manteniamo costante il dialogo."

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a gennaio 2026 501 nuove unità, con un decremento del 20,6% rispetto a gennaio 2025. Nel primo mese dell'anno, tre comparti su quattro registrano segno negativo: -44,3% gli scuolabus, -27,7% gli autobus adibiti al TPL e -12,5% gli autobus e midibus turistici. In crescita a doppia cifra, invece, i minibus (+17,3%).

Paolo Marini, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA: "Anche l'inizio del nuovo anno non lascia ben sperare per il settore autobus, che, con un calo di oltre il 20% rispetto allo stesso mese del 2025, continua inesorabilmente il trend negativo con l'esaurirsi delle risorse del PNRR. Auspichiamo che la recente pubblicazione del Decreto da 750 milioni di euro relativi al quinquennio 2024-2028 del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e destinati alle Regioni possa in qualche modo attenuare il forte trend negativo che si sta registrando ormai da mesi, a condizione che questi fondi vengano immessi rapidamente sul mercato. L'industria è soggetta tempi di fornitura e produzione che richiedono celerità per produrre effetti misurabili nell'anno in corso, altrimenti si continuerà a favorire la produzione di OEM esteri che, potendo contare su mercati di tutt'altra dimensione, hanno ritmi di produzione diversi dagli europei". Analizzando la tipologia di **alimentazione**, si nota una contrazione nella quota degli autobus a gas, che a gennaio 2026 scende al 10,8% rispetto al 22,2% dell'anno precedente. Allo stesso modo, i modelli elettrici e gli ibridi diesel/elettrico vedono ridursi il proprio peso sul mercato, passando dal 29% di gennaio 2025 all'attuale 18,2%. A livello territoriale, infine, nel primo mese dell'anno le immatricolazioni registrano una crescita a tripla cifra nel Nord-Est (+132,8%) e più contenuta nelle regioni del Centro (+6,7%), mentre riportano un calo il Sud e Isole (-67,7%) e le regioni del Nord-Ovest (-10,6%).



CERCA NEL SITO

Cerca ...



OGNI SCONTRINO È UNA SCELTA.

coop

LA NOSTRA SPESA, LA NOSTRA GENTE, LA NOSTRA VITA.

TELECOMUNICAZIONI TRENTINO

OPERAIO TECNICO

Azienda settore telecomunicazioni con sede a Trento
cerca personale da inserire nell'organico.
Richiesta patente B.
Luogo lavoro: Trentino - Alto Adige.
Scrivere a: info@telecomunicazionitrentino.it

HAI FATTO UN LAVORO



Si è verificato un errore. Riprova più tardi. (ID riproduzione: 5Mfgt0UVSPajls-B)
[Ulteriori informazioni](#)

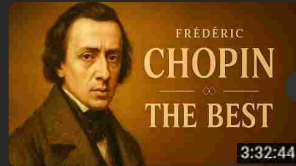
Altri video su YouTube



Jazz Invernale Accogliente | Atmo...
678K visualizzazioni



FANNO UN ALTRO SPORT! ORO pe...
422K visualizzazioni



4 ore di Chopin per studio, concert...
2,5 Mln di visualizzazioni

Categoria news: **OPINIONNEWS ITALIA**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ANFIA * AUTO – PERIODO GENNAIO-NOVEMBRE DEL 2025 «IMPORT A -2,0% ED EXPORT A -12,6%»

E-mail Stampa

Facebook Twitter LinkedIn

Riceviamo e pubblichiamo integralmente:

11.54 - giovedì 19 febbraio 2026

(Il testo seguente è tratto integralmente dalla nota stampa inviata all'Agenzia Opinione) –
////

Nel periodo gennaio – novembre del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-2,0% rispetto ai primi undici mesi del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-2,1%), e allo stesso modo quello dei veicoli industriali cala dell'1,2%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi undici mesi del 2024, del 12,6% : il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 15,3% ; le autovetture esportate, invece, sono in calo dell'11,4% . Il saldo è negativo per circa -18,6 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 343,2 milioni per i veicoli industriali.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,3% del valore totale importato), nei primi undici mesi del 2025, l'export con destinazione Europa rappresenta il 62,5% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (16,2%), seguiti da Giappone (5,5%) e Cina (1,7%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, dell'1,5%, che l'export, dello 0,5%, con un saldo positivo di circa 6,8 miliardi di euro (era di 6,6 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,4% del valore dell'import e l'80,4% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17,1% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 7,8% del totale.

POLO
SALUTE
INTEGRATORI
ED ALIMENTI
FUNZIONALI

CODICE SCONTO
PROMO10%
VALIDO SU TUTTI I PRODOTTI

POLOSALUTEITALIA.IT

INQUADRA O CLICCA
PER UNA
MICRODONAZIONE

SOSTENI LA
LIBERA
INFORMAZIONE
SENZA PADRONI

Grazie! Luca Franceschi, direttore responsabile

LAGO DI GARDA
APPARTAMENTO IN VENDITA
VICINO LAGO E FIUME

VIA LUNGO SARCA 16 - LIDO DI ARCO (TN)
PER INFORMAZIONI CLICCA QUI

Volare con
Net

Unita

DONA IL 2X1000, SCRIVI M20

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 23,9% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

Categoria news: [OPINIONNEWS ITALIA](#)

Per donare ora, clicca [qui](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA
DELLA FONTE TITOLARE DELLA NOTIZIA E/O COMUNICATO STAMPA

È consentito a terzi (ed a testate giornalistiche) l'utilizzo integrale o parziale del presente contenuto, ma con l'obbligo di Legge di citare la fonte: "Agenzia giornalistica Opinione".
È comunque sempre vietata la riproduzione delle immagini.

OPINIONNEWS ITALIA

Giochi Olimpici
RAI NEWS * ULTIM'ORA: «RAI
SPORT, PETRECCA RIMETTE ...

OPINIONNEWS ITALIA

TASS (TELEGRAM) * GAPONENKO,
«UE A RISCHIO STABILITÀ ENE ...

Articoli correlati

< >

I commenti sono chiusi.

UNIONE SPORTIVA AURORA

SOSTIENICI CON IL 5 X 1000

A TE NON COSTA NULLA, PER NOI SIGNIFICA MOLTO

A22 Autostrada del Brennero SpA
Brennerautobahn AG

**Info viabilità
previsioni traffico
e webcam 24/7**

CLICCA QUI

NEW

A22 SU TELEGRAM

Scegli le informazioni che vuoi ricevere e viaggia senza pensieri

Telegram @autostradaA22Bot

Più serenità in viaggio

CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA
ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA
DI TRENTO

Pronti all'Impresa

pd punto
impresa
digitale

mynos
ESCAPE ROOM TRENTO

VIA VITTORIO VENETO 152 - TRENTO
MYNOS.IT - 349.1234765



BLUETTI

Bluetti EB3A

268Wh | 600W | LiFePO4 | 200W Solare

Micro MPV Potente

299€ ~~399€~~

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

ITALIA TRADE AUTOMOTIVE, ANFIA: A NOVEMBRE 2025 IMPORT ED EXPORT IN CALO



(Teleborsa) - Nel periodo gennaio - novembre del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-2,0% rispetto ai primi undici mesi del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-2,1%), e allo stesso modo quello dei veicoli industriali cala dell'1,2%. **Anche**

l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi undici mesi del 2024, del 12,6% : il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 15,3% ; le autovetture esportate, invece, sono in calo dell'11,4% . Il saldo è negativo per circa -18,6 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 343,2 milioni per i veicoli industriali. E' quanto emerge dal focus di approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA, relativo al trade automotive in Italia a novembre 2025.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,3% del valore totale importato), nei primi undici mesi del 2025, l'export con destinazione Europa rappresenta il 62,5% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (16,2%), seguiti da Giappone (5,5%) e Cina (1,7%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, dell'1,5%, che l'export, dello 0,5%, con un saldo positivo di circa 6,8 miliardi di euro (era di 6,6 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,4% del valore dell'import e l'80,4% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17,1% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 7,8% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 23,9% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

(TELEBORSA) 19-02-2026 16:19

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



SCENARI ENERGIE DEL FUTURO EFFICIENZA ENERGETICA E INNOVAZIONE SOSTENIBILITÀ PNRR AGENDE PARLAMENTARI

● **live** [si somma ai 200 euro del 2025](#) **12:06** [DI Energia, Camisa \(Confapi\): Segnale positivo ma non basta](#) [Espandi](#)
12:06 [Germania: accordo per collegamento elettrico con Paesi baltici \(2\)](#) **12:05** [Germania: accordo per](#)

HOME » Auto, **ANFIA**: nel 2025 import veicoli nuovi in valore verso l'Italia -2% rispetto al 2024

Auto, **ANFIA**: nel 2025 import veicoli nuovi in valore verso l'Italia -2% rispetto al 2024

19 Febbraio 2026 di [\(anr\)](#)



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

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome utente o email *

Password *

[Recupera Password](#)

Invia

[Podcast](#)



12:26 [Nucleare, la memoria di Arera depositata in Parlamento: stop ai ritardi sul Deposito Nazionale \(2\)](#)

[Accesso Agenzia Stampa](#)

12:26 [Nucleare, la memoria di Arera depositata in Parlamento: stop ai ritardi sul Deposito Nazionale](#)

12:25 [Auto, **ANFIA**: nel 2025 import veicoli nuovi in valore verso l'Italia -2% rispetto al 2024](#)

12:23 [Energia, A2A premiata a Washington per la decarbonizzazione di Brescia](#)

12:08 [DI Bollette, UNC: il bonus di 115 euro non si somma ai 200 euro del 2025](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

12:06 **DI Energia, Camisa (Confapi): Segnale positivo ma non basta**

19 FEB 26

12:06 **Germania: accordo per collegamento elettrico con Paesi baltici (2)**

19 FEB 26

12:05 **Germania: accordo per collegamento elettrico con Paesi baltici**

19 FEB 26

11:42 **Data center, Dal Fabbro: se Italia vuole diventare hub europeo servono realismo e responsabilità (2)**

19 FEB 26

11:41 **DI Bollette, Matera (FdI): “dal Governo Meloni cinque miliardi per famiglie e imprese”**

19 FEB 26

11:34 **Energia, Gava a Conferenza ministeriale AIE: la sicurezza energetica è la priorità**

19 FEB 26

11:28 **DI bollette, Tubetti (FdI): aiuti ad imprese delineano una concreta visione di politica industriale**

19 FEB 26

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome

E-mail

Accettazione GDPR *

Confermo di aver preso visione della privacy policy di Innovative Publishing e accetto il trattamento dei dati come ivi descritto

ISCRIVITI ORA

Rispettiamo la tua privacy, non ti invieremo SPAM e non passiamo la tua email a Terzi

EnergiaOltre



Fatti, numeri e scenari sull'energia

Direttore responsabile:

Michele Guerriero

Editore:

Innovative Publishing srl – IP srl

www.innovativepublishing.it

Via Po, 16/B

00198 Roma

C.F. 12653211008

Redazione:

Via Po, 16/B

00198 Roma

info@energiaoltre.it

Ufficio di corrispondenza est Europa

sede di Berlino

Bülowsstraße 66

10783 Berlin

Registrazione Tribunale di Roma

n. 199/2017 del 21.12.2017

ROC n. 26146

Energia Oltre è un progetto editoriale di

innovative publishing

Fanno parte del nostro network editoriale:




Energia Oltre 2026 - All Rights Reserved - [Privacy Policy](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Italia Trade automotive, ANFIA: a novembre 2025 import ed export in calo

(Teleborsa) - Nel periodo gennaio - novembre del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'  Italia risulta in calo (-2,0% rispetto ai primi undici mesi del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-2,1%), e allo stesso modo quello dei veicoli industriali cala dell'1,2%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi undici mesi del 2024, del 12,6% : il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 15,3% ; le autovetture esportate, invece, sono in calo dell'11,4% . Il saldo è negativo per circa -18,6 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 343,2 milioni per i veicoli industriali. E' quanto emerge dal focus di approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA, relativo al trade automotive in Italia a novembre 2025. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,3% del valore totale importato), nei primi undici mesi del 2025, l'export con destinazione Europa rappresenta il 62,5% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (16,2%), seguiti da Giappone (5,5%) e Cina (1,7%). Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, dell'1,5%, che l'export, dello 0,5%, con un saldo positivo di circa 6,8 miliardi di euro (era di 6,6 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,4% del valore dell'import e l'80,4% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17,1% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 7,8% del totale. Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 23,9% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Italia Trade automotive, ANFIA: a novembre 2025 import ed export in calo

TELEBORSA

Publicato il 19/02/2026
Ultima modifica il 19/02/2026 alle ore 16:19



Nel periodo gennaio - novembre del 2025, **l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo** (-2,0% rispetto ai primi undici mesi del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-2,1%), e allo stesso modo quello dei veicoli industriali cala dell'1,2%. **Anche**

l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi undici mesi del 2024, del 12,6% : il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 15,3% ; le autovetture esportate, invece, sono in calo dell'11,4% . Il saldo è negativo per circa -18,6 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 343,2 milioni per i veicoli industriali. E' quanto emerge dal focus di approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA, relativo al trade automotive in Italia a novembre 2025.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,3% del valore totale importato), nei primi undici mesi del 2025, l'export con destinazione Europa rappresenta il 62,5% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (16,2%), seguiti da Giappone (5,5%) e Cina (1,7%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, dell'1,5%, che l'export, dello 0,5%, con un saldo positivo di circa 6,8 miliardi di euro (era di 6,6 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,4% del valore dell'import e l'80,4% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17,1% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 7,8% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 23,9% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

10/02/2026



USA, prezzi import dicembre +0,1% e prezzi export +0,3% su mese

15/01/2026

Usa, prezzi import export accelerano a novembre

30/01/2026

Anfia, tavolo Mimit: filiera automotive italiana presenta proposte modifica pacchetto europeo

[> Altre notizie](#)

NOTIZIE FINANZA

19/02/2026

Ineos Group, downgrade di S&P a "B+" per maggiore leva finanziaria prevista

19/02/2026

Auto 2025: crescono finanziamenti per l'usato, mercato nuovo si stabilizza

19/02/2026

Fed, Kashkari: critiche di Hasset "solo un altro tentativo di compromettere l'indipendenza"

19/02/2026

NM VEICOLI INDUSTRIALI

News Articoli Rivista

Cerca...

Articoli | 19 February 2026 | Autore: Redazione

Mercato aftermarket truck 2025: performance positive (+3%) ma con segnali di assestamento della domanda



Lo studio di ANFIA Aftermarket mostra un settore con dinamiche differenziate: Motore&Trasmissione si conferma pilastro stabile, Sopra-telaio rallenta verso fine anno e Sotto-telaio, pur in calo, mantiene una buona capacità di tenuta rispetto al passato.



Il mercato aftermarket truck ha chiuso l'anno 2025 con performance complessivamente positive, ma segnali di rallentamento in alcune aree richiedono un monitoraggio attento.

Lo sottolinea Alessio Sitran, responsabile area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket, commentando i dati del Barometro Aftermarket Truck 2025, l'analisi realizzata dalla sezione Aftermarket di ANFIA in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum.

Secondo Sitran, pur in un contesto di crescita rispetto agli anni precedenti, emergono "risk flag" (ossia segnali di rischio o indicatori di potenziale criticità da monitorare) che riflettono un mercato in fase di normalizzazione e non più caratterizzato da un'espansione lineare.

I dati complessivi mostrano che il fatturato totale dell'aftermarket truck ha registrato nel 2025 una variazione positiva rispetto ai tre anni precedenti:

- +3% rispetto al 2024,
- +18% rispetto al 2023
- +36% rispetto al 2022.

Questo conferma una crescita nel lungo periodo, seppur attenuata agli anni più recenti.

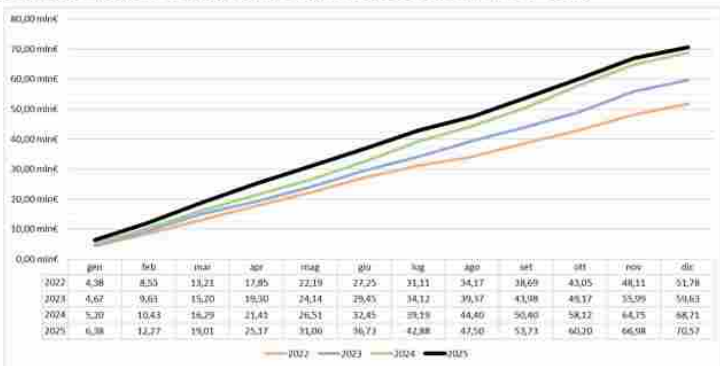
Trend trimestrali e normalizzazione della domanda

L'analisi trimestrale evidenzia un andamento non uniforme durante l'anno.

Il primo trimestre del 2025 si è distinto come il più performante registrato nel periodo di analisi, fungendo da principale contributo al risultato finale. Nei trimestri successivi si è osservato un progressivo rallentamento, con il secondo e il terzo trimestre su livelli solidi ma inferiori alla prima parte dell'anno e il quarto trimestre in linea con il periodo precedente, senza ulteriori accelerazioni.

Secondo Sitran, questa evoluzione suggerisce una fase di normalizzazione della domanda, in cui la performance positiva dell'intero 2025 è fortemente influenzata dal contributo del primo trimestre, mentre la seconda parte dell'anno ha evidenziato una domanda meno vivace.

Andamento del fatturato cumulato del mercato totale su base mensile (2022 - 2025)



Macro-famiglie a confronto: dinamiche diversificate

Notizie in primo piano

Il consorzio Truck Company Group entra in Nexus Automotive Italia

Salamone accelera la crescita: dopo il nuovo hub, l'arrivo di Fabrizio Greco rafforza il team

Experica in Europart: nuovi orizzonti di crescita

Il Mio Camion Shop: un modello B2B online al servizio del mondo truck

Aftermarket truck: primo semestre 2025 da record. I dati del Barometro di Anfia

Iveco passa a Tata Motors: nasce un nuovo player globale nei veicoli industriali

ADAS: gli occhi e le mani elettroniche che guidano i camion moderni

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Italia Trade automotive, **ANFIA:** a novembre 2025 import ed export in calo



19 febbraio 2026 - 16.24

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Nel periodo gennaio - novembre del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-2,0% rispetto ai primi undici mesi del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-2,1%), e allo stesso modo quello dei veicoli industriali cala dell'1,2%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi undici mesi del 2024, del 12,6% : il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 15,3% ; le autovetture esportate, invece, sono in calo dell'11,4% . Il saldo è negativo per circa -18,6 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 343,2 milioni per i veicoli industriali. E' quanto emerge dal focus di approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di **ANFIA**, relativo al trade automotive in Italia a novembre 2025.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,3% del valore totale importato), nei primi undici mesi del 2025, l'export con destinazione Europa rappresenta il 62,5% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (16,2%), seguiti da Giappone (5,5%) e Cina (1,7%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, dell'1,5%, che l'export, dello 0,5%, con un saldo positivo di circa 6,8 miliardi di euro (era di 6,6 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,4% del valore dell'import e l'80,4% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

Dj 30 Industrials Average 49.477 -0,37%

FTSE 100 10.618 -0,64%

FTSE MIB 45.742 -1,34%

Germany DAX 25.021 -1,02%

Hang Seng Index* 26.706 +0,52%

Nasdaq 22.692 -0,27%

Nikkei 225 57.266 +0,21%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

USD

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17,1% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 7,8% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 23,9% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

1

1,18

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

powered by **teleborsa**

la Repubblica

GEDi News Network S.p.A.
P.Iva 01578251009
ISSN 2499-0817

[Abbonati](#)

APP

[Iphone](#) | [Android](#)

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e Finanza | Venerdì - Robinson

Giovedì 19 Febbraio 2026, ore 17.11

teleborsa

09	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U
----	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

[Notizie](#) [Quotazioni](#) [Rubriche](#) [Agenda](#) [Video](#) [Analisi Tecnica](#)
[Home Page](#) / [Notizie](#) / [Italia Trade automotive](#), ANFIA: a novembre 2025 import ed export in calo

Italia Trade automotive, ANFIA: a novembre 2025 import ed export in calo

Economia, Trasporti 19 febbraio 2026 - 16.19



(Teleborsa) - Nel periodo gennaio - novembre del 2025, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in calo (-2,0% rispetto ai primi undici mesi del 2024). Il comparto delle autovetture, mostra decrementi nelle importazioni (-2,1%), e allo stesso modo quello dei veicoli industriali cala dell'1,2%. Anche l'export in valore risulta in calo rispetto a quello dei primi undici mesi del 2024, del 12,6%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 15,3%; le autovetture esportate, invece, sono in calo dell'11,4%. Il saldo è negativo per circa -18,6 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 343,2 milioni per i veicoli industriali. E' quanto emerge dal focus di approfondimento, realizzato dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA, relativo al trade automotive in Italia a novembre 2025.

Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'89,3% del valore totale importato), nei primi undici mesi del 2025, l'export con destinazione Europa rappresenta il 62,5% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (16,2%), seguiti da Giappone (5,5%) e Cina (1,7%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, calano sia l'import, dell'1,5%, che l'export, dello 0,5%, con un saldo positivo di circa 6,8 miliardi di euro (era di 6,6 miliardi nello stesso periodo del 2024). L'Europa rappresenta il 77,4% del valore dell'import e l'80,4% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 17,1% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 7,8% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 23,9% delle importazioni ed il 20,5% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Cina e la Francia per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

Condividi

Argomenti trattati

Germania (69) · Italia (1152) · Giappone (82) · Spagna (37) · Euro (1809) · Stati Uniti (111) · Cina (151) · Francia (64)

Altre notizie

[Prezzi export USA \(MoM\) in dicembre](#)

[Italia, Produzione costruzioni \(MoM\) in novembre](#)

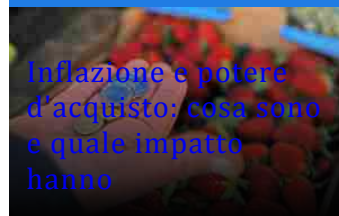
[Giappone, export in aumento a dicembre](#)

[Volkswagen, flusso di cassa sopra le attese nel 2025 con minore capex](#)

[Appuntamenti macroeconomici del 10 febbraio 2026](#)

[Fatturato industria Italia \(MoM\) in novembre](#)

Guide



Qualche centesimo in più sul caffè, un euro in più sul detersivo, dieci euro che rendono la bolletta più pesante. Sembrano piccoli aumenti, ma sommati pesano sulle finanze personali e familiari.

[leggi tutto](#)



ADV



AutomobilISSIMA

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

INDUSTRIA E FINANZA

Pacchetto Automotive

Auto UE, l'allarme Anfia: "250 mila lavoratori a rischio se Bruxelles non cambia le regole"

Alessandro Ascione | aggiornato il 20/02/2026 | 0 commenti

Fiat 500 Hybrid: la prova completa

ADV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

La **deindustrializzazione del comparto auto europeo** è una realtà certificata dai numeri: **100.000 licenziamenti negli ultimi 15 mesi** nel settore diretto (**230.000 considerando anche l'indotto**), più una previsione di **altri 250.000 tagli in quattro anni**, se Bruxelles non dovesse cambiare le regole della **transizione elettrica**.

A fornire l'istantanea alla Camera è stato il presidente dell'Anfia, **Roberto Vavassori**, durante l'audizione sul **Pacchetto Automotive di Bruxelles**.

Il pasticcio della Commissione UE

Il numero uno dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica critica la proposta della **Commissione UE** (obiettivo **CO₂** tagliata del 90% anziché del 100% nel 2035 sul 2021): "È un pasticcio, un'occasione mancata", ha detto Vavassori. "Chiediamo uno sforzo di comprensione delle nostre richieste", sintetizzabili nell'adozione del principio di **neutralità tecnologica**.

Altrimenti, dice l'Anfia, si rischia un'ondata di licenziamenti, "non dovuti solo alla regolamentazione UE. L'esecutivo comunitario può fare molto: **da Bruxelles promana il 95% della legislazione del nostro settore**. L'accrocchio messo assieme della finta apertura del 10%", prosegue il presidente dell'Anfia, "viene compensato con strumenti arbitrari come il 7% di acciaio verde: c'è da mettersi le mani nei capelli. In quanto al 3% di biocarburanti, è in realtà solo l'1%".

Inoltre, "oggi **otto consumatori su 10 in Europa non scelgono un'auto elettrica**: è giusto dare loro la possibilità di libera scelta. Il Vecchio Continente è l'unica regione al mondo ad aver perso **tre milioni di veicoli rispetto al periodo pre-Covid**, 'presi' dalla Cina, che esporta in Europa quasi solo vetture termiche: **l'85%**".

I PIÙ POPOLARI

01 Auto cinesi Germania, si infiamma la guerra dei prezzi: BYD scontate fino al 41% tra offerte e incentivi

02 Intelligenza artificiale IA, per Nvidia le auto sono vicine al "momento ChatGPT"

03 Stati Uniti Lo Start&Stop rischia di sparire: Trump e l'EPA riscrivono bonus e regole ambientali

04 Auto sportive Nuova Audi RS 5, 639 CV per la prima Rennsport ibrida plug-in della storia - VIDEO

05 Stellantis Mirafiori si rafforza: alle Carrozzerie arrivano i primi 80 neoassunti per la Fiat 500 Hybrid

VEDI ALTRO

brand stories



Uno speciale Chicco dedicato ai seggiolini auto

FOCUS ON

brand stories

ADV

Attivarsi subito

"Chiediamo all'UE che i **biocarburanti vengano utilizzati da subito**", ha concluso Vavassori. "E che i veicoli prodotti dai costruttori di nicchia siano esentati per sempre dalle regolamentazioni **CO₂**, perché irrilevanti nel numero e nelle emissioni rispetto agli scopi delle normative europee": il riferimento è alle auto che nascono nella **Motor Valley**.

Secondo **l'Anfia**, insomma, il **futuro del settore automotive europeo** dipenderà dalla capacità di Bruxelles di ascoltare la filiera, salvaguardando occupazione, competitività e libertà di scelta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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

[VAI ALLO SPECIALE AUTOMOBILISSIMA >](#)

[COMMENTA](#)

Disclaimer

ADV

ADV



Energieperilsarno.it

Dove l'impegno trasforma il territorio

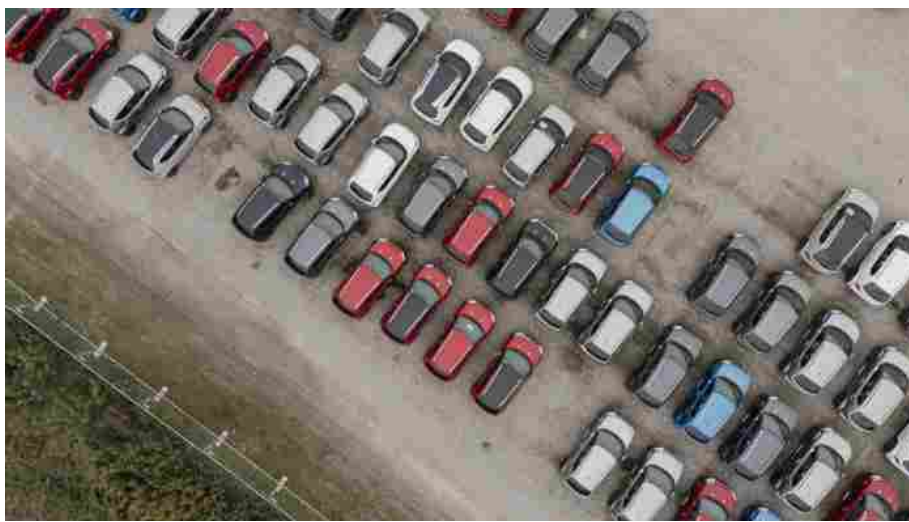
→ Visita il portale e partecipa alla rinascita

Home > Attualità

Il parco auto italiano invecchia a 12,8 anni e il mercato dell'usato ne assorbe le conseguenze

Di Stanislao Barretta

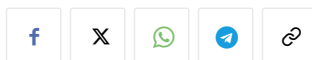
21 FEBBRAIO 2026 - 17:49



LEGGI ANCHE

Pfas Verdi nel settore auto e come sfruttare la persistenza per realizzare circolarità evitando di inquinare

6 DICEMBRE 2025 - 11:48



I 3,33 milioni di passaggi di proprietà registrati nel 2025 raccontano un mercato dell'usato che continua a crescere del 2,1% anno su anno, ma la natura di quella crescita è cambiata in modo abbastanza sostanziale rispetto a cinque o sei anni fa, quando il grosso del volume si concentrava su veicoli di tre-cinque anni provenienti da rientri di leasing e flotte aziendali che ruotavano con una certa regolarità.

Oggi il rapporto tra usato e nuovo si è stabilizzato intorno a 206 auto usate per ogni 100 nuove immatricolate, un numero che l'ACI pubblica ormai con la stessa

Juve Stabia - Modenas
Abate: "Servirà una partita sporca. Il Menti ci spinga verso l'obiettivo salvezza"

21 Febbraio 2026 - 15:43

Tra l'emergenza infortuni e l'insidia delle palle inattive, la Juve Stabia punta sull'identità e il calore del pubblico. Sotto gli occhi dei nuovi soci, le Vespe cercano l'impresa.

[Continua a leggere](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

regolarità con cui pubblica i dati sulle revisioni e che dice essenzialmente una cosa sola, e cioè che il mercato italiano è strutturalmente incapace di rinnovarsi attraverso il canale del nuovo. I dati AutoScout24 per il 2025 confermano che la spesa media dell'acquirente è **salita dell'11% fino a toccare i 20000 euro**, avvicinandosi pericolosamente ai 21270 euro del prezzo medio di inserzione, il che significa che lo spazio di negoziazione si è praticamente azzerato su molti segmenti e che chi compra sta accettando di pagare quasi il prezzo esposto, una cosa che cinque anni fa sarebbe sembrata impensabile nel mercato italiano dell'usato dove il 10-15% di sconto era quasi fisiologico. E il problema non è tanto il prezzo in sé, quanto il fatto che quei 20000 euro comprano un'auto mediamente più vecchia e con più chilometri di quanto comprassero nel 2021.

Il dato sui 17,5 milioni di veicoli con più di 15 anni sul totale del parco circolante, che rappresenta il 42% **della flotta nazionale**, è uno di quei numeri che vengono ripetuti nei comunicati stampa di UNRAE e Federauto con una frequenza tale da aver perso quasi ogni capacità di impressionare, eppure le sue implicazioni operative per chi lavora nell'usato sono enormi e in gran parte sottovalutate. Un commerciante della provincia di Brescia che tratta prevalentemente berline e SUV di segmento C e D mi ha detto che il veicolo medio che riceve in permuta ha ormai 13 anni, e che su almeno un terzo di queste permutate il costo della messa in conformità per la rivendita supera i 2000 euro, tra revisione, tagliando, pneumatici e le piccole riparazioni di carrozzeria che il cliente finale si aspetta siano state fatte. "Il margine su una permuta del 2012 con 180000 chilometri non esiste, la tengo perché se la rifiuto il cliente va altrove e perdo anche la vendita principale" sono le sue parole, più o meno. Il punto è che il mercato dell'usato sta assorbendo un volume crescente di veicoli che in un sistema più sano sarebbero già stati radiati, e li sta rimettendo in circolo con interventi minimi perché i margini non consentono altro.

Leggi anche: [Pfas Verdi nel settore auto e come sfruttare la persistenza per realizzare circolarità evitando di inquinare](#)

Il diesel pesa ancora il 42% delle intenzioni di acquisto nell'usato. L'elettrico è fermo al 2%.

Questi due numeri da soli spiegano perché il dibattito sulla transizione energetica che si fa a Bruxelles e quello che si fa nei piazzali di Torino sud o della Riviera romagnola sembrano riguardare due pianeti diversi, e probabilmente è così. **L'offerta di elettrico usato sotto i 20000 euro** è talmente esigua che parlare di "intenzioni di acquisto" è quasi fuorviante, si tratta più di curiosità che di domanda reale, e chi ha provato a trattare elettriche usate con più di tre anni si è scontrato con il problema della garanzia batteria e della svalutazione che rende quasi impossibile costruire un business case credibile. Sul diesel la situazione è diversa e più interessante di quanto sembri a prima vista, perché una parte significativa di quel 42% non è nostalgia o resistenza al cambiamento ma puro calcolo economico da parte di acquirenti che fanno 30000 o 40000 chilometri l'anno e per i quali un diesel

Euro 6d con 80000 chilometri comprato a 15000 euro resta la scelta razionale, e probabilmente lo resterà per un bel pezzo. Un responsabile acquisti di una flotta NCC della zona di Roma, che gestisce una quarantina di veicoli e li rinnova quasi esclusivamente attraverso l'usato tedesco, mi ha raccontato che ha valutato il passaggio a ibrido plug-in l'anno scorso e ha concluso che i costi di manutenzione delle PHEV dopo i 100000 chilometri rendevano l'operazione insensata, almeno ai prezzi attuali. "Forse tra due anni" ha detto, senza troppa convinzione.



La questione della verifica storica su veicoli così vecchi è un problema che il settore affronta con

strumenti pensati per un'altra epoca. Il libretto dei tagliandi cartaceo di un'auto del 2010 o 2011 è spesso illeggibile, incompleto o semplicemente perso, e lo storico costruttore digitale per quell'annata è disponibile solo per alcuni marchi e con coperture molto variabili. Uno [specialista della prevenzione frodi di carVertical](#) ha indicato che sui veicoli con più di 12 anni la percentuale di anomalie rilevate nel contachilometri sale in modo significativo rispetto alla media del parco, anche se ha specificato che parte di quell'aumento potrebbe riflettere semplicemente il fatto che su veicoli più vecchi ci sono più passaggi di proprietà e quindi più occasioni per interventi sul chilometraggio, il che è una distinzione sottile ma importante. Il problema reale per i commercianti è che la catena dei proprietari su un veicolo di 13 o 14 anni può includere cinque, sei, sette passaggi, e ricostruire la storia completa attraverso il PRA, **le revisioni della Motorizzazione** e i database privati richiede un investimento di tempo che su un'auto da rivendere a 5000 euro nessuno è disposto a fare. Il risultato è che una fetta crescente del mercato opera essenzialmente alla cieca, affidandosi all'esperienza del commerciante e a un'occhiata sotto il cofano, che su un Euro 4 diesel con la centralina rimappata due volte non è esattamente una garanzia.

C'è poi un aspetto che riguarda le ZTL e le restrizioni alla circolazione che sta creando una segmentazione geografica del mercato usato sempre più marcata. Un Euro 4 diesel che a Milano non può circolare dal lunedì al venerdì vale, a parità di condizioni, significativamente meno di quanto vale a Catania o a Sassari, e questo differenziale di prezzo sta alimentando flussi interni nord-sud che somigliano, in scala ridotta, a quello che succede con le importazioni dalla Germania. Un operatore di Napoli che compra regolarmente alle aste nel nord Italia ha confermato che i prezzi di aggiudicazione sui **diesel Euro 4 ed Euro 5** nelle aste lombarde e

piemontesi sono calati in modo consistente negli ultimi diciotto mesi, e che lui ne approfitta sistematicamente perché in Campania quei veicoli circolano senza restrizioni e si vendono a prezzi che nel nord non esistono più. La cosa curiosa è che nessuno sembra raccogliere dati strutturati su questi flussi interni, o almeno nessuno li pubblica, il che rende difficile capire quanto del volume di passaggi di proprietà registrato dall'ACI sia effettivamente consumo finale e quanto sia intermediazione tra mercati regionali con regole diverse.

L'età media di 12,8 anni del parco circolante è destinata a salire ancora, probabilmente, perché i volumi del nuovo non sono sufficienti a invertire la tendenza e perché gli incentivi alla rottamazione hanno avuto finora un impatto misurabile ma insufficiente. ANFIA ha stimato che per riportare l'età media sotto i 10 anni servirebbero almeno 2 milioni di immatricolazioni nuove l'anno per un periodo prolungato, e l'Italia non raggiunge quel livello dal 2007. Nel frattempo il mercato dell'usato continua a fare quello che ha sempre fatto, cioè redistribuire il parco esistente tra chi può permettersi di comprare e chi può permettersi di vendere, solo che adesso lo fa con auto più vecchie, margini più stretti e una trasparenza informativa che sui veicoli oltre i dieci anni resta, per usare un eufemismo, frammentaria. Il responsabile di un'agenzia pratiche auto di Modena, che processa circa 400 passaggi di proprietà al mese, mi ha detto che la documentazione incompleta è ormai la norma e non l'eccezione, e che la cosa che lo preoccupa di più non sono le frodi eclatanti ma "le piccole bugie che nessuno controlla perché non conviene a nessuno controllarle." Non ha voluto essere più specifico.

Leggi Anche

- [Pfas Verdi nel settore auto e come sfruttare la persistenza per realizzare circolarità evitando di inquinare](#)
- [Auto e Moto d'Epoca 2025, Bologna accende la passione del motorismo storico.](#)
- [Noleggio a lungo termine, perché è il momento buono per sceglierlo](#)

**Entra nel canale di Facebook**

Sostieni il giornalismo di qualità
Premi Continua a leggere per proseguire.

Continua a leggere

ARGOMENTI [Auto](#) [Usato](#)

ARTICOLO PRECEDENTE

Juve Stabia – Modena, Abate: “Servirà una partita sporca. Il Menti ci spinga verso l’obiettivo salvezza”

Lascia un commento

l' intervista

Marco Stella

«Sui bonus auto l'Ue sbaglia includa i motori a benzina»

Il capo dei componentisti: «Sostegni trasversali e per accedere chiediamo il 75% di pezzi Made in Europe»

Pierluigi Bonora

«**R**iteniamo che il 75% dei componenti made in Europe, rispetto alla proposta di Bruxelles del 70% per quelle auto oggetto di sussidi, sia fondamentale. Nostro dovere è proteggere la manifattura e garantire al settore tutti gli strumenti necessari. L'Europa è al centro tra le pretese americane e l'offensiva commerciale cinese. In pericolo sono le nostre filiere e competenze. Tutte capacità impensabili da ricostruire». È quanto afferma Marco Stella - ceo di Dts Spa con sede a Maranello, presidente del Gruppo componenti di Anfia (filiere italiana) e vicepresidente dell'associazione europea Clepa - in vista dell'imminente presentazione, da parte della Commissione Ue, dell'Industrial Accelerator Act, con l'obbligo per i costruttori di utilizzare componenti made in Europe nelle nuove auto elettriche, ibride ricaricabili e a celle a combustibile che rientreranno nei piani di sostegno. Uno studio di Roland Berger precisa come i fornitori si trovino ad affrontare una concorrenza sleale da parte di regioni con costi più bassi, meno normative, tariffe unilaterali, eccesso di capacità, dumping e sussidi:

di: a rischio, entro il 2030, sono fino a 350mila posti.

Stella, ancora una volta Bruxelles si è svegliata tardi.

«Credo che il testo che abbiamo potuto visionare vada nella direzione giusta, al di là di alcuni correttivi. Ma non bisogna più perdere tempo per arrivare al cambio di passo che l'industria merita».

I bonus previsti escludono, però, le vetture più richieste: le ibride senza la spina.

«La norma dovrebbe essere trasversale su tutti i modelli, anche se di solito gli incentivi riguardano solo le auto elettriche e ibride plug-in. Ma noi chiediamo che comprendano tutte le alimentazioni».

Quali componenti saranno considerati? E poi c'è il nodo batterie con i cinesi dominanti.

«Non vogliamo concentrarci solo su batterie, motori elettrici ed elettronica di controllo, con il rischio che il resto diventi oggetto di migrazione verso Paesi low cost per recuperare competitività e creare, alla fine, nuove dipendenze su commodities a basso valore. Il 75% del valore, per noi, riguarda tutti gli altri componenti della vettura, senza distinzioni. Voglio ricordare che le

auto più vendute in Europa sono quelle con motore endotermico».

Vi aspettate ripicche da parte cinese?

«I cinesi sanno che è impossibile aspirare a un pezzo di mercato europeo rilevante, come ambiscono, senza immaginare di dover produrre in loco con il valore offerto sul posto. È quello che hanno fatto gli occidentali in Cina, ma ora il flusso si è invertito».

Byd, che ha una strategia 100% europea, è pronta a produrre in Ungheria e Leapmotor (Stellantis) guarda alla Spagna. E sono solo i primi...

«Tant'è che Byd ha riunito a Torino la filiera italiana, prima in Europa a essere sondata. Ben venga che utilizzino le filiere di fornitura locali per produrre auto di ottima qualità in Europa».

Made in Europe e Paesi interessati dagli accordi di libero scambio.

«Aperti e pronti a valutare caso per caso. Ma se qualcuno pensasse di produrre in un Paese, diciamo del Nord Africa, per poi importare, approfittando delle relazioni bilaterali in atto, per noi quello non è made in Europe».

In sintesi?

«Importante è che si arrivi a una misura ancora migliore e più incisiva in attesa



che dalla revisione delle regole sulla decarbonizzazione si giunga alla reale apertura a una pluralità di tecnologie per decarbonizzare la mobilità».



APPELLO
Marco Stella,
presidente
del Gruppo
componenti
di **Anfia**

Allarme

Bruxelles è stretta nella morsa di Usa e Cina, le nostre filiere e competenze si trovano in pericolo

Paletti

Bene il libero scambio, ma se un gruppo produce in Nord Africa e poi importa non vale per il quorum

Equilibri

Pechino sa che non può avere un peso rilevante nel Vecchio continente se non produce anche in loco



Immatricolazioni +10% Suv, noleggi e ibride trainano la crescita

Le vetture messe su strada nel primo mese del 2026 sono state 14.951. La più scelta in Piemonte resta la Panda

di MASSIMILIANO SCIULLO

Inizia con la marcia giusta il 2026 del mercato automobilistico piemontese, nonostante le incertezze del settore e i ripensamenti legati a regole e scadenze europee. La conferma arriva dall'analisi dei dati elaborati da Anfia sulla base delle statistiche dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il mese di gennaio, infatti, con 14.951 immatricolazioni, mostra un miglioramento del 10,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno passato, quando le vetture messe su strada furono 13.542. Un miglioramento che riguarda soprattutto il Torinese, dove le immatricolazioni sono salite da 9.508 a 10.895. Le altre province, invece, confermano la staticità dei mesi passati. Perdono qualcosa Biella (-26) e Alessandria (-9), mentre crescono Asti (+12), Cuneo (+25), Novara (+2), Verbania Cusio Ossola (+17) e Vercelli (+1).

Stabili anche le tipologie di acquirenti, soprattutto per quanto ri-

guarda le società e i privati, che rimangono sostanzialmente identiche a gennaio 2025: nel primo caso di passa da 1952 a 1993 immatricolazioni, mentre nel secondo si sale da 6551 a 6555. Discorso diverso per il noleggio, che con un aumento da 5.433 a 6.669 unità si intesta l'intero miglioramento mensile delle immatricolazioni piemontesi.

Se si ragiona invece in termini di tipologie di auto, sono i Suv ad aver dato l'accelerata decisiva: sono saliti di oltre duemila unità (da 6201 a 8251), andando a compensare la diminuzione delle utilitarie (scese da 6479 a 5821). Lieve calo delle auto di medie dimensioni, anche se restano nella misura delle centinaia (da 867 a 695), mentre le monovolume avvicinano la soglia delle trecento immatricolazioni, passando da 237 a 292. Sostanzialmente marginali le auto di lusso/sportive e i combo.

A livello di motorizzazioni, poi, calano sia i mezzi a benzina - in maniera anche piuttosto netta - che i diesel. Lieve risalita per i mezzi full electric, così come migliora il dato per i mezzi a gpl. Ma sono ancora una volta gli ibridi a tirare il gruppo, con una salita di oltre 1600 unità rispetto al mese di gennaio 2025. Una forte vivacità, anche se più ridotta in valori assoluti, è quella delle vetture plug in, che però arriva-

no a triplicare abbondantemente il dato dell'inizio dell'anno scorso.

Tra i modelli, invece, continua a essere la Fiat Panda la più "amata dai piemontesi". Svetica infatti sia per quanto riguarda la top ten generale (2301 esemplari contro i quasi 600 della Peugeot 3008), sia per quella delle utilitarie, con la Grande Panda staccatissima a quota 554. Tra le medie è la Peugeot 308 a sveltare, davanti alla Audi A3, mentre quello dei Suv è il terreno di caccia della Peugeot 3008, che stacca le due Jeep alle sue spalle, Avenger e Compass.

Quella della Panda è un'affermazione diffusa anche a livello geografico: è infatti la vettura più immatricolata a Torino, ma anche ad Alessandria, Asti, Biella, Cuneo, Novara, Verbania e Vercelli.


Le prime "sconfitte", nelle varie province, sono la Peugeot 3008, la Dacia Sandero, la Jeep Avenger, la Kia Sportage, la Skoda Fabia e il Suzuki Vitara.

Classifiche che cambiano se, infine, si ragiona in termini di motorizzazioni. La Panda è infatti legata al territorio degli ibridi, mentre tra i mezzi alimentati da motore a benzina svetica la Citroen C3, tra i Bev la Leapmotor T03, la Ds7 tra i diesel e la Evo6 tra i Gpl.

© RIPRODUZIONE RISERVATA






Il settore dell'auto cresce, pur tra le incertezze legate alle scadenze europee

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

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

MORNING NOTE: ECONOMIA E FINANZA DAI GIORNALI

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 23 feb - Imprese: in dieci anni piu' Srl e Spa attive nei servizi. Tra il 2016 e il 2025 le societa' di capitali sono salite del 24 per cento (Il Sole 24 Ore, pag. 2) Commercio: l'Europa chiede chiarezza sui dazi Corsa ai rimborsi negli Stati Uniti. 'No alla guerra commerciale Uniti nella Ue per difendere l'export', il colloquio con il ministro Tajani (Corriere della Sera, pag. 16). Trump insiste sui dazi i sondaggi lo puniscono repubblicani scettici (Repubblica, pag. 6). La risposta americana 'Le intese restano valide nonostante la sentenza' (Il Messaggero, pag. 9) Pnrr: Cna: 'Semplificazioni per 2 miliardi Così' aiutiamo le imprese' (La Stampa, pag. 24) Giustizia: a rilento i processi non inseriti nel Pnrr. La relazione ministeriale considera uffici e cause non valutati per i target Ue (Il Sole 24 Ore, pag. 5) Energia: 'A rischio le nostre forniture di greggio e gas Il costo della benzina puo' salire anche del 30%', parla il presidente di Unem, Gianni Murano (La Stampa, pag. 25) Lavoro: trasparenza salariale: obblighi differenziati per le aziende (Il Sole 24 Ore, pag. 4) Ambiente: mareggiate e opere, ogni anno persi cinque chilometri di costa (Il Sole 24 Ore, pag. 7) Olimpiadi: il gran finale e' un'opera a cielo aperto l'Arena spegne la fiamma (Repubblica, pag. 2) Auto: 'Sui bonus auto l'Ue sbaglia includa i motori a benzina', l'intervista al presidente del Gruppo componenti di Anfia Marco Stella (Il Giornale, pag. 22) Enel: avvia buyback da 1 miliardo e rinfanzia il debito (Il Giornale, pag. 22) Ex Ilva: affari, dissesti, accuse Il passato di Flacks che spaventa l'ex Ilva (Il Fatto Quotidiano, pag. 10) Warner-Netflix: giustizia Usa e Trump mettono nel mirino le nozze (La Stampa, pag. 24) Videogiochi: la crisi costa 45mila esuberi (Il Fatto Quotidiano, pag. 9) Istruzione: in dieci anni studenti universitari su del 19%: bene il Nord, Sud indietro. Scuola, mille assistenti alle Regioni che hanno tagliato le autonomie (Il Sole 24 Ore, pag. 9) Territorio: Capitale della cultura, fondi e sponsor nella corsa per il 2028 (Il Sole 24 Ore, pag. 6) Pa: oggi la firma dei contratti nazionali delle Funzioni locali: in arrivo gli aumenti (Il Sole 24 Ore, pag. 25) Assofond: fonderie, cala la produzione annuale 'Non ci sono le condizioni per investire' (La Stampa, pag. 25) Titoli di Stato: al via il nuovo Btp Valore rendimenti verso il 3% e un premio alla scadenza (La Stampa, pag. 26) Ocse: per gli immigrati alta occupazione e basse qualifiche (Il Sole 24 Ore, pag. 17) Professionisti: fiscalita' degli studi, crediti da 110% imponibili in base all'uso. Geologi in campo per il monitoraggio del territorio (Il Sole 24 Ore, pag. 11) Immobiliare: hotel, il modello cambia e punta sulla gestione.

Citta', la rigenerazione passa anche dalla Gdo: Lidl a quota 800 store (Il Sole 24 Ore, pag. 12) Marketing: i brand affinano l'arte di imbucarsi ai grandi eventi (Il Sole 24 Ore, pag. 15) Sanita': Big Pharma e farmacie Il regalo a spese di tutti (Corriere della Sera, pag. 27) Politica: 'Scelta decisiva'. 'Volete la paura' Referendum, la sfida tra i due fronti (Corriere della Sera, pag. 26) Ucraina: missili, droni e truppe: la Russia non si ferma Europei da Zelensky, ci sara' von der Leyen (Corriere della Sera, pag. 21). Quattro anni di guerra nel cuore dell'Europa (La Stampa, pag. 8) Iran: ipotesi blitz Usa: obiettivo Khamenei Il regime ora punta a 'sopravvivere' (Corriere della Sera, pag. 24) Usa: giovane armato entra nella residenza di Trump e viene ucciso dagli 007 (Repubblica, pag. 19).

Col-Arf.

Gli ultimi video Radiocor

(RADIOCOR) 23-02-26 08:00:45 (0061)NEWS 5 NNNN

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Enel						9,13

TAG

ULTIMISSIME

**PRODUZ. DISTRIBUZ. ENERGIA ELETTRICA GAS E ACQUA ASIA
 IRAN EUROPA UCRAINA AMERICA DEL NORD
 STATI UNITI D'AMERICA ENEL CONGIUNTURA OCCUPAZIONE
 PRODUZIONE INDUSTRIALE DEBITO ECONOMIA IMPRESA ITA**

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate Governance

Lavora con noi

Pubblicità

EN



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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Anfia, primo calo fatturato del settore ricambi (-1,3%) dopo 4 anni di crescita

condividi l'articolo



Secondo l'ultima indagine di [Anfia](#), il fatturato aftermarket italiano, ovvero dei produttori di componenti auto verso il mondo della distribuzione, registra una flessione dell'1,3% nel 2025 rispetto all'anno precedente, che aveva chiuso in rialzo del 2,4% rispetto al 2023. Il calo maggiore è avvenuto nel quarto trimestre (-4,1%), seguito dal primo (-1,6%). Pressocché stabili, invece, il terzo trimestre (+0,5%) e il secondo (+0,2%). Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotte, soltanto due su cinque presentano una variazione positiva: i componenti undercar (+5%), che avevano chiuso il 2024 a +2%, e i componenti motore (+1,9%), che avevano registrato un aumento del 5,6% nel 2024.

In flessione, invece, con la contrazione più marcata, i componenti elettrici ed elettronici (-7,5%), dopo il +6,3% del 2024, seguiti dai materiali di consumo (-4,3%), che avevano riportato un lieve rialzo dello 0,5% nel 2024, e dai componenti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%), che avevano chiuso il 2024 a +8,5%. «Le flessioni, seppur lievi, registrate nel primo (-0,7%) e nel secondo semestre 2025 (-1,9%) portano il trend del fatturato italiano dei ricambi automotive in territorio negativo (-1,3%) dopo quattro anni consecutivi in crescita - afferma Massimo Pellegrino, coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo componenti [Anfia](#)».

ECONOMIA



IL TARGET
MG, il primo milione di auto vendute in Europa con l'Italia secondo mercato dopo il Regno Unito



IL REPORT
Confindustria, "in Italia crescono 9 settori industriali su 22". Male il settore automotive (-10,3%)

Nel 2025, il mercato auto italiano ha totalizzato circa 1,52 milioni di immatricolazioni, il 2,1% in meno rispetto al 2024 e il 20,4% in meno rispetto ai livelli del 2019 pre-pandemia. In tema di alimentazioni, nel 2025 le immatricolazioni di auto a benzina calano del 18,2% e quelle delle auto diesel del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano dell'8%, con una quota del 44,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (Bev e Phev) crescono del 63% e hanno una quota del 12,6% (in aumento di 5,1 punti percentuali rispetto al 2024). Le auto elettriche (Bev) registrano un rialzo del 44,2%, con una quota del 6,2%, mentre le ibride plug-in (Phev) incrementano dell'86,4%, rappresentando il 6,4% delle immatricolazioni da inizio anno. Infine, le autovetture a gas (considerando anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 4,2% e costituiscono il 9,2% del mercato. Il mercato delle auto usate, infine, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il 2025 in crescita del 4,1% rispetto al 2024.

«**Il 2025 - aggiunge Pellegrino** - si conferma un anno di transizione complessa per la filiera lam, inserita in un contesto macroeconomico ancora caratterizzato da crescita debole, pressione sui costi operativi e incertezza nei consumi. La flessione può essere interpretata anche come il risultato di un significativo riallineamento degli stock, in particolare nella distribuzione. Parallelamente, la domanda da parte di ricambisti e installatori ha invece mostrato un andamento positivo. Il buon risultato registrato dai componenti undercar (+5%) e dai componenti motore (+1,9%) evidenzia come il parco circolante italiano - tra i più anziani d'Europa, con un'età media di 13 anni a fine 2024, in peggioramento sul 2023 (era di 12 anni e 10 mesi) - continui a generare domanda di manutenzione e riparazione. Questo dato è coerente con un mercato del nuovo debole e con l'incremento delle vendite dell'usato, segnali di un ricambio del parco auto ancora rallentato».

«**Al contrario**, la marcata flessione dei componenti elettrici ed elettronici (-7,5%), dopo il buon risultato del 2024 (+6,3%), potrebbe riflettere sia dinamiche di normalizzazione dopo picchi di domanda post-pandemici, sia un progressivo spostamento verso veicoli di nuova generazione ancora coperti da garanzia e quindi meno intercettati dalla filiera lam - spiega Pellegrino -. Anche la contrazione dei materiali di consumo (-4,3%) e dei componenti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%) segnala un atteggiamento più prudente degli automobilisti, orientati a posticipare interventi non strettamente indispensabili».

Oggi l'intera filiera dell'autoriparazione deve farsi parte attiva dei processi di trasformazione che stanno investendo la filiera produttiva automotive: non si tratta solo di acquisire nuove competenze tecniche, ma di mantenere un forte focus sull'innovazione, investendo con continuità nella formazione sulle tecnologie emergenti: dalle motorizzazioni elettriche, alla gestione dei sistemi Adas e in generale su di un'elettronica di bordo sempre più sofisticata, anche sfruttando a proprio favore le applicazioni dell'intelligenza artificiale alla manutenzione, destinata a diventare sempre più precisa, predittiva e veloce», conclude Pellegrino di [Anfia](#).



condividi l'articolo



lunedì 23 febbraio 2026 - Ultimo aggiornamento: 17:15 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, primo calo fatturato del settore ricambi (-1,3%) dopo 4 anni di crescita



MG, il primo milione di auto vendute in Europa con l'Italia secondo mercato dopo



Confindustria, "in Italia crescono 9 settori industriali su 22". Male il settore

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



SCENARI ENERGIE DEL FUTURO EFFICIENZA ENERGETICA E INNOVAZIONE SOSTENIBILITÀ PNRR AGENDE PARLAMENTARI

● **live** [transizione" \(2\)](#) **14:53** [Energia, Westinghouse: prima o poi la Spagna costruirà nuove centrali nucleari](#) [Espandi](#)
14:51 [DL Bollette: Fiper, "Non penalizzare filiera bosco-legno-energia. Cogenerazione e biomasse pilastri](#)

HOME » Auto, **Anfia**: primo anno di flessione dopo quattro consecutivi di crescita per il mercato aftermarket

Auto, **Anfia**: primo anno di flessione dopo quattro consecutivi di crescita per il mercato aftermarket

23 Febbraio 2026 di (set)



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

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome utente o email *

Password *

[Recupera Password](#)

Invia

[Podcast](#)



15:26 [Auto, **Anfia**: primo anno di flessione dopo quattro consecutivi di crescita per il mercato aftermarket \(2\)](#)

[Accesso Agenzia Stampa](#)

15:26 [Auto, **Anfia**: primo anno di flessione dopo quattro consecutivi di crescita per il mercato aftermarket](#)

15:02 [Energia, Westinghouse: prima o poi la Spagna costruirà nuove centrali nucleari \(2\)](#)

14:59 [Ferrovie, terzo piano di lavoro ERTMS: l'implementazione procede, ma c'è ancora molto da fare](#)

14:53 [DL Bollette: Fiper, "Non penalizzare filiera bosco-legno-energia. Cogenerazione e biomasse pilastri transizione" \(2\)](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

14:53 **Energia, Westinghouse: prima o poi la Spagna costruirà nuove centrali nucleari**

14:51 **DL Bollette: Fiper, “Non penalizzare filiera bosco-legno-energia. Cogenerazione e biomasse pilastri transizione”**

14:48 **Energia: Iraq trasferisce gestione giacimento petrolifero West Qurna-2 a Chevron**

14:41 **Flotte aziendali, ricerca T&E: fino a 2 mln di vendite in più con obiettivi elettrificazione più ambiziosi (3)**

14:41 **Flotte aziendali, ricerca T&E: fino a 2 mln di vendite in più con obiettivi elettrificazione più ambiziosi (2)**

14:40 **Flotte aziendali, ricerca T&E: fino a 2 mln di vendite in più con obiettivi elettrificazione più ambiziosi**

13:25 **Germania: mobilità, settimana decisiva per le trattative salariali nelle ferrovie**

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER

Abilita JavaScript nel browser per completare questo modulo.

Nome

E-mail

Accettazione GDPR *

Confermo di aver preso visione della privacy policy di Innovative Publishing e accetto il trattamento dei dati come ivi descritto

ISCRIVITI ORA

Rispettiamo la tua privacy, non ti invieremo SPAM e non passiamo la tua email a Terzi

EnergiaOltre



Fatti, numeri e scenari sull'energia

Direttore responsabile:

Michele Guerriero

Editore:

Innovative Publishing srl – IP srl

www.innovativepublishing.it

Via Po, 16/B

00198 Roma

C.F. 12653211008

Redazione:

Via Po, 16/B

00198 Roma

info@energiaoltre.it

Ufficio di corrispondenza est Europa

sede di Berlino

Bülowsstraße 66

10783 Berlin

Registrazione Tribunale di Roma

n. 199/2017 del 21.12.2017

ROC n. 26146

Energia Oltre è un progetto editoriale di

innovative publishing

Fanno parte del nostro network editoriale:

Energia Oltre 2026 - All Rights Reserved - [Privacy Policy](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Anfia, primo calo fatturato del settore ricambi (-1,3%) dopo 4 anni di crescita

condividi l'articolo



Secondo l'ultima indagine di [Anfia](#), il fatturato aftermarket italiano, ovvero dei produttori di componenti auto verso il mondo della distribuzione, registra una flessione dell'1,3% nel 2025 rispetto all'anno precedente, che aveva chiuso in rialzo del 2,4% rispetto al 2023. Il calo maggiore è avvenuto nel quarto trimestre (-4,1%), seguito dal primo (-1,6%). Pressoché stabili, invece, il terzo trimestre (+0,5%) e il secondo (+0,2%). Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotte, soltanto due su cinque presentano una variazione positiva: i componenti undercar (+5%), che avevano chiuso il 2024 a +2%, e i componenti motore (+1,9%), che avevano registrato un aumento del 5,6% nel 2024.

In flessione, invece, con la contrazione più marcata, i componenti elettrici ed elettronici (-7,5%), dopo il +6,3% del 2024, seguiti dai materiali di consumo (-4,3%), che avevano riportato un lieve rialzo dello 0,5% nel 2024, e dai componenti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%), che avevano chiuso il 2024 a +8,5%. «Le flessioni, seppur lievi, registrate nel primo (-0,7%) e nel secondo semestre 2025 (-1,9%) portano il trend del fatturato italiano dei ricambi automotive in territorio negativo (-1,3%) dopo quattro anni consecutivi in crescita - afferma Massimo Pellegrino, coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo componenti [Anfia](#)».

ECONOMIA



IL TARGET
MG, il primo milione di auto vendute in Europa con l'Italia secondo mercato dopo il Regno Unito



IL REPORT
Confindustria, "in Italia crescono 9 settori industriali su 22". Male il settore automotive (-10,3%)

Nel 2025, il mercato auto italiano ha totalizzato circa 1,52 milioni di immatricolazioni, il 2,1% in meno rispetto al 2024 e il 20,4% in meno rispetto ai livelli del 2019 pre-pandemia. In tema di alimentazioni, nel 2025 le immatricolazioni di auto a benzina calano del 18,2% e quelle delle auto diesel del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano dell'8%, con una quota del 44,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (Bev e Phev) crescono del 63% e hanno una quota del 12,6% (in aumento di 5,1 punti percentuali rispetto al 2024). Le auto elettriche (Bev) registrano un rialzo del 44,2%, con una quota del 6,2%, mentre le ibride plug-in (Phev) incrementano dell'86,4%, rappresentando il 6,4% delle immatricolazioni da inizio anno. Infine, le autovetture a gas (considerando anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 4,2% e costituiscono il 9,2% del mercato. Il mercato delle auto usate, infine, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il 2025 in crescita del 4,1% rispetto al 2024.

«Il 2025 - aggiunge Pellegrino - si conferma un anno di transizione complessa per la filiera lam, inserita in un contesto macroeconomico ancora caratterizzato da crescita debole, pressione sui costi operativi e incertezza nei consumi. La flessione può essere interpretata anche come il risultato di un significativo riallineamento degli stock, in particolare nella distribuzione. Parallelamente, la domanda da parte di ricambisti e installatori ha invece mostrato un andamento positivo. Il buon risultato registrato dai componenti undercar (+5%) e dai componenti motore (+1,9%) evidenzia come il parco circolante italiano - tra i più anziani d'Europa, con un'età media di 13 anni a fine 2024, in peggioramento sul 2023 (era di 12 anni e 10 mesi) - continui a generare domanda di manutenzione e riparazione. Questo dato è coerente con un mercato del nuovo debole e con l'incremento delle vendite dell'usato, segnali di un ricambio del parco auto ancora rallentato».

«Al contrario, la marcata flessione dei componenti elettrici ed elettronici (-7,5%), dopo il buon risultato del 2024 (+6,3%), potrebbe riflettere sia dinamiche di normalizzazione dopo picchi di domanda post-pandemici, sia un progressivo spostamento verso veicoli di nuova generazione ancora coperti da garanzia e quindi meno intercettati dalla filiera lam - spiega Pellegrino -. Anche la contrazione dei materiali di consumo (-4,3%) e dei componenti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%) segnala un atteggiamento più prudente degli automobilisti, orientati a posticipare interventi non strettamente indispensabili».

Oggi l'intera filiera dell'autoriparazione deve farsi parte attiva dei processi di trasformazione che stanno investendo la filiera produttiva automotive: non si tratta solo di acquisire nuove competenze tecniche, ma di mantenere un forte focus sull'innovazione, investendo con continuità nella formazione sulle tecnologie emergenti: dalle motorizzazioni elettriche, alla gestione dei sistemi Adas e in generale su di un'elettronica di bordo sempre più sofisticata, anche sfruttando a proprio favore le applicazioni dell'intelligenza artificiale alla manutenzione, destinata a diventare sempre più precisa, predittiva e veloce», conclude Pellegrino di Anfia.



condividi l'articolo



lunedì 23 febbraio 2026 - Ultimo aggiornamento: 17:15 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, primo calo fatturato del settore ricambi (-1,3%) dopo 4 anni di crescita



MG, il primo milione di auto vendute in Europa con l'Italia secondo mercato dopo



Confindustria, "in Italia crescono 9 settori industriali su 22". Male il settore

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

VAI AL CONTENUTO PRINCIPALEVAI AL FOOTER

Moneta

ABBONATI

il Giornale

il Giornale

IN EVIDENZA

MAR-A-LAGOBIMBO NAPOLIDAZIHANNOUNIRANCAMPAGNA REFERENDUM

POLITICA ECONOMICA|L'INTERVISTA A MARCO STELLA

"Sui bonus auto l'Ue sbaglia includa i motori a benzina"

Il capo dei componentisti Marco Stella: "Sostegni trasversali e per accedere chiediamo il 75% di pezzi Made in Europe"
Pierluigi Bonora |23 febbraio 2026 - 05:00

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

**ASCOLTA ORA**

"Riteniamo che il 75% dei componenti made in Europe, rispetto alla proposta di Bruxelles del 70% per quelle auto oggetto di sussidi, sia fondamentale. Nostro dovere è proteggere la manifattura e garantire al settore tutti gli strumenti necessari. L'Europa è al centro tra le pretese americane e l'offensiva commerciale cinese. In pericolo sono le nostre filiere e competenze. Tutte capacità impensabili da ricostruire". È quanto afferma Marco Stella - ceo di Dts Spa con sede a Maranello, presidente del Gruppo componenti di [Anfia](#) (filiera italiana) e vicepresidente dell'associazione europea Clepa - in vista dell'imminente presentazione, da parte della Commissione Ue, dell'Industrial

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Accelerator Act, con l'obbligo per i costruttori di utilizzare componenti made in Europe nelle nuove auto elettriche, ibride ricaricabili e a celle a combustibile che rientreranno nei piani di sostegno. Uno studio di Roland Berger precisa come i fornitori si trovino ad affrontare una concorrenza sleale da parte di regioni con costi più bassi, meno normative, tariffe unilaterali, eccesso di capacità, dumping e sussidi: a rischio, entro il 2030, sono fino a 350mila posti.

Stella, ancora una volta Bruxelles si è svegliata tardi.

"Credo che il testo che abbiamo potuto visionare vada nella direzione giusta, al di là di alcuni correttivi. Ma non bisogna più perdere tempo per arrivare al cambio di passo che l'industria merita".

I bonus previsti escludono, però, le vetture più richieste: le ibride senza la spina.

"La norma dovrebbe essere trasversale su tutti i modelli, anche se di solito gli incentivi riguardano solo le auto elettriche e ibride plug-in. Ma noi chiediamo che comprendano tutte le alimentazioni".

Quali componenti saranno considerati? E poi c'è il nodo batterie con i cinesi dominanti.

"Non vogliamo concentrarci solo su batterie, motori elettrici ed elettronica di controllo, con il rischio che il resto diventi oggetto di migrazione verso Paesi low cost per recuperare competitività e creare, alla fine, nuove dipendenze su commodities a basso valore. Il 75% del valore, per noi, riguarda tutti gli altri componenti della vettura, senza distinzione. Voglio ricordare che le auto più vendute in Europa sono quelle con motore endotermico".

Vi aspettate ripicche da parte cinese?

"I cinesi sanno che è impossibile aspirare a un pezzo di mercato europeo rilevante, come ambiscono, senza immaginare di dover produrre in loco con il valore offerto sul posto. È quello che hanno fatto gli occidentali in Cina, ma ora il flusso si è invertito".

Byd, che ha una strategia 100% europea, è pronta a produrre in Ungheria e Leapmotor (Stellantis) guarda alla Spagna. E sono solo i primi

"Tant'è che Byd ha riunito a Torino la filiera italiana, prima in Europa a essere sondata. Ben venga che utilizzino le filiere di fornitura locali per produrre auto di ottima qualità in Europa".

Made in Europe e Paesi interessati dagli accordi di libero scambio.

"Aperti e pronti a valutare caso per caso. Ma se qualcuno pensasse di produrre in un Paese, diciamo del Nord Africa, per poi importare, approfittando delle relazioni bilaterali in atto, per noi quello non è made in Europe".

In sintesi?

"Importante è che si arrivi a una misura ancora migliore e più incisiva in attesa che dalla revisione delle regole sulla decarbonizzazione si giunga alla reale apertura a una pluralità di tecnologie per decarbonizzare la mobilità".

TAGS

AUTOMOTIVEBONUSUNIONE EUROPEA (UE)

VEDI TUTTI I COMMENTI (0)

LASCIA UN COMMENTO

COMMENTA

Commenti

INFO E LOGIN

Login

Registrati

ASSISTENZA

Suggerimenti

Supporto clienti

PUBBLICITÀ

Pubblicità Elettorale

ABBONAMENTI

Edizione cartacea

Edizione digitale

Termini e Condizioni

COMUNICATI

Qui Europa

Press Release

Business Wire

ABBONAMENTI

ABBONAMENTO CARTACEO ABBONAMENTO DIGITALE

SEGUICI



CHI SIAMOCONTATTIMODELLO 231DISCLAIMERPRIVACY POLICYUSO DEI COOKIEUFFICIO LEGALE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Mercato Aftermarket in frenata: il 2025 chiude a -1,3%

Secondo i dati del Barometro Aftermarket rilevazione statistica interna al Gruppo Componenti ANFIA il fatturato aftermarket, inteso come fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM, registra una flessione dell'1,3% nel 2025 rispetto all'anno precedente, che aveva chiuso in rialzo del 2,4% rispetto al 2023. Il calo maggiore è avvenuto nel quarto trimestre (-4,1%), seguito dal primo (-1,6%).

BAROMETRO AFTERMARKET ANFIA - 2025	
FAMIGLIE PRODOTTO	VAR% FATTURATO 2025/2024
Componenti Undercar	+5,01
Componenti Motore	+1,87
Componenti Carrozzeria e Abitacolo	-2,80
Materiali di Consumo	-4,31
Componenti Elettrici e Elettronici	-7,48
TOTALE	-1,25

Pressoché stabili, invece, il terzo trimestre (+0,5%) e il secondo (+0,2%). Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, soltanto due su cinque presentano una variazione positiva: i componenti undercar (+5%), che avevano chiuso il 2024 a +2%, e i componenti motore (+1,9%), che avevano registrato un aumento del 5,6% nel 2024. In flessione, invece, con la contrazione più marcata, i componenti elettrici ed elettronici (-7,5%), dopo il +6,3% del 2024, seguiti dai materiali di consumo (-4,3%), che avevano riportato un lieve rialzo dello 0,5% nel 2024, e dai componenti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%), che avevano chiuso il 2024 a +8,5%. Inversione di tendenza nel 2025. Nel 2025, il mercato auto italiano ha totalizzato circa 1,52 milioni di immatricolazioni, il 2,1% in meno rispetto al 2024 e il 20,4% in meno rispetto ai livelli del 2019 pre-pandemia. In tema di alimentazioni, nel 2025 le immatricolazioni di auto a benzina calano del 18,2% e quelle delle auto diesel del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano dell'8%, con una quota del 44,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) crescono del 63% e hanno una quota del 12,6% (in aumento di 5,1 punti percentuali rispetto al 2024). Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) registrano un rialzo del 44,2%, con una quota del 6,2%, mentre le ibride plug-in (PHEV) incrementano dell'86,4%, rappresentando il 6,4% delle immatricolazioni da inizio anno. Infine, le autovetture a gas (considerando anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 4,2% e costituiscono il 9,2% del mercato. Il mercato delle auto usate, infine, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il 2025 in crescita del 4,1% rispetto al 2024. Un anno di transizione. Le flessioni, seppur lievi, registrate nel primo (-0,7%) e nel secondo semestre 2025 (-1,9%) portano il trend del fatturato italiano dei ricambi automotive in territorio negativo (-1,3%) dopo quattro anni consecutivi in crescita - afferma Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA. Il 2025 si conferma un anno di transizione complessa per la filiera IAM, inserita in un contesto macroeconomico ancora caratterizzato da crescita debole, pressione sui costi operativi e incertezza nei consumi. La flessione può essere interpretata anche come il risultato di un significativo riallineamento degli stock, in particolare nella distribuzione. Parallelamente, la domanda da parte di ricambisti e installatori ha invece mostrato un andamento positivo. Il buon risultato registrato dai componenti undercar (+5%) e dai componenti motore (+1,9%) evidenzia come il parco circolante italiano - tra i più anziani d'Europa, con un'età media di 13 anni a fine 2024, in peggioramento sul 2023 (era di 12 anni e 10 mesi) - continui a generare domanda di manutenzione e riparazione. Questo dato è coerente con un mercato del nuovo debole e con l'incremento delle vendite dell'usato, segnali di un ricambio del parco auto ancora rallentato. Al contrario, la marcata flessione dei componenti elettrici ed elettronici (-7,5%), dopo il buon risultato del 2024 (+6,3%), potrebbe riflettere sia dinamiche di normalizzazione dopo picchi di domanda post-pandemici, sia un progressivo spostamento verso veicoli di nuova generazione ancora coperti da garanzia e quindi meno intercettati dalla filiera IAM. Anche la contrazione dei materiali di consumo (-4,3%) e dei componenti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%) segnala un atteggiamento più prudente degli automobilisti, orientati a posticipare interventi non strettamente indispensabili. Oggi l'intera filiera dell'autoriparazione deve farsi parte attiva dei processi di trasformazione che stanno investendo la filiera produttiva automotive. Non si tratta solo di acquisire nuove competenze tecniche, ma di mantenere un forte focus sull'innovazione, investendo con continuità nella formazione sulle tecnologie emergenti: dalle motorizzazioni elettriche, alla gestione dei sistemi ADAS e in generale su di un'elettronica di bordo sempre più sofisticata, anche sfruttando a proprio favore le applicazioni dell'intelligenza artificiale alla manutenzione, destinata a diventare sempre più precisa, predittiva e veloce.

Aftermarket in calo: -1,3% nel 2025 secondo ANEIA

Secondo i dati del Barometro Aftermarket – rilevazione statistica interna al Gruppo Componenti ANEIA – il fatturato aftermarket, inteso come fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM, registra una flessione dell'1,3% nel 2025 rispetto all'anno precedente, che aveva chiuso in rialzo del 2,4% rispetto al 2023. Il calo maggiore è avvenuto nel quarto trimestre (-4,1%), seguito dal primo (-1,6%). Pressocché stabili, invece, il terzo trimestre (+0,5%) e il secondo (+0,2%). Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotte, soltanto due su cinque presentano una variazione positiva: i componenti undercar (+5%), che avevano chiuso il 2024 a +2%, e i componenti motore (+1,9%), che avevano registrato un aumento del 5,6% nel 2024. In flessione, invece, con la contrazione più marcata, i componenti elettrici ed elettronici (-7,5%), dopo il +6,3% del 2024, seguiti dai materiali di consumo (-4,3%), che avevano riportato un lieve rialzo dello 0,5% nel 2024, e dai componenti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%), che avevano chiuso il 2024 a +8,5%. **Inversione di tendenza nel 2025**

Nel 2025, il mercato auto italiano ha totalizzato circa 1,52 milioni di immatricolazioni, il 2,1% in meno rispetto al 2024 e il 20,4% in meno rispetto ai livelli del 2019 pre-pandemia. In tema di alimentazioni, nel 2025 le immatricolazioni di auto a benzina calano del 18,2% e quelle delle auto diesel del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano dell'8%, con una quota del 44,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) crescono del 63% e hanno una quota del 12,6% (in aumento di 5,1 punti percentuali rispetto al 2024). Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) registrano un rialzo del 44,2%, con una quota del 6,2%, mentre le ibride plug-in (PHEV) incrementano dell'86,4%, rappresentando il 6,4% delle immatricolazioni da inizio anno. Infine, le autovetture a gas (considerando anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 4,2% e costituiscono il 9,2% del mercato. Il mercato delle auto usate, infine, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il 2025 in crescita del 4,1% rispetto al 2024. **Un anno di transizione** “Le flessioni, seppur lievi, registrate nel primo (-0,7%) e nel secondo semestre 2025 (-1,9%) portano il trend del fatturato italiano dei ricambi automotive in territorio negativo (-1,3%) dopo quattro anni consecutivi in crescita – afferma Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANEIA. Il 2025 si conferma un anno di transizione complessa per la filiera IAM, inserita in un contesto macroeconomico ancora caratterizzato da crescita debole, pressione sui costi operativi e incertezza nei consumi. La flessione può essere interpretata anche come il risultato di un significativo riallineamento degli stock, in particolare nella distribuzione. Parallelamente, la domanda da parte di ricambisti e installatori ha invece mostrato un andamento positivo. Il buon risultato registrato dai componenti undercar (+5%) e dai componenti motore (+1,9%) evidenzia come il parco circolante italiano – tra i più anziani d'Europa, con un'età media di 13 anni a fine 2024, in peggioramento sul 2023 (era di 12 anni e 10 mesi)¹ – continui a generare domanda di manutenzione e riparazione. Questo dato è coerente con un mercato del nuovo debole e con l'incremento delle vendite dell'usato, segnali di un ricambio del parco auto ancora rallentato. Al contrario, la marcata flessione dei componenti elettrici ed elettronici (-7,5%), dopo il buon risultato del 2024 (+6,3%), potrebbe riflettere sia dinamiche di normalizzazione dopo picchi di domanda post-pandemici, sia un progressivo spostamento verso veicoli di nuova generazione ancora coperti da garanzia e quindi meno intercettati dalla filiera IAM. Anche la contrazione dei materiali di consumo (-4,3%) e dei componenti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%) segnala un atteggiamento più prudente degli automobilisti, orientati a posticipare interventi non strettamente indispensabili. Oggi l'intera filiera dell'autoriparazione deve farsi parte attiva dei processi di trasformazione che stanno

investendo la filiera produttiva automotive. Non si tratta solo di acquisire nuove competenze tecniche, ma di mantenere un forte focus sull'innovazione, investendo con continuità nella formazione sulle tecnologie emergenti: dalle motorizzazioni elettriche, alla gestione dei sistemi ADAS e in generale su di un'elettronica di bordo sempre più sofisticata, anche sfruttando a proprio favore le applicazioni dell'intelligenza artificiale alla manutenzione, destinata a diventare sempre più precisa, predittiva e veloce”.

[Aftermarket in calo: -1,3% nel 2025 secondo **ANFIA**]



Anfia, primo calo fatturato del settore ricambi (-1,3%) dopo 4 anni di crescita

condividi l'articolo



Secondo l'ultima indagine di [Anfia](#), il fatturato aftermarket italiano, ovvero dei produttori di componenti auto verso il mondo della distribuzione, registra una flessione dell'1,3% nel 2025 rispetto all'anno precedente, che aveva chiuso in rialzo del 2,4% rispetto al 2023. Il calo maggiore è avvenuto nel quarto trimestre (-4,1%), seguito dal primo (-1,6%). Pressoché stabili, invece, il terzo trimestre (+0,5%) e il secondo (+0,2%). Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotte, soltanto due su cinque presentano una variazione positiva: i componenti undercar (+5%), che avevano chiuso il 2024 a +2%, e i componenti motore (+1,9%), che avevano registrato un aumento del 5,6% nel 2024.

In flessione, invece, con la contrazione più marcata, i componenti elettrici ed elettronici (-7,5%), dopo il +6,3% del 2024, seguiti dai materiali di consumo (-4,3%), che avevano riportato un lieve rialzo dello 0,5% nel 2024, e dai componenti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%), che avevano chiuso il 2024 a +8,5%. «Le flessioni, seppur lievi, registrate nel primo (-0,7%) e nel secondo semestre 2025 (-1,9%) portano il trend del fatturato italiano dei ricambi automotive in territorio negativo (-1,3%) dopo quattro anni consecutivi in crescita - afferma Massimo Pellegrino, coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo componenti [Anfia](#)».

ECONOMIA



IL TARGET
MG, il primo milione di auto vendute in Europa con l'Italia secondo mercato dopo il Regno Unito



IL REPORT
Confindustria, "in Italia crescono 9 settori industriali su 22". Male il settore automotive (-10,3%)

Nel 2025, il mercato auto italiano ha totalizzato circa 1,52 milioni di immatricolazioni, il 2,1% in meno rispetto al 2024 e il 20,4% in meno rispetto ai livelli del 2019 pre-pandemia. In tema di alimentazioni, nel 2025 le immatricolazioni di auto a benzina calano del 18,2% e quelle delle auto diesel del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano dell'8%, con una quota del 44,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (Bev e Phev) crescono del 63% e hanno una quota del 12,6% (in aumento di 5,1 punti percentuali rispetto al 2024). Le auto elettriche (Bev) registrano un rialzo del 44,2%, con una quota del 6,2%, mentre le ibride plug-in (Phev) incrementano dell'86,4%, rappresentando il 6,4% delle immatricolazioni da inizio anno. Infine, le autovetture a gas (considerando anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 4,2% e costituiscono il 9,2% del mercato. Il mercato delle auto usate, infine, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il 2025 in crescita del 4,1% rispetto al 2024.

«**Il 2025 - aggiunge Pellegrino** - si conferma un anno di transizione complessa per la filiera lam, inserita in un contesto macroeconomico ancora caratterizzato da crescita debole, pressione sui costi operativi e incertezza nei consumi. La flessione può essere interpretata anche come il risultato di un significativo riallineamento degli stock, in particolare nella distribuzione. Parallelamente, la domanda da parte di ricambisti e installatori ha invece mostrato un andamento positivo. Il buon risultato registrato dai componenti undercar (+5%) e dai componenti motore (+1,9%) evidenzia come il parco circolante italiano - tra i più anziani d'Europa, con un'età media di 13 anni a fine 2024, in peggioramento sul 2023 (era di 12 anni e 10 mesi) - continui a generare domanda di manutenzione e riparazione. Questo dato è coerente con un mercato del nuovo debole e con l'incremento delle vendite dell'usato, segnali di un ricambio del parco auto ancora rallentato».

«**Al contrario**, la marcata flessione dei componenti elettrici ed elettronici (-7,5%), dopo il buon risultato del 2024 (+6,3%), potrebbe riflettere sia dinamiche di normalizzazione dopo picchi di domanda post-pandemici, sia un progressivo spostamento verso veicoli di nuova generazione ancora coperti da garanzia e quindi meno intercettati dalla filiera lam - spiega Pellegrino -. Anche la contrazione dei materiali di consumo (-4,3%) e dei componenti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%) segnala un atteggiamento più prudente degli automobilisti, orientati a posticipare interventi non strettamente indispensabili».

Oggi l'intera filiera dell'autoriparazione deve farsi parte attiva dei processi di trasformazione che stanno investendo la filiera produttiva automotive: non si tratta solo di acquisire nuove competenze tecniche, ma di mantenere un forte focus sull'innovazione, investendo con continuità nella formazione sulle tecnologie emergenti: dalle motorizzazioni elettriche, alla gestione dei sistemi Adas e in generale su di un'elettronica di bordo sempre più sofisticata, anche sfruttando a proprio favore le applicazioni dell'intelligenza artificiale alla manutenzione, destinata a diventare sempre più precisa, predittiva e veloce», conclude Pellegrino di [Anfia](#).



condividi l'articolo



lunedì 23 febbraio 2026 - Ultimo aggiornamento: 17:15 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, primo calo fatturato del settore ricambi (-1,3%) dopo 4 anni di crescita



MG, il primo milione di auto vendute in Europa con l'Italia secondo mercato dopo



Confindustria, "in Italia crescono 9 settori industriali su 22". Male il settore

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Anfia, primo calo fatturato del settore ricambi (-1,3%) dopo 4 anni di crescita

condividi l'articolo



Secondo l'ultima indagine di **Anfia**, il fatturato aftermarket italiano, ovvero dei produttori di componenti auto verso il mondo della distribuzione, registra una flessione dell'1,3% nel 2025 rispetto all'anno precedente, che aveva chiuso in rialzo del 2,4% rispetto al 2023. Il calo maggiore è avvenuto nel quarto trimestre (-4,1%), seguito dal primo (-1,6%). Pressocché stabili, invece, il terzo trimestre (+0,5%) e il secondo (+0,2%). Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotte, soltanto due su cinque presentano una variazione positiva: i componenti undercar (+5%), che avevano chiuso il 2024 a +2%, e i componenti motore (+1,9%), che avevano registrato un aumento del 5,6% nel 2024.

In flessione, invece, con la contrazione più marcata, i componenti elettrici ed elettronici (-7,5%), dopo il +6,3% del 2024, seguiti dai materiali di consumo (-4,3%), che avevano riportato un lieve rialzo dello 0,5% nel 2024, e dai componenti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%), che avevano chiuso il 2024 a +8,5%. «Le flessioni, seppur lievi, registrate nel primo (-0,7%) e nel secondo semestre 2025 (-1,9%) portano il trend del fatturato italiano dei ricambi automotive in territorio negativo (-1,3%) dopo quattro anni consecutivi in crescita - afferma Massimo Pellegrino, coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo componenti **Anfia**».

ECONOMIA



IL TARGET
MG, il primo milione di auto vendute in Europa con l'Italia secondo mercato dopo il Regno Unito



IL REPORT
Confindustria, "in Italia crescono 9 settori industriali su 22". Male il settore automotive (-10,3%)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Nel 2025, il mercato auto italiano ha totalizzato circa 1,52 milioni di immatricolazioni, il 2,1% in meno rispetto al 2024 e il 20,4% in meno rispetto ai livelli del 2019 pre-pandemia. In tema di alimentazioni, nel 2025 le immatricolazioni di auto a benzina calano del 18,2% e quelle delle auto diesel del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano dell'8%, con una quota del 44,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (Bev e Phev) crescono del 63% e hanno una quota del 12,6% (in aumento di 5,1 punti percentuali rispetto al 2024). Le auto elettriche (Bev) registrano un rialzo del 44,2%, con una quota del 6,2%, mentre le ibride plug-in (Phev) incrementano dell'86,4%, rappresentando il 6,4% delle immatricolazioni da inizio anno. Infine, le autovetture a gas (considerando anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 4,2% e costituiscono il 9,2% del mercato. Il mercato delle auto usate, infine, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il 2025 in crescita del 4,1% rispetto al 2024.

«**Il 2025 - aggiunge Pellegrino** - si conferma un anno di transizione complessa per la filiera lam, inserita in un contesto macroeconomico ancora caratterizzato da crescita debole, pressione sui costi operativi e incertezza nei consumi. La flessione può essere interpretata anche come il risultato di un significativo riallineamento degli stock, in particolare nella distribuzione. Parallelamente, la domanda da parte di ricambisti e installatori ha invece mostrato un andamento positivo. Il buon risultato registrato dai componenti undercar (+5%) e dai componenti motore (+1,9%) evidenzia come il parco circolante italiano - tra i più anziani d'Europa, con un'età media di 13 anni a fine 2024, in peggioramento sul 2023 (era di 12 anni e 10 mesi) - continui a generare domanda di manutenzione e riparazione. Questo dato è coerente con un mercato del nuovo debole e con l'incremento delle vendite dell'usato, segnali di un ricambio del parco auto ancora rallentato».

«**Al contrario**, la marcata flessione dei componenti elettrici ed elettronici (-7,5%), dopo il buon risultato del 2024 (+6,3%), potrebbe riflettere sia dinamiche di normalizzazione dopo picchi di domanda post-pandemici, sia un progressivo spostamento verso veicoli di nuova generazione ancora coperti da garanzia e quindi meno intercettati dalla filiera lam - spiega Pellegrino -. Anche la contrazione dei materiali di consumo (-4,3%) e dei componenti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%) segnala un atteggiamento più prudente degli automobilisti, orientati a posticipare interventi non strettamente indispensabili».

Oggi l'intera filiera dell'autoriparazione deve farsi parte attiva dei processi di trasformazione che stanno investendo la filiera produttiva automotive: non si tratta solo di acquisire nuove competenze tecniche, ma di mantenere un forte focus sull'innovazione, investendo con continuità nella formazione sulle tecnologie emergenti: dalle motorizzazioni elettriche, alla gestione dei sistemi Adas e in generale su di un'elettronica di bordo sempre più sofisticata, anche sfruttando a proprio favore le applicazioni dell'intelligenza artificiale alla manutenzione, destinata a diventare sempre più precisa, predittiva e veloce», conclude Pellegrino di [Anfia](#).



condividi l'articolo



lunedì 23 febbraio 2026 - Ultimo aggiornamento: 17:15 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Anfia, primo calo fatturato del settore ricambi (-1,3%) dopo 4 anni di crescita



MG, il primo milione di auto vendute in Europa con l'Italia secondo mercato dopo



Confindustria, "in Italia crescono 9 settori industriali su 22". Male il settore

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Immatricolazioni +10% in Piemonte: Suv, noleggi e ibride trainano la crescita - la Repubblica

Immatricolazioni +10% in Piemonte: Suv, noleggi e ibride trainano la crescita

Le vetture messe su strada nel primo mese del 2026 sono state 14.951. La più scelta resta la Panda

23 Febbraio 2026 alle 05:00

2 minuti di lettura

Inizia con la marcia giusta il 2026 de l mercato automobilistico piemontese , nonostante le incertezze del settore e i ripensamenti legati a regole e scadenze europee. La conferma arriva dall'analisi dei dati elaborati da **Anfia** sulla base delle statistiche dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il mese di gennaio, infatti, con 14.951 immatricolazioni, mostra un miglioramento del 10,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno passato, quando le vetture messe su strada furono 13.542. Un miglioramento che riguarda soprattutto il Torinese, dove le immatricolazioni sono salite da 9.508 a 10.895. Le altre province, invece, confermano la staticità dei mesi passati. Perdono qualcosa Biella (-26) e Alessandria (-9), mentre crescono Asti (+12), Cuneo (+25), Novara (+2), Verbania (+17) e Vercelli (+1) .

Stabili anche le tipologie di acquirenti, soprattutto per quanto riguarda le società e i privati, che rimangono sostanzialmente identiche a gennaio 2025: nel primo caso di passa da 1952 a 1993 immatricolazioni, mentre nel secondo si sale da 6551 a 6555. Discorso diverso per il noleggio, che con un aumento da 5.433 a 6.669 unità si intesta l'intero miglioramento mensile delle immatricolazioni piemontesi.

Se si ragiona invece in termini di tipologie di auto, sono i Suv ad aver dato l'accelerata decisiva: sono saliti di oltre duemila unità (da 6201 a 8251), andando a compensare la diminuzione delle utilitarie (scese da 6479 a 5821). Lieve calo delle auto di medie dimensioni, anche se restano nella misura delle centinaia (da 867 a 695), mentre le monovolume avvicinano la soglia delle trecento immatricolazioni, passando da 237 a 292. Sostanzialmente marginali le auto di lusso/sportive e i combo.

A livello di motorizzazioni, poi, calano sia i mezzi a benzina - in maniera anche piuttosto netta - che i diesel. Lieve risalita per i mezzi full electric, così come migliora il dato per i mezzi a gpl. Ma sono ancora una volta gli ibridi a tirare il gruppo, con una salita di oltre 1600 unità rispetto al mese di gennaio 2025. Una forte vivacità, anche se più ridotta in valori assoluti, è quella delle vetture plug in, che però arrivano a triplicare abbondantemente il dato dell'inizio dell'anno scorso.

Tra i modelli, invece, continua a essere la Fiat Panda la più "amata dai piemontesi". Svelta infatti sia per quanto riguarda la top ten generale (2301 esemplari contro i quasi 600 della Peugeot 3008), sia per quella delle utilitarie, con la Grande Panda staccatissima a quota 554. Tra le medie è la Peugeot 308 a sveltare, davanti alla Audi A3, mentre quello dei Suv è il terreno di caccia della Peugeot 3008, che stacca le due Jeep alle sue spalle, Avenger e Compass.

Quella della Panda è un'affermazione diffusa anche a livello geografico: è infatti la vettura più immatricolata a Torino, ma anche ad Alessandria, Asti, Biella, Cuneo, Novara, Verbania e Vercelli.

Le prime "sconfitte", nelle varie province, sono la Peugeot 3008, la Dacia Sandero, la Jeep Avenger, la Kia Sportage, la Skoda Fabia e il Suzuki Vitara.

Classifiche che cambiano se, infine, si ragiona in termini di motorizzazioni. La Panda è infatti legata al territorio degli ibridi, mentre tra i mezzi alimentati da motore a benzina svelta la Citroen C3, tra i Bev la Leapmotor T03, la Ds7 tra i diesel e la Evo6 tra i Gpl.

[Leggi i commenti](#)

[I commenti dei lettori](#)

[Video in evidenza](#)

