



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 3 al 9 febbraio 2026

Torino, 16 febbraio 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Borsaitaliana.it	04/02/2026	Anfia: nel 2025 Mercato Aftermarket Truck supera le performance degli anni precedenti	2
	IlsecoloXIX.it	04/02/2026	Anfia: nel 2025 Mercato Aftermarket Truck supera le performance degli anni precedenti	5
	Lastampa.it	04/02/2026	Anfia: nel 2025 Mercato Aftermarket Truck supera le performance degli anni precedenti	7
	Repubblica.it	04/02/2026	Anfia: nel 2025 Mercato Aftermarket Truck supera le performance degli anni precedenti	10
	Rinnovabili.it	04/02/2026	Auto piu' economiche: benzina, ibride, elettriche ci sono tutte nella top ten	12
	Trasportale.it	04/02/2026	Il mercato Aftermarket Truck del 2025 supera le performance degli anni precedenti	14
1+3	Il Sole 24 Ore	05/02/2026	Auto europea assediata dai big asiatici Servono incentivi e bonus per l'elettrico (F.Greco)	18
	Ilsole24ore.com	05/02/2026	Auto, i produttori europei: agire per difendere l'industria	20
	Ilsole24ore.com	05/02/2026	Cars, European manufacturers: take action to defend the industry -	23
	Inforicambi.it	05/02/2026	Aftermarket truck 2025: crescita selettiva e nuove dinamiche di mercato	26
1+13	Torino Cronacaqui	06/02/2026	Transizione energetica "Era un'opportunità, ora ci sta uccidendo"	28
	Auto.it	06/02/2026	Filosa e Blume, lettera alla UE per salvare l'auto europea	30
	Gazzetta.it	06/02/2026	Settore Automotive, il motore dell'Italia: la rete di aziende che fabbricano il 19,5% del Pil	31
	Ilgiornaledelmeccanico.it	06/02/2026	Mercato aftermarket truck: il 2025 chiude in positivo	33
	Quotidiano.net	06/02/2026	Stellantis e Volkswagen chiedono bonus UE per salvare l'auto elettrica europea	35
	VieTrasportiWeb.com	06/02/2026	Aftermarket Truck 2025: crescita a due velocità	40
2	Il Sole 24 Ore	08/02/2026	Le future regole sul Local Content dividono l'industria (F.Greco)	43
3	Il Sole 24 Ore	08/02/2026	Alla provincia di Torino il primato della Cig: tra i nodi le difficoltà del settore automotive (F.Greco)	44
1+10/1	Il Fatto Quotidiano	09/02/2026	Il buco nero di Stellantis e il crac dell'auto nell'Ue (M.Palombi)	45
	Anconatoday.it	09/02/2026	L'automotive tra crisi e transizione: le imprese marchigiane a confronto sul futuro della filiera	48
	Autobusweb.com	09/02/2026	MERCATO AUTOBUS ITALIA 2026 / L'anno si apre in flessione del 22,3%: a gennaio 370 immatricolazioni,	49
	Gazzetta.it	09/02/2026	Settore Automotive: componentistica italiana, valore a livello mondiale	51



[illegible]

g B B BB B BB BB BB B BB

Anfia: nel 2025 Mercato Aftermarket Truck supera le performance degli anni precedenti

Crescita selettiva e dinamiche differenziate tra le macro-famiglie: Motore&Trasmissione in  consolidamento, Sopra-telaio in rallentamento, Sotto-telaio più resiliente (Teleborsa) - Secondo i dati del Barometro Aftermarket Truck iniziativa della sezione Aftermarket di ANFIA in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum il fatturato del mercato totale aftermarket truck ha registrato nel 2025 una variazione positiva rispetto ai tre anni precedenti: +36% rispetto al 2022, +18% rispetto al 2023 e +3% rispetto al 2024. In particolare, le prestazioni trimestrali hanno mostrato un progressivo assestamento dopo il picco di inizio anno. Il primo trimestre si è distinto come il più performante, segnando il valore trimestrale più elevato dell'intero periodo di analisi. Nel secondo e terzo trimestre si è osservato un rallentamento, con livelli comunque solidi e tendenzialmente superiori alla media dei periodi precedenti. Il quarto trimestre ha chiuso l'anno su valori sostanzialmente in linea con il trimestre precedente, confermando una tenuta complessiva del mercato, ma senza ulteriori accelerazioni nella parte finale dell'anno. Nel corso dell'intero 2025, la macro-famiglia Motore&Trasmissione si è confermata stabilmente come quella con i volumi di fatturato più elevati, mantenendo un ruolo di traino per l'aftermarket truck. Dopo un primo semestre complessivamente positivo, la seconda parte dell'anno ha evidenziato una marcata volatilità, con un calo significativo nel periodo estivo e una netta ripresa tra settembre e novembre, seguita da una flessione a dicembre. Nonostante queste oscillazioni, i livelli di fatturato sono rimasti costantemente superiori a quelli delle altre macro-famiglie, confermando una performance annuale solida e strutturalmente resiliente. La macro-famiglia Sotto-telaio ha presentato nel complesso un andamento irregolare, ma dinamico, caratterizzato da frequenti alternanze tra fasi di crescita e flessione nel corso dell'anno. In particolare, la seconda metà del 2025 ha evidenziato una tenuta complessiva, con oscillazioni contenute e una chiusura d'anno su livelli coerenti con la media annuale. Pur senza segnare una crescita marcata, questa macro-famiglia ha confermato una dinamica di relativa stabilità. Più critico, invece, l'andamento della macro-famiglia Sopra-telaio, che nel 2025 ha mostrato segnali di debolezza più strutturali, in particolare nella seconda parte dell'anno. Infatti, dopo un primo semestre in cui i volumi di fatturato risultavano in parte allineati a quelli della macro-famiglia Sotto-telaio, la seconda metà dell'anno è stata caratterizzata da una progressiva e significativa riduzione del fatturato, con difficoltà evidenti nel recuperare terreno nei mesi finali. La chiusura d'anno su livelli particolarmente contenuti ha rafforzato l'evidenza di un trend negativo, da monitorare nei prossimi mesi. Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la chiusura del 2025 ha restituito un quadro articolato. La macro-famiglia Motore&Trasmissione ha confermato una crescita moderata ma strutturale nel confronto con il 2024 (+6%), il 2023 (+15%) e il 2022 (+28%), coerente con un comparto maturo, caratterizzato da volumi elevati e da una domanda complessivamente stabile nel corso dell'anno. La macro-famiglia Sotto-telaio, pur chiudendo l'anno con una variazione percentuale complessivamente negativa nel confronto storico, ha mostrato nel 2025 una tenuta superiore alle attese. Dopo una prima parte dell'anno più debole, l'andamento dei mesi finali ha consentito di contenere la contrazione cumulata, evidenziando una buona resilienza. La macro-famiglia Sopra-telaio ha evidenziato su base annua una variazione percentuale ancora positiva rispetto agli anni precedenti, sebbene il dato cumulato abbia risentito del marcato rallentamento registrato nella parte finale dell'anno. Dopo una prima fase particolarmente dinamica, la perdita di slancio nel secondo semestre e in particolare nel quarto trimestre ha ridotto significativamente il differenziale positivo, segnalando una crescita meno strutturata e più esposta alla volatilità congiunturale. Nel complesso, la chiusura del 2025 ha confermato un aftermarket truck caratterizzato da dinamiche differenziate: Motore&Trasmissione si consolida come pilastro di stabilità, Sopra-telaio mostra segnali di forte rallentamento nel finale d'anno, mentre Sotto-telaio, pur in territorio negativo, evidenzia una capacità di tenuta che attenua il divario rispetto agli anni precedenti. "I dati rilevati dal Barometro su base annua a chiusura del 2025 confermano, purtroppo, i segnali di contrazione già riscontrati a metà anno" sottolinea Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket. Sebbene il valore cumulato rimanga in territorio positivo, facendo registrare un +3% rispetto al 2024, per la prima volta dall'avvio della rilevazione non tutte e tre le macro-famiglie chiudono in rialzo rispetto all'anno precedente. Dopo un primo trimestre particolarmente performante, che ha rappresentato il picco dell'intero periodo di analisi, l'andamento dei trimestri successivi ha mostrato un assestamento dei livelli di attività, con un rallentamento nel secondo e terzo trimestre e una chiusura del quarto trimestre sostanzialmente in linea con il precedente, senza ulteriori accelerazioni. Questo trend suggerisce una fase di normalizzazione della domanda, nella quale il contributo

dei mesi iniziali assume un peso determinante nel risultato complessivo. L'andamento del 2025 induce, pertanto, a considerare alcuni risk flag che, pur in un contesto complessivamente positivo, meritano un monitoraggio puntuale nei prossimi mesi. In particolare, la combinazione tra rallentamento del momentum nella seconda parte dell'anno e dinamiche divergenti tra le macro-famiglie di prodotto rappresenta un segnale di attenzione nella struttura della crescita del mercato. L'analisi delle macro famiglie di prodotto evidenzia un contesto di mercato caratterizzato da dinamiche differenziate e crescita selettiva, laddove quest'ultima si è concentrata in periodi dell'anno ed è stata sostenuta in modo non omogeneo dalle diverse componenti dell'offerta aftermarket truck, con la macro-famiglia Motore & Trasmissione a rappresentare il pilastro di stabilità del comparto. Non siamo in presenza di una fase di crisi, ma i risk flag emersi rappresentano un segnale anticipatore utile per interpretare l'evoluzione dell'aftermarket truck nel breve-medio periodo, in un quadro di incertezza congiunturale globale caratterizzato da una resilienza ancora fragile, prospettive di crescita contenute, un rientro dell'inflazione non uniforme tra le diverse aree geografiche e politiche monetarie e commerciali che continuano a influenzare le decisioni di investimento delle imprese. In questo scenario macroeconomico, il settore truck sta attraversando una fase di profonda trasformazione, che introduce ulteriori elementi di complessità. Al rallentamento delle immatricolazioni registrato nel 2025, specie nei segmenti medium e heavy-duty, si accompagna un'accelerazione del processo di transizione tecnologica, guidata da obiettivi di decarbonizzazione sempre più stringenti legati all'introduzione degli standard europei sulle emissioni di CO2 per i veicoli pesanti. Possiamo quindi concludere che l'andamento dell'aftermarket truck nel 2025 riflette in modo coerente queste tensioni di contesto: alla tenuta complessiva del fatturato, sostenuta dalle componenti più strutturali della domanda, si affiancano segnali di rallentamento e maggiore volatilità in alcuni segmenti e fasi dell'anno. L'emergere di risk flag va quindi interpretato non come un'anomalia isolata, ma come l'espressione di un contesto economico e industriale in transizione, in cui la crescita risulta meno lineare e più esposta a fattori esogeni".

MENU CERCA

LA STAMPA
QUOTIDIANO

ABBONATI

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Anfia: nel 2025 Mercato Aftermarket Truck supera le performance degli anni precedenti

Crescita selettiva e dinamiche differenziate tra le macro-famiglie:

Motore&Trasmissione in consolidamento, Sopra-telaio in rallentamento, Sotto-telaio più resiliente

TELEBORSA

Pubblicato il 04/02/2026
Ultima modifica il 04/02/2026 alle ore 12:33

Secondo i dati del **Barometro Aftermarket Truck** – iniziativa della **sezione Aftermarket di ANFIA** in collaborazione con la sezione **Automotive di ASAP Service Management Forum** – il fatturato del mercato totale aftermarket truck ha registrato nel 20252 una variazione

positiva rispetto ai tre anni precedenti: +36% rispetto al 2022, +18% rispetto al 2023 e +3% rispetto al 2024. In particolare, le prestazioni trimestrali hanno mostrato un progressivo assestamento dopo il picco di inizio anno. Il primo trimestre si è distinto come il più performante, segnando il valore trimestrale più elevato dell'intero periodo di analisi. Nel secondo e terzo trimestre si è osservato un rallentamento, con livelli comunque solidi e tendenzialmente superiori alla media dei periodi precedenti. Il quarto trimestre ha chiuso l'anno su valori sostanzialmente in linea con il trimestre precedente, confermando una tenuta complessiva del mercato, ma senza ulteriori accelerazioni nella parte finale dell'anno.

Nel corso dell'intero 2025, la **macro-famiglia Motore&Trasmissione** si è confermata stabilmente come quella con i volumi di fatturato più elevati, mantenendo un ruolo di traino per l'aftermarket truck. Dopo un primo semestre complessivamente positivo, la seconda parte dell'anno ha evidenziato una marcata volatilità, con un calo significativo nel periodo estivo e una netta ripresa tra settembre e novembre, seguita da una flessione a dicembre. Nonostante queste oscillazioni, i livelli di fatturato sono rimasti costantemente superiori a quelli delle altre macro-famiglie, confermando una performance annuale solida e strutturalmente resiliente.

La **macro-famiglia Sotto-telaio** ha presentato nel complesso un andamento irregolare, ma dinamico, caratterizzato da frequenti alternanze tra fasi di crescita e flessione nel corso dell'anno. In particolare, la seconda metà del 2025 ha evidenziato una tenuta complessiva, con oscillazioni contenute e una chiusura d'anno su livelli coerenti con la media annuale. Pur senza segnare una crescita marcata, questa

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

18/12/2025



Anfia, record per carico fiscale su motorizzazione: 84 miliardi nel 2024

30/01/2026

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

23/12/2025

Istat: calo delle intenzioni di maternità e paternità in Italia

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

04/02/2026

Proseguono ben comprati i listini europei, a Milano attenzione su Mediobanca nel giorno dell'assemblea di MPS

04/02/2026

Banca Mediolanum, analisti alzano target price dopo risultati e dividendo sopra le attese

macro-famiglia ha confermato una dinamica di relativa stabilità. Più critico, invece, l'andamento della macro-famiglia Sopra-telaio, che nel 2025 ha mostrato segnali di debolezza più strutturali, in particolare nella seconda parte dell'anno. Infatti, dopo un primo semestre in cui i volumi di fatturato risultavano in parte allineati a quelli della macro-famiglia Sotto-telaio, la seconda metà dell'anno è stata caratterizzata da una progressiva e significativa riduzione del fatturato, con difficoltà evidenti nel recuperare terreno nei mesi finali. La chiusura d'anno su livelli particolarmente contenuti ha rafforzato l'evidenza di un trend negativo, da monitorare nei prossimi mesi.

Con riferimento alle variazioni **percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie** rispetto agli anni precedenti, la chiusura del 2025 ha restituito un quadro articolato.

La **macro-famiglia Motore&Trasmissione** ha confermato una crescita moderata ma strutturale nel confronto con il 2024 (+6%), il 2023 (+15%) e il 2022 (+28%), coerente con un comparto maturo, caratterizzato da volumi elevati e da una domanda complessivamente stabile nel corso dell'anno.

La **macro-famiglia Sotto-telaio**, pur chiudendo l'anno con una variazione percentuale complessivamente negativa nel confronto storico, ha mostrato nel 2025 una tenuta superiore alle attese. Dopo una prima parte dell'anno più debole, l'andamento dei mesi finali ha consentito di contenere la contrazione cumulata, evidenziando una buona resilienza.

La **macro-famiglia Sopra-telaio** ha evidenziato su base annua una variazione percentuale ancora positiva rispetto agli anni precedenti, sebbene il dato cumulato abbia risentito del marcato rallentamento registrato nella parte finale dell'anno. Dopo una prima fase particolarmente dinamica, la perdita di slancio nel secondo semestre e in particolare nel quarto trimestre – ha ridotto significativamente il differenziale positivo, segnalando una crescita meno strutturata e più esposta alla volatilità congiunturale.

Nel complesso, la chiusura del 2025 ha confermato un **aftermarket truck** caratterizzato da dinamiche differenziate: **Motore&Trasmissione** si consolida come pilastro di stabilità, **Sopra-telaio** mostra segnali di forte rallentamento nel finale d'anno, mentre **Sotto-telaio**, pur in territorio negativo, evidenzia una capacità di tenuta che attenua il divario rispetto agli anni precedenti.

"I dati rilevati dal Barometro su base annua a chiusura del 2025 confermano, purtroppo, i segnali di contrazione già riscontrati a metà anno – sottolinea **Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket** –. Sebbene il valore cumulato rimanga in territorio positivo, facendo registrare un +3% rispetto al 2024, per la prima volta dall'avvio della rilevazione non tutte e tre le macro-famiglie chiudono in rialzo rispetto all'anno precedente. Dopo un primo trimestre particolarmente performante, che ha rappresentato il picco dell'intero periodo di analisi, l'andamento dei trimestri successivi ha mostrato un assestamento dei livelli di attività, con un rallentamento nel secondo e terzo trimestre e una chiusura del quarto trimestre sostanzialmente in linea con il precedente, senza ulteriori accelerazioni. Questo trend suggerisce una fase di normalizzazione della domanda, nella quale il contributo dei mesi iniziali assume un peso determinante nel risultato complessivo. L'andamento del 2025 induce,

04/02/2026

Banca CLV, focus su special lending. Gesa: occhi aperti su M&A, nuovo AuCap solo per accelerare

04/02/2026

Carlsberg, utile netto 2025 a 6,98 miliardi. Ricavi +18,8% con l'acquisto di Britvic

[> Altre notizie](#)

CALCOLATORI



Casa

Calcola le rate del mutuo



Auto

Quale automobile posso permettermi?



Titoli

Quando vendere per guadagnare?



Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

pertanto, a considerare alcuni risk flag che, pur in un contesto complessivamente positivo, meritano un monitoraggio puntuale nei prossimi mesi. In particolare, la combinazione tra rallentamento del momentum nella seconda parte dell'anno e dinamiche divergenti tra le macro-famiglie di prodotto rappresenta un segnale di attenzione nella struttura della crescita del mercato. L'analisi delle macro famiglie di prodotto evidenzia un contesto di mercato

caratterizzato da dinamiche differenziate e crescita selettiva, laddove quest'ultima si è concentrata in periodi dell'anno ed è stata sostenuta in modo non omogeneo dalle diverse componenti dell'offerta aftermarket truck, con la macro-famiglia Motore & Trasmissione a rappresentare il pilastro di stabilità del comparto. Non siamo in presenza di una fase di crisi, ma i risk flag emersi rappresentano un

segnale anticipatore utile per interpretare l'evoluzione dell'aftermarket truck nel breve-medio periodo, in un quadro di incertezza congiunturale globale caratterizzato da una resilienza ancora fragile, prospettive di crescita contenute, un rientro dell'inflazione non uniforme tra le diverse aree geografiche e politiche monetarie e commerciali che continuano a influenzare le decisioni di investimento delle imprese. In questo scenario macroeconomico, il settore truck sta attraversando una fase di profonda trasformazione, che introduce ulteriori elementi di complessità. Al rallentamento delle immatricolazioni registrato nel 2025, specie nei segmenti medium e heavy-duty, si accompagna un'accelerazione del processo di transizione tecnologica, guidata da obiettivi di decarbonizzazione sempre più stringenti legati all'introduzione degli standard europei sulle emissioni di CO2 per i veicoli pesanti. Possiamo quindi concludere che l'andamento dell'aftermarket truck nel 2025 riflette in modo coerente queste tensioni di contesto: alla tenuta complessiva del fatturato, sostenuta dalle componenti più strutturali della domanda, si affiancano segnali di rallentamento e maggiore volatilità in alcuni segmenti e fasi dell'anno. L'emergere di risk flag va quindi interpretato non come un'anomalia isolata, ma come l'espressione di un contesto economico e industriale in transizione, in cui la crescita risulta meno lineare e più esposta a fattori esogeni".

Servizio a cura di **teleborsa**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

GEDI News Network S.p.A.

Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino -

P.I. 01578251009 Società soggetta

all'attività di direzione e coordinamento

di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

[Scrivi alla redazione](#)

[Cookie Policy](#)

[Dichiarazione di accessibilità](#)

[Pubblicità](#)

[Privacy](#)

[Riserva TDM](#)

[Dati Societari](#)

[CMP](#)

089849-IT073K



L'ECO DELLA STAMPA®
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

Anfia: nel 2025 Mercato Aftermarket Truck supera le performance degli anni precedenti

(Teleborsa) - Secondo i dati del Barometro Aftermarket Truck iniziativa della sezione Aftermarket di ANFIA in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum il fatturato del mercato totale aftermarket truck ha registrato nel 2025 una variazione positiva rispetto ai tre anni precedenti: +36% rispetto al 2022, +18% rispetto al 2023 e +3% rispetto al 2024. In particolare, le prestazioni trimestrali hanno mostrato un progressivo assestamento dopo il picco di inizio anno. Il primo trimestre si è distinto come il più performante, segnando il valore trimestrale più elevato dell'intero periodo di analisi. Nel secondo e terzo trimestre si è osservato un rallentamento, con livelli comunque solidi e tendenzialmente superiori alla media dei periodi precedenti. Il quarto trimestre ha chiuso l'anno su valori sostanzialmente in linea con il trimestre precedente, confermando una tenuta complessiva del mercato, ma senza ulteriori accelerazioni nella parte finale dell'anno. Nel corso dell'intero 2025, la macro-famiglia Motore&Trasmissione si è confermata stabilmente come quella con i volumi di fatturato più elevati, mantenendo un ruolo di traino per l'aftermarket truck. Dopo un primo semestre complessivamente positivo, la seconda parte dell'anno ha evidenziato una marcata volatilità, con un calo significativo nel periodo estivo e una netta ripresa tra settembre e novembre, seguita da una flessione a dicembre. Nonostante queste oscillazioni, i livelli di fatturato sono rimasti costantemente superiori a quelli delle altre macro-famiglie, confermando una performance annuale solida e strutturalmente resiliente. La macro-famiglia Sotto-telaio ha presentato nel complesso un andamento irregolare, ma dinamico, caratterizzato da frequenti alternanze tra fasi di crescita e flessione nel corso dell'anno. In particolare, la seconda metà del 2025 ha evidenziato una tenuta complessiva, con oscillazioni contenute e una chiusura d'anno su livelli coerenti con la media annuale. Pur senza segnare una crescita marcata, questa macro-famiglia ha confermato una dinamica di relativa stabilità. Più critico, invece, l'andamento della macro-famiglia Sopra-telaio, che nel 2025 ha mostrato segnali di debolezza più strutturali, in particolare nella seconda parte dell'anno. Infatti, dopo un primo semestre in cui i volumi di fatturato risultavano in parte allineati a quelli della macro-famiglia Sotto-telaio, la seconda metà dell'anno è stata caratterizzata da una progressiva e significativa riduzione del fatturato, con difficoltà evidenti nel recuperare terreno nei mesi finali. La chiusura d'anno su livelli particolarmente contenuti ha rafforzato l'evidenza di un trend negativo, da monitorare nei prossimi mesi. Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la chiusura del 2025 ha restituito un quadro articolato. La macro-famiglia Motore&Trasmissione ha confermato una crescita moderata ma strutturale nel confronto con il 2024 (+6%), il 2023 (+15%) e il 2022 (+28%), coerente con un comparto maturo, caratterizzato da volumi elevati e da una domanda complessivamente stabile nel corso dell'anno. La macro-famiglia Sotto-telaio, pur chiudendo l'anno con una variazione percentuale complessivamente negativa nel confronto storico, ha mostrato nel 2025 una tenuta superiore alle attese. Dopo una prima parte dell'anno più debole, l'andamento dei mesi finali ha consentito di contenere la contrazione cumulata, evidenziando una buona resilienza. La macro-famiglia Sopra-telaio ha evidenziato su base annua una variazione percentuale ancora positiva rispetto agli anni precedenti, sebbene il dato cumulato abbia risentito del marcato rallentamento registrato nella parte finale dell'anno. Dopo una prima fase particolarmente dinamica, la perdita di slancio nel secondo semestre e in particolare nel quarto trimestre ha ridotto significativamente il differenziale positivo, segnalando una crescita meno strutturata e più esposta alla volatilità congiunturale. Nel complesso, la chiusura del 2025 ha confermato un aftermarket truck caratterizzato da dinamiche differenziate: Motore&Trasmissione si consolida come pilastro di stabilità, Sopra-telaio mostra segnali di forte rallentamento nel finale d'anno, mentre Sotto-telaio, pur in territorio negativo, evidenzia una capacità di tenuta che attenua il divario rispetto agli anni precedenti. "I dati rilevati dal Barometro su base annua a chiusura del 2025 confermano, purtroppo, i segnali di contrazione già riscontrati a metà anno sottolinea Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket. Sebbene il valore cumulato rimanga in territorio positivo, facendo registrare un +3% rispetto al 2024, per la prima volta dall'avvio della rilevazione non tutte e tre le macro-famiglie chiudono in rialzo rispetto all'anno precedente. Dopo un primo trimestre particolarmente performante, che ha rappresentato il picco dell'intero periodo di analisi, l'andamento dei trimestri successivi ha mostrato un assestamento dei livelli di attività, con un rallentamento nel secondo e terzo trimestre e una chiusura del quarto trimestre sostanzialmente in linea con il precedente, senza



ulteriori accelerazioni. Questo trend suggerisce una fase di normalizzazione della domanda, nella quale il contributo dei mesi iniziali assume un peso determinante nel risultato complessivo. L'andamento del 2025 induce, pertanto, a considerare alcuni risk flag che, pur in un contesto complessivamente positivo, meritano un monitoraggio puntuale nei prossimi mesi. In particolare, la combinazione tra rallentamento del momentum nella seconda parte dell'anno e dinamiche divergenti tra le macro-famiglie di prodotto rappresenta un segnale di attenzione nella struttura della crescita del mercato. L'analisi delle macro famiglie di prodotto evidenzia un contesto di mercato caratterizzato da dinamiche differenziate e crescita selettiva, laddove quest'ultima si è concentrata in periodi dell'anno ed è stata sostenuta in modo non omogeneo dalle diverse componenti dell'offerta aftermarket truck, con la macro-famiglia Motore & Trasmissione a rappresentare il pilastro di stabilità del comparto. Non siamo in presenza di una fase di crisi, ma i risk flag emersi rappresentano un segnale anticipatore utile per interpretare l'evoluzione dell'aftermarket truck nel breve-medio periodo, in un quadro di incertezza congiunturale globale caratterizzato da una resilienza ancora fragile, prospettive di crescita contenute, un rientro dell'inflazione non uniforme tra le diverse aree geografiche e politiche monetarie e commerciali che continuano a influenzare le decisioni di investimento delle imprese. In questo scenario macroeconomico, il settore truck sta attraversando una fase di profonda trasformazione, che introduce ulteriori elementi di complessità. Al rallentamento delle immatricolazioni registrato nel 2025, specie nei segmenti medium e heavy-duty, si accompagna un'accelerazione del processo di transizione tecnologica, guidata da obiettivi di decarbonizzazione sempre più stringenti legati all'introduzione degli standard europei sulle emissioni di CO2 per i veicoli pesanti. Possiamo quindi concludere che l'andamento dell'aftermarket truck nel 2025 riflette in modo coerente queste tensioni di contesto: alla tenuta complessiva del fatturato, sostenuta dalle componenti più strutturali della domanda, si affiancano segnali di rallentamento e maggiore volatilità in alcuni segmenti e fasi dell'anno. L'emergere di risk flag va quindi interpretato non come un'anomalia isolata, ma come l'espressione di un contesto economico e industriale in transizione, in cui la crescita risulta meno lineare e più esposta a fattori esogeni". Usa il pulsante Accetta per acconsentire. Chiudi questa informativa per continuare senza accettare.

**Fattore Biogas**Il nuovo podcast di Rinnovabili,
in collaborazione con il Consorzio Italiano Biogas

NUOVO PODCAST

3° Puntata online

Spotify

Ascolta su



YouTube



Energia Green Building PREMIUM

Rinnovabili

Abbonati

Accedi



Inform

Energia

Mercato

Economia Circolare

Green Building

Mobilità

Agrifood

Clima e Ambiente

Partner

Magazine

Eventi

**Auto più economiche: benzina, ibride, elettriche
ci sono tutte nella top ten**

Paolo Traversi



4 Febbraio 2026



Tempo di lettura: 2 minuti

Act

SHARE

Solar

Solar+

Advisory e Consulenza

Share



Agenzia di Comunicazione

About



About



Podcast

Careers



Abbonamenti Premium



Accedi



Immagine creata con IA

INDICE DEI CONTENUTI

1. Auto più economiche: ecco la classifica della top ten
2. Auto più economiche: benzina vs elettrico
3. Analisi dei prezzi

Auto più economiche: ecco la classifica della top**Consigliati****ENERGIA****“Fattore Biogas”, il podcast
che accende i riflettori sul
valore dell’energia circolare**La Redazione • 21 Gennaio
2026**ENERGIA****Le strategie energetiche di
decarbonizzazione e la
sostenibilità per gli utenti
finali**La Redazione • 27 Gennaio
2026**In Evidenza**

ten

Le auto elettriche continuano a crescere, lentamente è vero, ma la **quota di mercato è arrivata al 6,6%** (secondo gli ultimi dati Anfia). Merito del bonus 2025, ma anche di un cambiamento di abitudini. Gli italiani stanno capendo che per le city car, quelle che appartengono al segmento A, **l'autonomia non è un problema**.

Se in media si fanno poche decine di km al giorno, ricaricare l'auto la sera non rappresenta un problema. E dando uno sguardo ai prezzi delle piccole auto che si usano per gli spostamenti urbani, il costo si è allineato. Non c'è più molta differenza tra **una benzina, un'ibrida o un'elettrica**. Infatti, l'Ue stessa nella sua nuova strategia sta puntando alla produzione in casa, in Europa, di piccole e-car a prezzi competitivi con le cinesi.



Auto più economiche: benzina vs elettrico

Ecco quali sono le **10 auto più economiche in Italia**. In prima posizione troviamo la Fiat Pandina, con motore mild hybrid che secondo i listini viene venduta a 9.950 euro (fino al 25 febbraio) e senza veicoli da rottamare. Al secondo posto tra le auto più economiche, ecco che troviamo subito un'auto elettrica: la **Dacia Spring è disponibile già a 12.900 euro**. In terza posizione un'altra Dacia, la Sandero con 14.800 euro in versione benzina/GPL. Ricapitolando, tra le prime tre posizioni troviamo le motorizzazioni principali in questo momento: ibrida, elettrica, benzina. Sintomo che la scelta, almeno per un'auto cittadina, non è il prezzo ma l'abitudine.

Ed ora diamo uno sguardo al resto delle **top ten**, in questa classifica:

Pos.	Modello	Prezzo	Motore	Alimentazione
1	Fiat Pandina	9.950 €	Mild Hybrid	Ibrida (Benzina)
2	Dacia Spring	12.900 €	Elettrico	Elettrica
3	Dacia Sandero	14.800 €	Benzina / GPL	Bifuel (Benzina/GPL)
4	MG3 Benzina	14.850 €	Benzina	Benzina
5	MG3 Hybrid+	14.850 €	Full Hybrid	Ibrida (Benzina)
6	Citroën C3	14.900 €	Benzina Turbo	Benzina

AUTOMOTIVE

Auto elettriche: top 10 gennaio 2026. Chi è in cima alla classifica?

Paolo Traversi • 3 Febbraio 2026

AUTOMOTIVE

Fondo automotive, in arrivo incentivi per Gpl e wallbox. Bonus fino a...

Paolo Traversi • 2 Febbraio 2026

AUTOMOTIVE

Autonomia auto elettriche: quanto incide il freddo sulla performance delle batterie?

Paolo Traversi • 2 Febbraio 2026

AUTOMOTIVE

L'industria dell'auto non investe in innovazione. Ma chi punta sull'elettrico cresce

Paolo Traversi • 29 Gennaio 2026

Iscriviti alle nostre newsletter per ricevere periodicamente le notizie più importanti di settore

Nome

Cognome

Email aziendale

☐ Accetto la [Privacy Policy](#).

Iscriviti

Esplora

Mercoledì, 4 Febbraio 2026

Powered by TRASPORTALE

Redazione Pubblicità Newsletter

f X YouTube in Instagram



TRASPORTARE OGGI IN EUROPA



ULTIM'ORA VEICOLI LOGISTICA EVENTI CONSTRUCTION LEGGI E NORMATIVE INFRASTRUTTURE ASSOCIAZIONI AFTERMARKET BLOG



Home » Aftermarket » Il mercato Aftermarket Truck del 2025 supera le performance degli anni precedenti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



VALERIA DI ROSA 04/02/2026



Il Barometro [Aftermarket Truck](#) [ANFIA](#) 2025 fotografa un mercato in crescita selettiva: Motore&Trasmissione si consolida, Sotto-telaio resiliente, Sopra-telaio in rallentamento. Tutti i dati, le analisi e le prospettive per il settore truck

Il 2025 si chiude con un bilancio complessivamente positivo per il mercato dell'aftermarket truck in Italia. Secondo i dati del Barometro Aftermarket Truck, iniziativa della sezione Aftermarket di [ANFIA](#) in collaborazione con ASAP Service Management Forum, il fatturato del mercato totale ha segnato una crescita rispetto ai tre anni precedenti: +36% rispetto al 2022, +18% sul 2023 e +3% sul 2024.

Un risultato che conferma la solidità strutturale del comparto, ma che allo stesso tempo mette in evidenza un'evoluzione meno lineare rispetto al recente passato. La crescita c'è, ma è selettiva e differenziata tra le principali aree di prodotto.

Il Barometro Aftermarket Truck [ANFIA](#) 2025 fotografa un mercato in crescita

Un primo trimestre da record

L'analisi su base trimestrale mostra con chiarezza come il primo trimestre 2025 sia stato il più performante dell'intero periodo di osservazione. Un vero e proprio picco che ha dato slancio all'intero anno, contribuendo in modo determinante al risultato finale.

Secondo e terzo trimestre in rallentamento

Dopo l'avvio brillante, il mercato ha vissuto una fase di assestamento. Nel secondo e terzo trimestre si è registrato un rallentamento, con livelli comunque solidi e mediamente superiori a quelli degli anni precedenti.

Chiusura d'anno senza accelerazioni

Il quarto trimestre ha confermato la tenuta del mercato, chiudendo su valori in linea con il trimestre precedente, ma senza ulteriori accelerazioni. Un segnale che lascia intravedere una fase di normalizzazione della domanda.

Come viene analizzato il mercato: famiglie e macro-famiglie di prodotto

Per garantire analisi puntuali e dati comparabili, il Barometro suddivide i codici aziendali in 8 famiglie di prodotto, a loro volta aggregate in 3 macro-famiglie:

- Motore & Trasmissione
- Sopra-telaio
- Sotto-telaio



Questa struttura consente di preservare la confidenzialità dei dati e di assicurare la rilevanza statistica delle analisi, rispettando criteri precisi sulla numerosità delle aziende coinvolte e sulla quota di fatturato dei leader di mercato.

Motore & Trasmissione: il pilastro di stabilità

Nel corso di tutto il 2025, Motore & Trasmissione si è confermata come la macro-famiglia con i volumi di fatturato più elevati. Dopo un primo semestre positivo, la seconda parte dell'anno ha mostrato una certa volatilità, con un calo estivo e una ripresa tra settembre e novembre.

Nonostante questo andamento altalenante, la performance annuale resta solida e resiliente, con una crescita del +6% rispetto al 2024, +15% sul 2023 e +28% sul 2022.

Sotto-telaio: resilienza in un contesto complesso

Il Sotto-telaio ha vissuto un anno dinamico, caratterizzato da fasi alterne di crescita e flessione. La seconda metà del 2025 ha però evidenziato una buona capacità di tenuta, permettendo di contenere la contrazione cumulata.

Il risultato finale mostra una variazione negativa su base annua (-10% rispetto al 2024), ma anche segnali di resilienza che attenuano il divario con gli anni precedenti.

Sopra-telaio: segnali di rallentamento strutturale

Più critico l'andamento del Sopra-telaio, soprattutto nella seconda parte dell'anno. Dopo un primo semestre dinamico, il fatturato ha iniziato una fase di progressiva riduzione, chiudendo l'anno su livelli particolarmente contenuti.

Su base storica la crescita resta positiva (+13% sul 2024, +80% sul 2023 e +148% sul 2022), ma il forte rallentamento del quarto trimestre segnala una maggiore esposizione alla volatilità congiunturale.

I "risk flag" secondo ANFIA. La lettura di Alessio Sitran

*"I dati rilevati dal Barometro su base annua a chiusura del 2025 confermano, purtroppo, i segnali di contrazione già riscontrati a metà anno – sottolinea **Alessio Sitran**, Responsabile Area Truck & Bus di **ANFIA Aftermarket**.*

Sebbene il valore cumulato rimanga in territorio positivo, facendo registrare un +3% rispetto al 2024, per la prima volta dall'avvio della rilevazione non tutte e tre le macro-famiglie chiudono in rialzo rispetto all'anno precedente.

Dopo un primo trimestre particolarmente performante, che ha rappresentato il picco dell'intero periodo di analisi, l'andamento dei trimestri successivi ha mostrato un assestamento dei livelli di attività, con un rallentamento nel secondo e terzo trimestre e una chiusura del quarto trimestre sostanzialmente in linea con il precedente, senza ulteriori accelerazioni. Questo trend suggerisce una fase di normalizzazione della domanda, nella quale il contributo dei mesi iniziali assume un peso determinante nel risultato complessivo.

L'andamento del 2025 induce, pertanto, a considerare alcuni risk flag che, pur in un

contesto complessivamente positivo, meritano un monitoraggio puntuale nei prossimi mesi. In particolare, la combinazione tra rallentamento del momentum nella seconda parte dell'anno e dinamiche divergenti tra le macro-famiglie di prodotto rappresenta un segnale di attenzione nella struttura della crescita del mercato."

Scenario macroeconomico e transizione tecnologica

Secondo ANFIA, l'aftermarket truck si muove all'interno di un quadro macroeconomico complesso, caratterizzato da:

- resilienza ancora fragile,
- prospettive di crescita contenute,
- politiche monetarie e commerciali che influenzano gli investimenti,
- accelerazione della transizione tecnologica legata agli obiettivi di decarbonizzazione e agli standard europei sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti.

A questo si aggiunge il rallentamento delle immatricolazioni nel 2025, soprattutto nei segmenti medium e heavy-duty, che contribuisce a rendere il mercato più selettivo e meno prevedibile.

Crescita meno lineare, ma basi solide

La fotografia finale del 2025 restituisce un aftermarket truck che continua a crescere, ma in modo meno uniforme. La stabilità di Motore & Trasmissione rappresenta un punto fermo, mentre Sopra-telaio e Sotto-telaio mostrano andamenti più sensibili al contesto economico.

L'emergere dei cosiddetti "risk flag" non va letto come un segnale di crisi, ma come un campanello d'allarme utile per interpretare le evoluzioni future di un settore che si trova al centro di una profonda trasformazione industriale e tecnologica.



Valeria Di Rosa

Coordinatrice editoriale di Trasportare Oggi in Europa.
valeria.dirosa@trasportale.it

f @ in



Articolo precedente

evenT si prepara per una nuova stagione: ecco gli appuntamenti del 2026

Articoli correlati



Auto europea assediata dai big asiatici Servono incentivi e bonus per l'elettrico

Industria in crisi

Volkswagen e Stellantis: la Ue difenda la propria industria automobilistica

Vanno introdotti incentivi intelligenti e un bonus CO₂ per i veicoli a batteria

Una strategia a tutela del Made in Europe che sia capace di «interventi mirati per rendere competitiva la

produzione di auto in Europa». È la richiesta dei due principali produttori Ue, Volkswagen e Stellantis, attraverso un documento dei ceo, Oliver Blume e Antonio Filosa.

Filomena Greco — a pag. 3

Auto, i produttori europei: agire per difendere l'industria

L'appello. Stellantis e Volkswagen chiedono un piano Ue per contrastare la concorrenza asiatica: «Servono interventi mirati sulla produzione, sul powertrain elettrico e sulle batterie»

Filomena Greco

Una strategia a tutela del Made in Europe, che trasformi le multe in investimenti, e sia capace, attraverso un sistema di bonus, incentivi e «interventi mirati sulla produzione, sul powertrain elettrico e sulle batterie», di rendere competitiva la produzione di autovetture elettriche in Europa. È la richiesta congiunta che i due principali produttori di auto in Europa, Volkswagen e Stellantis, attraverso una lettera aperta dei due amministratori delegati, Oliver Blume e Antonio Filosa, fanno alla Commissione.

Il problema dell'industria dell'auto europea sta nel mercato, almeno quanto i ritardi del mercato sono dovuti alle incertezze dell'industria e della regolamentazione di Bruxelles. Un tremendo gioco di sponda che sta ridimensionando uno dei comparti manifatturieri più strategici, generando una crisi di competitività senza precedenti. Tutto questo senza contare la variabile rappresentata dalla concorrenza delle case produttrici cinesi che, come un quarto di secolo fa hanno fatto le case giapponesi e coreane, si stanno ritagliando uno spazio crescente sul mercato europeo. La ri-

voluzione iniziata con il Green Deal europeo si sta rivelando una sorta di «campagna di Russia» per l'industria automotive del Vecchio Continente, che ha prodotto nel 2025 (stime dell'Anfia, l'associazione delle imprese della filiera auto) 3,5 milioni e mezzo di autovetture in meno rispetto al 2019 e sconta un gap del 16% sui volumi immatricolati mentre il livello di penetrazione delle vetture full electric ha raggiunto il 19,5% del mercato, quattro punti in più del 2024 - 29,1% se nel computo entrano anche i modelli plug-in -, con Uk, Germania e Francia in linea con la media e Spagna, ma ancor di più Italia, sotto la soglia.

L'Acea, la sigla che riunisce le case europee, scatta una impietosa fotografia del settore al primo semestre del 2025, da cui emerge come la produzione globale di auto cresca del 3,5%, con l'Asia che domina con il 60% della produzione totale, mentre l'Europa si ferma al 15,9%, con volumi in calo del 2,6% contro una produzione cinese cresciuta del 12,3%. La guerra dei prezzi tra le case cinesi incide sui margini e porterà, a detta dei principali osservatori del settore, ad una riduzione dei player in campo, ad oggi sostenuti da supporto politico e van-

taggi derivanti dalle esportazioni. Ma l'Europa ha altri problemi, le case produttrici sono «ostacolate da obiettivi più severi di CO₂, alti costi energetici e dazi» scrive Acea. E con i car maker soffrono anche i componenti. L'ultima rilevazione fatta da Clepa parla di oltre 100 mila tagli annunciati di addetti tra 2024 e 2025, al ritmo di 142 al giorno. Un fenomeno, dice Clepa, «che mette in evidenza la continua pressione sui fornitori mentre affrontano una domanda debole e pressioni sui costi. L'industria europea dei fornitori automobilistici affronta una ristrutturazione radicale e il supporto politico deve ancora raggiungere la portata di questa sfida».

Questo è il punto centrale della questione: a fronte di una transizione ambiziosa, l'Europa non ha messo in campo strumenti trasversali adeguati a sostenere la domanda, da un lato, e ad accompagnare l'offerta, cioè la riconversione delle competenze industriali di case produttrici e fornitori. La Commissione ha avviato una fase di revisione del Regolamento sulla decarbonizzazione che viaggia su due binari: da un lato la revisione degli obiettivi di taglio delle emissioni di CO₂ al 2035 dal 100 al 90%, considera-

ta dagli operatori inadeguata a risolvere i problemi e garantire la neutralità tecnologica. Dall'altro, l'introduzione di una quota di Local content sulle vetture Made in Europe per garantire la filiera della componentistica, proposta a cui la Commissione sta lavorando e che vede dubbiose le case produttrici. A complicare la faccenda c'è il nodo dei veicoli commerciali, componente essenziale tanto dell'Automotive Made in Europe quanto del mercato, orfana di un percorso di decarbonizzazione "su misura".

L'Europa è l'unica area a non aver recuperato i volumi di immatricolazioni del 2019, l'anno che ha preceduto la crisi del Covid. Il 2025 si è comunque chiuso con un recupero delle immatricolazioni nell'area Ue più Efta e Uk del 2,4%, a quota 13,3 milioni, con un gap del 16% rispetto ai livelli pre-Covid. Italia e Francia hanno chiuso l'anno in negativo - del 2,1% e del 5% -, con il gap più ampio rispetto al 2019, insieme alla Germania. Tra i gruppi europei, è stata Stellantis a soffrire di più, con il 3,9% di calo rispetto al 2024 ma in fase di recupero nel secondo semestre grazie ai nuovi lanci commerciali che stanno contribuendo a recuperare quote di mercato, dopo la crisi iniziata più di un anno e mezzo fa e le dimissioni di Carlos Tavares. Le case cinesi si attestano su un market share del 6% capitanate da Saic Motors, con il brand MG, e Byd.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

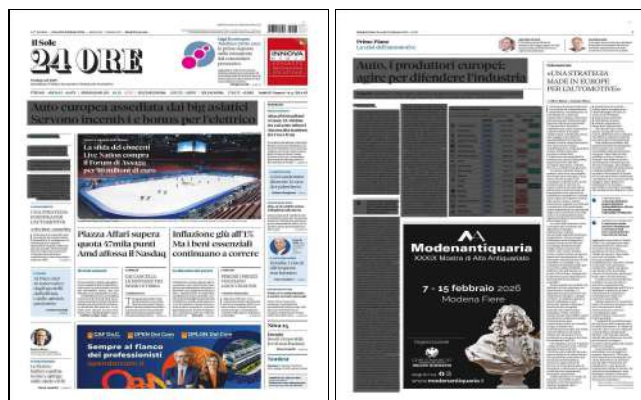
Il mercato auto in Europa

Le nuove immatricolazioni nel 2025 in Ue, Efta e Uk

	QUOTA DI MERCATO	AUTO IMMATRICOLATE	VARIAZIONE 2025/2024
 Volkswagen G.	26,9%	3.571.429	+5,1%
 Stellantis	14,3%	1.892.556	-3,9%
 Renault Group	10,2%	1.358.242	+5,9%
 Hyundai Group	7,9%	1.042.509	-2,0%
 BMW Group	7,3%	970.279	+5,1%
 Toyota Group	7,0%	931.051	-6,9%
 Mercedes-Benz	5,1%	680.830	-0,6%
 Ford	3,2%	426.459	+0,1%
 Volvo Cars	2,5%	333.129	-9,9%
 SAIC Motor	2,3%	305.717	+24,9%
 Nissan	2,2%	291.920	-4,8%
 Tesla	1,8%	238.656	-26,9%
 BYD	1,4%	187.657	+268,6%
 Suzuki	1,3%	173.475	-14,6%
 Mazda	1,2%	155.512	-9,8%
 Jaguar Land Rover	0,9%	125.280	-17,1%
 Honda	0,5%	71.825	-3,8%
 Mitsubishi	0,4%	46.655	-23,4%

Fonte: Elaborazione Unrae su dati Acea

 **Il Green Deal ha segnato un punto di svolta sia per l'industrializzazione sia per il cambiamento dei protagonisti**



Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

Economia Industria

f X in ...

In Evidenza Criptovalute Spread BTP-Bund FTSE-MIB Petrolio

24+

Abbonati

Accedi

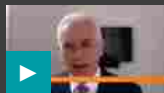
Pubblicità

24

I NOSTRI
VIDEO



Alpitour World,
nuove tendenze e
modi di viaggiare
nel 2026



Protezione dati,
l'Italia accelera
grazie agli
investimenti del...



Così il governo
prova a rilanciare
una politica per
l'auto

Servizio | Il futuro del settore

Auto, i produttori europei: agire per difendere l'industria

Stellantis e Volkswagen chiedono un piano Ue per contrastare la concorrenza asiatica: «Servono interventi mirati sulla produzione, sul powertrain elettrico e sulle batterie

di Filomena Greco

5 febbraio 2026



Ascolta la versione audio dell'articolo



3' di lettura | English Version



Pubblicità

Una strategia a tutela del Made in Europe, che trasformi le multe in investimenti, e sia capace, attraverso un sistema di bonus, incentivi e «interventi mirati sulla produzione, sul powertrain elettrico e sulle batterie», di rendere competitiva la produzione di autovetture elettriche in Europa. È la richiesta congiunta che i due principali produttori di auto in Europa, Volkswagen e Stellantis, attraverso una [lettera aperta dei due amministratori delegati, Oliver Blume e Antonio Filosa](#), fanno alla Commissione.

Il problema dell'industria dell'auto europea sta nel mercato, almeno quanto i ritardi del mercato sono dovuti alle incertezze dell'industria e della regolamentazione di Bruxelles. Un tremendo gioco di sponda che sta ridimensionando uno dei comparti manifatturieri più strategici, generando una crisi di competitività senza precedenti. Tutto questo senza contare la variabile rappresentata dalla concorrenza delle case produttrici cinesi che, come un quarto di secolo fa hanno fatto le case giapponesi e coreane, si stanno ritagliando uno spazio crescente sul mercato europeo. La rivoluzione iniziata con il Green Deal europeo si sta rivelando una sorta di "campagna di Russia" per l'industria automotive del Vecchio Continente, che ha prodotto nel 2025 (stime [dell'Anfia](#), l'associazione delle imprese della filiera auto) 3,5 milioni e mezzo di autovetture in meno rispetto al 2019 e sconta un gap del 16% sui volumi immatricolati mentre il livello di penetrazione delle vetture full electric ha raggiunto il 19,5% del mercato, quattro punti in più del 2024 - 29,1% se nel computo entrano anche i modelli plug-in -, con Uk, Germania e Francia in linea con la media e Spagna, ma ancor di più Italia, sotto la soglia.

Pubblicità
Loading...

24

L'Acea, la sigla che riunisce le case europee, scatta una impietosa fotografia del settore al primo semestre del 2025, da cui emerge come la produzione globale di auto cresca del 3,5%, con l'Asia che domina con il 60% della produzione totale, mentre l'Europa si ferma al 15,9%, con volumi in calo del 2,6% contro una produzione cinese cresciuta del 12,3%. La guerra dei prezzi tra le case cinesi incide sui margini e porterà, a detta dei principali osservatori del settore, ad una riduzione dei player in campo, ad oggi sostenuti da supporto politico e vantaggi derivanti dalle esportazioni. Ma l'Europa ha altri problemi, le case produttrici sono

«ostacolate da obiettivi più severi di CO₂, alti costi energetici e dazi» scrive Acea. E con i car maker soffrono anche i componentisti. L'ultima rilevazione fatta da Clepa parla di oltre 100mila tagli annunciati di addetti tra 2024 e 2025, al ritmo di 142 al giorno. Un fenomeno, dice Clepa, «che mette in evidenza la continua pressione sui fornitori mentre affrontano una domanda debole e pressioni sui costi. L'industria europea dei fornitori automobilistici affronta una ristrutturazione radicale e il supporto politico deve ancora raggiungere la portata di questa sfida».

Questo è il punto centrale della questione: a fronte di una transizione ambiziosa, l'Europa non ha messo in campo strumenti trasversali adeguati a sostenere la domanda, da un lato, e ad accompagnare l'offerta, cioè la riconversione delle competenze industriali di case produttrici e fornitori. La Commissione ha avviato una fase di revisione del Regolamento sulla decarbonizzazione che viaggia su due binari: da un lato la revisione degli obiettivi di taglio delle emissioni di CO₂ al 2035 dal 100 al 90%, considerata dagli operatori inadeguata a risolvere i problemi e garantire la neutralità tecnologica. Dall'altro, l'introduzione di una quota di Local content sulle vetture Made in Europe per garantire la filiera della componentistica, proposta a cui la Commissione sta lavorando e che vede dubbiose le case produttrici. A complicare la faccenda c'è il nodo dei veicoli commerciali, componente essenziale tanto dell'Automotive Made in Europe quanto del mercato, orfana di un percorso di decarbonizzazione "su misura".

Hub digitale 160

Tutte le iniziative dedicate ai 160 anni del Sole 24 Ore

Scopri di più →

24

ABBONAMENTO Il

Sole 24 Ore 30% di sconto

Scopri di più →

24

L'Europa è l'unica area a non aver recuperato i volumi di immatricolazioni del 2019, l'anno che ha preceduto la crisi del Covid. Il 2025 si è comunque chiuso con un recupero delle immatricolazioni nell'area Ue più Efta e Uk del 2,4%, a quota 13,3 milioni, con un gap del 16% rispetto ai livelli pre-Covid. Italia e Francia hanno chiuso l'anno in negativo - del 2,1% e del 5% -, con il gap più ampio rispetto al 2019, insieme alla Germania. Tra i gruppi europei, è stata Stellantis a soffrire di più, con il 3,9% di calo rispetto al 2024 ma in fase di recupero nel secondo semestre grazie ai nuovi lanci commerciali che stanno contribuendo a recuperare quote di mercato, dopo la crisi iniziata più di un anno e mezzo fa e le dimissioni di Carlos Tavares. Le case cinesi si attestano su un market share del 6% capitanate da Saic Motors, con il brand MG, e Byd.

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI [produttore](#) [Unione Europea](#) [Italia](#) [Morris Garage](#) [Volkswagen AG](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

[Vai alla navigazione principale](#)[Vai al contenuto](#)[Vai al footer](#)[Menu](#) [Ricerca](#) [24](#) [Economy](#) [Industry](#)[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [...](#)[Hot Topics](#) [Criptovalute](#) [Spread BTP-Bund](#) [FTSE-MIB](#) [Petrolio](#)

24+

[Subscribe](#)[Sign in](#)

Pubblicità

24

[Servizio](#) | [The future of the sector](#)

Cars, European manufacturers: take action to defend the industry

Stellantis and Volkswagen call for an EU plan to counter Asian competition: "Targeted action on production, electric powertrain and batteries is needed"

by Filomena Greco

5 February 2026



Loading...

[3' min read](#) | [Translated by AI](#) | [Versione italiana](#)

A strategy to protect Made in Europe, which turns fines into investments, and is able, through a system of bonuses, incentives and 'targeted interventions on production, the electric powertrain and batteries', to make electric car production in Europe competitive. This is the joint request that the two leading car manufacturers in Europe, Volkswagen and Stellantis, make to the Commission through an [open letter from their two CEOs, Oliver Blume and Antonio Filosa](#).



The problem of the European car industry lies in the market, at least as much as the market delays are due to the uncertainties of industry and Brussels regulation. A terrible backlash that is downsizing one of the most strategic manufacturing sectors, generating an unprecedented crisis of competitiveness. All this without counting the variable represented by competition from Chinese manufacturers who, like Japanese and Korean manufacturers did a quarter of a century ago, are carving out a growing space for themselves on the European market. The revolution that began with the European Green Deal is turning out to be a sort of 'Russia campaign' for the Old Continent's automotive industry, which by 2025 (estimates by [Anfia](#), the association of companies in the automotive supply chain) will have produced 3.5 million fewer cars than in 2019, and is facing a 16% gap in registered volumes, while the penetration level of full electric cars has reached 19.5% of the market, four points higher than 2024 - 29.1% if plug-in models are also included in the calculation -, with the UK, Germany and France in line with the average and Spain, but even more so Italia, below the threshold.

Pubblicità
Loading...

24

ACEA, the acronym that brings together European manufacturers, takes a merciless snapshot of the sector in the first half of 2025, which shows that global car production will grow by 3.5%, with Asia dominating with 60% of total production, while Europe stops at 15.9%, with volumes down 2.6% against a Chinese production that has grown by 12.3%. The price war between Chinese manufacturers is affecting margins and will lead, according to the main industry observers, to a reduction in the number of players in the field, which to date have been sustained by political support and export advantages. But Europe has other problems, manufacturers are "hampered by stricter CO2 targets, high energy costs and tariffs," writes Acea. And along with car makers, component manufacturers are also suffering. Clepa's latest survey speaks of more than 100,000 announced job cuts between 2024 and 2025, at a rate of 142 per day. A phenomenon, says Clepa, 'that highlights the continued pressure on suppliers as they face weak demand and cost pressures. The European automotive supplier industry faces radical restructuring and political support has yet to reach the scale of this challenge'.

This is the crux of the matter: in the face of an ambitious transition, Europe has not put in place adequate transversal tools to support demand, on the one hand, and to accompany supply, i.e. the reconversion of the

industrial skills of manufacturers and suppliers, on the other. The Commission has launched a revision phase of the decarbonisation regulation that is running on two tracks: on the one hand, the revision of the targets for cutting CO₂ emissions by 2035 from 100 to 90 per cent, considered by operators to be inadequate to solve the problems and guarantee technological neutrality. On the other, the introduction of a local content quota on cars made in Europe to guarantee the component supply chain, a proposal on which the Commission is working and which manufacturers are doubtful about. Complicating the matter is the issue of commercial vehicles, an essential component of both the 'Made in Europe' car industry and the market, orphaned of a 'tailor-made' decarbonisation path.

Europe is the only area that did not recover the registration volumes of 2019, the year before the Covid crisis. However, 2025 closed with a recovery of EU plus Efta and UK registrations of 2.4 % to 13.3 million, a gap of 16 % compared to pre-Covid levels. Italia and France ended the year on the negative side - by 2.1% and 5% - with the widest gap to 2019, along with Germany. Among the European groups, it was Stellantis that suffered the most, with a 3.9% drop compared to 2024 but recovering in the second half of the year thanks to new commercial launches that are helping to regain market share, after the crisis that began more than a year and a half ago and the resignation of Carlos Tavares. The Chinese manufacturers stand at a 6% market share led by Saic Motors, with the MG brand, and Byd.

Copyright reserved ©

Per approfondire

24+ Blume and Filosa: 'We need a European car strategy'

24

24+ The short circuit holding back the car market: rate war in China, bubble in the US

24

Filomena Greco
redattrice

 LinkedIn  Email



Espandi ▼

Loading...

Brand connect

INFORICAMBI.IT

IL PORTALE DEI RICAMBI AUTO E TRUCK

[MAGAZINE](#) [IR TV](#) [NEWS DAI PARTNER](#) [PARTNER](#)[MY INFORICAMBI](#)[BANCA DATI](#)

Ricambi Truck

RICAMBI TRUCK

Aftermarket truck 2025: crescita selettiva e nuove dinamiche di mercato

5 Febbraio 2026

0 0

Tempo di Lettura: 2 min



Il **mercato aftermarket truck** chiude il 2025 con risultati complessivamente positivi, mostrando una capacità di tenuta superiore rispetto agli anni precedenti ma con dinamiche sempre più differenziate al proprio interno. È quanto emerge dal Barometro Aftermarket Truck, l'analisi promossa da **ANFIA** che fotografa l'andamento del settore dei ricambi per veicoli industriali in Italia.

Il fatturato complessivo registra una crescita del **+3% rispetto al 2024**, consolidando un trend che risulta ancora più significativo se confrontato con il 2023 (+18%) e il 2022 (+36%). Un dato che conferma la solidità del comparto, pur in un contesto macroeconomico caratterizzato da incertezza e progressiva normalizzazione della domanda.

ULTIME NOTIZIE



Original Birth lancia le nuove pulegge albero motore per l'aftermarket professionale

5 FEBBRAIO 2026



Hyundai IONIQ 9: sicurezza, qualità e affidabilità al vertice tra i SUV elettrici

5 FEBBRAIO 2026



Jaguar 7 SHS-P: la filosofia Super Hybrid che costruisce fiducia nel tempo

5 FEBBRAIO 2026



Toyota presenta la GR Yaris Aero Performance al Rallye Monte-Carlo 2026

5 FEBBRAIO 2026



L'analisi su base trimestrale evidenzia un avvio d'anno particolarmente brillante. Il primo trimestre del 2025 si conferma il più performante dell'intero periodo osservato, seguito da una fase di rallentamento nei trimestri centrali e da una chiusura d'anno stabile, senza ulteriori accelerazioni. Un andamento che segnala un mercato meno lineare, ma ancora strutturalmente solido.

La lettura dei dati complessivi suggerisce quindi una fase di assestamento, nella quale il contributo dei primi mesi dell'anno ha avuto un peso determinante sul risultato finale.

Motore, sopra-telaio e sotto-telaio: come cambia l'equilibrio dell'aftermarket truck

Entrando nel dettaglio delle **macro-famiglie di prodotto**, il quadro appare articolato. Il comparto **Motore & Trasmissione** si conferma il pilastro dell'aftermarket truck, mantenendo i volumi di fatturato più elevati e una crescita moderata ma strutturale. Nonostante una certa volatilità nella seconda parte dell'anno, questa macro-famiglia continua a rappresentare l'elemento di maggiore stabilità del mercato.

Il **Sotto-telaio** mostra invece una dinamica più irregolare. Pur chiudendo il 2025 con una variazione complessivamente negativa nel confronto storico, ha evidenziato una resilienza superiore alle attese. Dopo un avvio debole, i mesi finali hanno consentito di contenere la contrazione, confermando una capacità di tenuta che attenua il divario rispetto agli anni precedenti.

Più complessa la situazione del **Sopra-telaio**, che nel 2025 ha manifestato segnali di rallentamento più marcati, soprattutto nella seconda metà dell'anno. Dopo un primo semestre dinamico, il comparto ha perso slancio, chiudendo l'esercizio su livelli contenuti e mostrando una crescita meno strutturata, maggiormente esposta alla volatilità congiunturale.

Nel complesso, il Barometro restituisce l'immagine di un **aftermarket truck in evoluzione**, caratterizzato da crescita selettiva e da equilibri interni in fase di ridefinizione. Non si tratta di una fase di crisi, ma emergono alcuni segnali di attenzione legati al rallentamento del momentum e alle dinamiche divergenti tra le diverse famiglie di prodotto.

In un contesto segnato dalla transizione tecnologica, dalla decarbonizzazione dei veicoli pesanti e dal rallentamento delle immatricolazioni, il settore dimostra comunque una buona capacità di adattamento. La sfida per i prossimi mesi sarà trasformare questa tenuta complessiva in una crescita più omogenea e sostenibile nel medio periodo.

Articolo precedente



Le nuove pulegge albero
per il mercato professionale



ECONOMIA & LAVORO



Transizione energetica
«Era un'opportunità,
ora ci sta uccidendo»

a pagina 13

FOCUS LAVORO & INDUSTRIA

A BRUXELLES

Transizione energetica «Era un'opportunità, ora ci sta uccidendo»

Palombella (Uilm): «L'Europa anziché essere unita e solidale, ha adottato politiche che hanno diviso gli Stati»

L'Europa industriale sembra essere a un bivio. Tra la spinta alla transizione verde, la concorrenza globale e una domanda interna ancora fragile, il rischio concreto è quello di un ridimensionamento di alcuni dei settori manifatturieri più importanti del continente.

Automotive, siderurgia, elettrodomestici e meccanica vivono una fase di profonda incertezza, mentre da imprese e sindacati arrivano richieste convergenti: servono regole più realistiche, investimenti e una vera politica industriale europea. A lanciare un segnale forte alla Commissione europea sono stati nei giorni scorsi i due principali costruttori conti-

entali, Volkswagen e Stellantis.

In una lettera aperta firmata dagli amministratori delegati Oliver Blume e Antonio Filosa, i due gruppi chiedono una strategia a tutela del "Made in Europe" che trasformi le multe per le emissioni in investimenti e che, renda competitiva la produzione di auto elettriche in Europa. Il nodo centrale resta il mercato.

La transizione imposta dal Green Deal europeo procede più velocemente della capacità del sistema industriale e dei consumatori di assorbirla. Secondo le stime Anfia, nel 2025 l'industria automobilistica europea ha prodotto circa 3,5 milioni di autovet-

ture in meno rispetto al 2019. Le immatricolazioni restano inferiori del 16% rispetto ai livelli pre-Covid, nonostante una crescita del 2,4% nel 2025 nell'area Ue, Efta e Regno Unito, a quota 13,3 milioni di veicoli.

L'Europa è l'unica grande area globale a non aver ancora recuperato i volumi del 2019. Nel frattempo, l'inserimento delle vetture full electric ha raggiunto il 19,5% del mercato europeo, salendo al 29,1% se si considerano anche le plug-in.

Sullo sfondo, la concorrenza delle case cinesi cresce rapidamente: secondo Acea, mentre la produzione globale di auto è aumentata del 3,5% nel primo semestre

2025, con l'Asia che domina il 60% dei volumi, l'Europa si ferma al 15,9%, con una produzione in calo del 2,6%, a fronte di una Cina in crescita del 12,3%.

Anche i fornitori della componentistica sono tra gli anelli più deboli della catena. Clepa segnala oltre 100mila posti di lavoro tagliati o annunciati tra il 2024 e il 2025, a un ritmo di 142 addetti al giorno. «Una ristrutturazione radicale», la definisce l'associazione. Su questo scenario si innesta l'intervento dei sindacati. Alla mobilitazione europea organizzata da IndustriAll Europe a Bruxelles, il segretario generale della Uilm, Rocco Palombella, ha denunciato una crisi che va

ben oltre l'auto.

«Circa 15mila lavoratori dell'ex Ilva rischiano il licenziamento, 15mila lavoratori di Stellantis sono già stati mandati via e altri rischiano di rimanere a casa, con una cassa integrazione che arriva al 60%», ha affermato.

Per Palombella, la transizione ecologica è stata gestita «senza regole» e senza una vera visione industriale. «Poteva essere un'opportunità per salvare l'ambiente, invece sta uccidendo il lavoro», ha detto, criticando un'Europa che «anziché essere unita e solidale, ha adottato politiche che hanno diviso gli Stati».

Il segretario ha respinto l'idea che la riconversione industriale passi dalla trasformazione delle fabbriche di auto in fabbriche di armi: «La difesa è importante, ma per difendere l'Italia e l'Europa c'è bisogno di lavoro industriale, di qualità, manifatturiero».

Il punto di convergenza tra imprese e sindacati è evidente: a fronte di una transizione ambiziosa, mancano strumenti adeguati per sostenere la domanda e accompagnare l'offerta, cioè la riconversione delle competenze industriali e produttive.

Pietro Mella Bitti



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Filosa e Blume, lettera alla UE per salvare l'auto europea

Stellantis e Volkswagen chiedono alla Unione misure Ue ad hoc per i veicoli elettrici costruiti e immatricolati nel Vecchio Continente. Oliver Blume e Antonio Filosa, ovvero i vertici assoluti di Volkswagen e Stellantis, con un intervento congiunto chiedono all'Europa regole che tutelino la produzione automobilistica radicata nel Vecchio Continente. Sollecitando un riconoscimento concreto per i veicoli realizzati secondo criteri Made in Europe. La proposta punta su una etichetta dedicata per i modelli conformi, collegata a incentivi nazionali all'acquisto e a vantaggi negli appalti pubblici. La questione è vitale. Il settore automobilistico europeo attraversa una fase complessa segnata da volumi ridotti e margini sotto pressione lungo l'intera catena produttiva. Le immatricolazioni risultano inferiori di 3,5 milioni di unità rispetto al 2019, dato che fotografa una perdita di scala industriale difficile da assorbire. La quota di modelli elettrici a batteria raggiunge il 10%, ma costi energetici elevati e regole ambientali stringenti comprimono la redditività delle Case e mettono a rischio la concorrenza asiatica e filiera industriale. La spinta dei Costruttori cinesi aumenta la pressione sui listini e mette in difficoltà i produttori storici radicati nel continente europeo. La filiera della componentistica paga il prezzo più alto con circa posti a rischio tra 2024 e 2025, secondo stime delle associazioni di settore. Antonio Filosa e Oliver Blume hanno dichiarato: Prezzi bassi spingono verso celle importate, ma serve equilibrio tra costi e autonomia industriale. Aggiungendo: La competizione interna esiste, ma la responsabilità verso la base produttiva europea resta condivisa. Incentivi legati a produzione e batterie europee. Stellantis e Volkswagen chiedono strumenti che colleghino incentivi pubblici alla localizzazione di powertrain e celle batteria all'interno dell'Unione. L'idea prevede un sistema di etichettatura per modelli con filiera europea, utile per accedere a bonus nazionali e corsie preferenziali negli appalti pubblici. Il meccanismo include un bonus CO2 destinato alle aziende che mantengono impianti e occupazione sul territorio, trasformando sanzioni in investimenti produttivi. Occupazione e neutralità tecnologica. Le associazioni Acea Clepa e Anfia sollecitano una strategia coordinata che sostenga fabbriche di batterie e salvaguardi competenze tecniche diffuse. La transizione energetica richiede neutralità tecnologica e una revisione dei target 2035 per evitare un calo strutturale della capacità produttiva europea. Secondo i gruppi industriali, la perdita di volumi pari al rispetto ai livelli precedenti limita investimenti e rallenta lo sviluppo di piattaforme elettriche competitive. L'industria chiede un quadro stabile che sostenga la resilienza strategica, rafforzi la filiera locale e mantenga l'Europa tra i poli manifatturieri globali. Iscriviti alla newsletter Le notizie più importanti, tutte le settimane, gratis nella tua mail. Commenti Loading. Gennaio positivo per Peugeot: il mercato italiano premia il marchio del Leone. Il costruttore francese chiude il primo mese del 2026 in crescita, conquista la quarta posizione assoluta e rafforza la presenza nei segmenti chiave. Lancia trionfa agli IAB MIXX Awards 2026 grazie ai social media. Il brand conquista il Gold Award per la campagna Lancia torna nel WRC2, un progetto social-first che unisce heritage sportivo, community ed engagement digitale.



Settore Automotive, il motore dell'Italia: la rete di aziende che fabbricano il 19,5% del Pil

Dalla produzione di veicoli e motocicli alla componentistica e al noleggio: il ritratto di un settore davvero trainante per il "Sistema Paese" Gianluigi Giannetti Un pilastro del nostro Paese, con un fatturato totale che ha toccato i 380 miliardi di euro tra produzione e servizi nel suo complesso, ovvero il 19,5% del Pil, con oltre 1 milione di addetti e capace di generare un gettito fiscale per 83 miliardi nel 2024. Soprattutto, una rete di aziende che fanno ancora valere il valore dell'eccellenza italiana in termini di dinamismo e capacità di adattamento a scenari macroeconomici anche instabili. Il settore automotive in Italia è un ritratto ricco di sfumature. L'automobile



La filiera Automotive propriamente detta, in Italia, coinvolge un totale di 5.451 imprese attive, che occupano 273.000 addetti alla produzione di auto. Il fatturato 2024 ha toccato i 113,3 miliardi di euro, ovvero il 9% dell'intero settore manifatturiero e il 5,8% del Pil. Nel 2025 sono state prodotte complessivamente 379.706 unità tra autovetture e veicoli commerciali, segnando un calo del -20,1% rispetto al 2024. La produzione di sole auto si è fermata a 213.706 unità, con una discesa del 24,5% su base annua, mentre il comparto dei veicoli commerciali ha registrato 166.000 unità, in flessione del 13,5%. Nel periodo gennaio-ottobre del 2025, l'import di autoveicoli nuovi verso l'Italia risulta in calo dello -1,8% rispetto ai primi dieci mesi del 2024. Il comparto delle autovetture ha mostrato una diminuzione dello 1,6% in valore nelle importazioni, e allo stesso modo quello dei veicoli industriali un calo dello 3,0%. Anche l'export risulta in discesa rispetto a quello dei primi dieci mesi del 2024, -14,3%. Il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2025, cala del 19,2%, mentre le autovetture esportate segnano -12,1%. Il saldo è negativo per circa 14,9 miliardi di euro per le autovetture e positivo di circa 313,3 milioni per i veicoli industriali. L'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da Paesi europei per l'89,0% del valore, ma l'export con destinazione Europa rappresenta il 62,3% del totale. Tra i Paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (16,2%), seguiti da Giappone (5,6%) e Cina (1,9%). Vendita e noleggio Il mercato automobilistico italiano ha archiviato il 2025 con un fatturato complessivo generato dalle nuove immatricolazioni stimato in circa 45,6 miliardi di euro, segnando un calo di 1,3 miliardi rispetto all'anno precedente. In Italia si contano attualmente 776 concessionari auto, secondo i più recenti dati Quintegia del 2024. Il 2025 si è chiuso con 1.525.722 nuove auto vendute, registrando una flessione del 2,1% rispetto al 2024. Più vivida la prestazione del settore noleggio, con il più aggiornato report Aniasa che fotografa un comparto arrivato ad un fatturato che nel 2024 ha raggiunto i 15,8 miliardi, con un deciso aumento rispetto ai 14 miliardi del 2023. Nel dettaglio il noleggio a lungo termine ha conseguito un giro d'affari di oltre 12,5 miliardi, mentre il settore del breve termine rappresentato ha superato quota 1,5 miliardi. Le due ruote Quella delle due ruote è un'industria che in Italia vale 14,8 miliardi di euro e detiene la leadership europea in termini di produzione e mercato. Il settore moto esporta motocicli, scooter e ciclomotori per un valore di 2 miliardi di euro e produce 422 mila pezzi in Italia. La filiera diretta del settore occupa complessivamente 54.000 addetti. Il comparto componentistica Nel 2024 le 2.134 imprese che compongono l'universo della componentistica automotive italiana hanno impiegato nel settore circa 168.000 addetti e generato un fatturato stimato pari a 55,5 miliardi di euro. Sempre secondo i più recenti dati forniti dalla associazione di categoria **Anfia**, nel 2024 sono calati sia l'import, -8,7%, che l'export, -3,1%, con un saldo positivo comunque di circa 6,8 miliardi di euro. L'Europa rappresenta il 78,6% del valore dell'import e il 79,1% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 14,0% di parti e componenti in valore, mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America: 9,1% del totale. Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 24,4% delle importazioni ed il 19,9% delle esportazioni del trade italiano. La produzione auto Guardando alla produzione di veicoli, la parte del leone sul territorio italiano spetta naturalmente al gruppo Stellantis, con una presenza di stabilimenti distribuita dal Nord al Centro e al Sud, con performance in termini di produzione che ricostruiamo basandoci sul periodico rapporto Fim-Cisl. Nel 2025 l'impianto di Mirafiori a Torino risulta l'unico sito in crescita rispetto al 2024, con 30.202 unità realizzate e un incremento del +16,5% rispetto alle 25.920 unità del 2024. L'impianto Maserati di Modena segna circa 200 unità, con una flessione del -23,1% rispetto all'anno precedente. Nel 2025 la produzione dello stabilimento di Cassino è scesa a 19.364 unità, registrando un pesante -27,9%. Anche lo stabilimento di Pomigliano d'Arco in Campania mostra nel 2025 una

flessione significativa, pari a 21,9% rispetto al 2024, per una produzione complessiva di 131.180 vetture. Lo scorso anno lo stabilimento di Melfi in Basilicata ha visto ridurre del 47% la sua attività, attestandosi a 32.760 unità in totale. Più complesso valutare l'operatività della fabbrica di Atessa in Abruzzo, dove si producono i veicoli commerciali del Gruppo Stellantis e che ha visto diminuire la performance del 13,5%, ovvero 166.000 unità nell'anno. Contribuiscono in termini economici sostanziali, ma inevitabilmente con numeri ben più limitati, le attività delle Case costruttrici che fanno riferimento alla Motor Valley dell'Emilia, a cui vanno accreditate nel complesso 29 mila vetture prodotte nel 2025. Realtà imprenditoriale in crescita quella di Macchia d'Isernia in Molise, dove il gruppo DR assembla e personalizza differenti gamme di auto che hanno pesato per 34.286 unità vendute in Italia nel 2025.

Mercato aftermarket truck: il 2025 chiude in positivo

Secondo i dati del Barometro Aftermarket Truck iniziativa della sezione Aftermarket di ANFIA in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum il fatturato del mercato totale aftermarket truck ha registrato nel 2025 una variazione positiva rispetto ai tre anni precedenti: +36% rispetto al 2022, +18% rispetto al 2023 e +3% rispetto al 2024. In particolare, le prestazioni trimestrali hanno mostrato un progressivo assestamento dopo il picco di inizio anno. Il primo trimestre si è distinto come il più performante, segnando il valore trimestrale più elevato dell'intero periodo di analisi. Nel secondo e terzo trimestre si è osservato un rallentamento, con livelli comunque solidi e tendenzialmente superiori alla media dei periodi precedenti. Il quarto trimestre ha chiuso l'anno su valori sostanzialmente in linea con il trimestre precedente, confermando una tenuta complessiva del mercato, ma senza ulteriori accelerazioni nella parte finale dell'anno. Prima di passare ad alcune considerazioni di dettaglio, ricordiamo che, per svolgere analisi puntuali, lo studio ha previsto la categorizzazione dei codici aziendali in 8 famiglie di prodotto seguendo una nomenclatura standardizzata da ANFIA. Le famiglie di prodotto sono state a loro volta aggregate in tre macro-famiglie (Motore&Trasmissione, Sopra-telaio e Sotto-telaio), per garantire la confidenzialità dei dati e la rilevanza delle analisi, portando a definire due criteri vincolanti per la pubblicazione dei dati in forma aggregata, ovvero la presenza di almeno 3 aziende coinvolte per ogni famiglia di prodotto e una quota di fatturato dell'azienda leader di mercato inferiore al 55%. Dal momento che l'analisi delle singole famiglie non sempre ha rispettato tali vincoli, si è optato per l'aggregazione nelle tre macro-famiglie precedentemente menzionate, dove tali vincoli sono sempre rispettati. Si ricorda inoltre che dal 2024 il Barometro Aftermarket Truck presenta i dati di un nuovo panel di aziende a seguito della sostituzione di un partecipante uscente. Nel corso dell'intero 2025, la macro-famiglia Motore&Trasmissione si è confermata stabilmente come quella con i volumi di fatturato più elevati, mantenendo un ruolo di traino per l'aftermarket truck. Dopo un primo semestre complessivamente positivo, la seconda parte dell'anno ha evidenziato una marcata volatilità, con un calo significativo nel periodo estivo e una netta ripresa tra settembre e novembre, seguita da una flessione a dicembre. Nonostante queste oscillazioni, i livelli di fatturato sono rimasti costantemente superiori a quelli delle altre macro-famiglie, confermando una performance annuale solida e strutturalmente resiliente. La macro-famiglia Sotto-telaio ha presentato nel complesso un andamento irregolare, ma dinamico, caratterizzato da frequenti alternanze tra fasi di crescita e flessione nel corso dell'anno. In particolare, la seconda metà del 2025 ha evidenziato una tenuta complessiva, con oscillazioni contenute e una chiusura d'anno su livelli coerenti con la media annuale. Pur senza segnare una crescita marcata, questa macro-famiglia ha confermato una dinamica di relativa stabilità. Più critico, invece, l'andamento della macro-famiglia Sopra-telaio, che nel 2025 ha mostrato segnali di debolezza più strutturali, in particolare nella seconda parte dell'anno. Infatti, dopo un primo semestre in cui i volumi di fatturato risultavano in parte allineati a quelli della macro-famiglia Sotto-telaio, la seconda metà dell'anno è stata caratterizzata da una progressiva e significativa riduzione del fatturato, con difficoltà evidenti nel recuperare terreno nei mesi finali. La chiusura d'anno su livelli particolarmente contenuti ha rafforzato l'evidenza di un trend negativo, da monitorare nei prossimi mesi. Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la chiusura del 2025 ha restituito un quadro articolato. La macro-famiglia Motore&Trasmissione ha confermato una crescita moderata ma strutturale nel confronto con il 2024 (+6%), il 2023 (+15%) e il 2022 (+28%), coerente con un comparto maturo, caratterizzato da volumi elevati e da una domanda complessivamente stabile nel corso dell'anno. La macro-famiglia Sotto-telaio, pur chiudendo l'anno con una variazione percentuale complessivamente negativa nel confronto storico, ha mostrato nel 2025 una tenuta superiore alle attese. Dopo una prima parte dell'anno più debole, l'andamento dei mesi finali ha consentito di contenere la contrazione cumulata, evidenziando una buona resilienza. La macro-famiglia Sopra-telaio ha evidenziato su base annua una variazione percentuale ancora positiva rispetto agli anni precedenti, sebbene il dato cumulato abbia risentito del marcato rallentamento registrato nella parte finale dell'anno. Dopo una prima fase particolarmente dinamica, la perdita di slancio nel secondo semestre e in particolare nel quarto trimestre ha ridotto significativamente il differenziale positivo, segnalando una crescita meno strutturata e più esposta alla volatilità congiunturale. Nel complesso, la chiusura del 2025 ha confermato un aftermarket truck caratterizzato da dinamiche differenziate: Motore&Trasmissione si consolida come pilastro di stabilità, Sopra-telaio mostra segnali di forte



rallentamento nel finale d'anno, mentre Sottotelaio, pur in territorio negativo, evidenzia una capacità di tenuta che attenua il divario rispetto agli anni precedenti.

QN Motori

HOME

NOVITÀ

GREEN

SELF DRIVE

COME FARE

SALONE DI BRUXELLES

VARIE

Q

Home / Stellantis E Volkswagen Chiedono Bonus UE Per Salvare L'auto Elettrica Europea

Stellantis e Volkswagen chiedono bonus UE per salvare l'auto elettrica europea



Oliver **Blume** e Antonio **Filosa**, rispettivamente CEO di **Volkswagen** e di **Stellantis**, firmano un intervento congiunto rivolto alle istituzioni europee per chiedere misure capaci di **proteggere la produzione automobilistica radicata nel continente**.

Di **Francesco Forni**

6 Febbraio 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Al centro della proposta emerge il **riconoscimento** formale dei **veicoli** costruiti secondo **criteri Made in Europe**, attraverso **un'etichetta** dedicata collegata a **incentivi** nazionali all'acquisto e a corsie preferenziali negli **appalti** pubblici.

Un atto doveroso, secondo i due colossi, perché la situazione è in bilico.



Antonio Filosa, CEO Stellantis

Il panorama automobilistico continentale affronta una fase di incertezza profonda a causa della pressione esercitata dai costruttori orientali sui mercati locali.

I vertici di **Stellantis** e **Volkswagen** chiedono interventi immediati alla **Commissione** per tutelare la integrità della **produzione** meccanica situata nel vecchio continente.

L'industria registra volumi inferiori di 3,5 milioni di unità rispetto ai dati rilevati nell'anno 2019 evidenziando un calo strutturale dei profitti e della competitività.

La penetrazione dei modelli a batteria raggiunge il 19,5% ma le aziende soffrono per i **costi della energia** e per gli **obiettivi ambientali severi**.

La **concorrenza** della nazione cinese erode le quote dei produttori storici che operano in un contesto normativo caratterizzato da vincoli rigidi e dazi elevati.

Il comparto dei **componentisti** subisce tagli dolorosi quantificati in 100.000 unità lavorative tra il 2024 ed il periodo solare 2025.



Oliver Blume, CEO di Volkswagen

“Più basso è il prezzo di un’auto, maggiore è la pressione per importare le celle energetiche più economiche possibili”, dichiarano **Antonio Filosa e Oliver Blume, amministratori delegati.**

Tale situazione genera un conflitto tra la riduzione dei costi a breve termine e la necessità di mantenere una **resilienza strategica** di lungo periodo.

“Siamo in forte concorrenza tra noi ma condividiamo la responsabilità di fare dell’Europa una potenza industriale”, ricordano i due manager nei documenti ufficiali.

Il **sostegno economico** deve premiare i veicoli che integrano il **powertrain** e le celle delle **batterie** realizzate all’interno dei confini dell’Unione Europea.

Ogni modello che **soddisfa** i parametri del **Made in Europe** riceve una etichetta specifica per beneficiare di **incentivi** nazionali o preferenze negli appalti pubblici.

Il **regolamento** sulle emissioni rappresenta una leva fondamentale per concedere un **bonus CO2** alle società che mantengono i siti industriali attivi sul territorio.

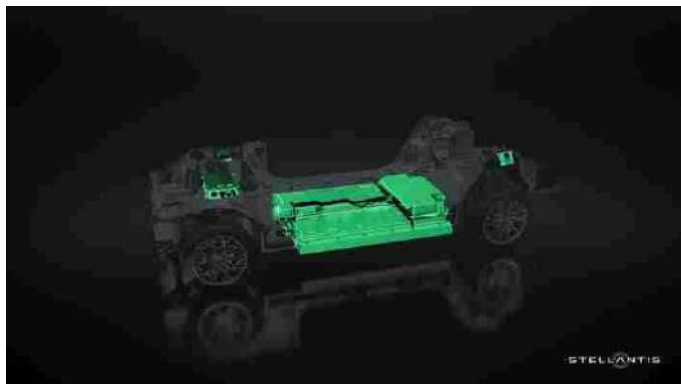
Tale meccanismo permette di trasformare le sanzioni pecuniarie in **investimenti** diretti verso la crescita stabile della produzione di autovetture **elettriche**.

Le risorse dei contribuenti europei devono essere impiegate per sostenere la capacità interna ed attirare nuovi capitali nel cuore del continente.

L’Europa deve definire criteri chiari per proteggere la **occupazione** senza cadere in derive di stampo protezionistico capaci di danneggiare il commercio libero.

La **transizione** verso la mobilità a zero emissioni richiede un

approccio coordinato che includa sussidi per la creazione di fabbriche di accumulatori energetici.



La piattaforma STLA Large di Stellantis

Volkswagen e Stellantis sottolineano come la industria sconti un gap del 16% sui volumi immatricolati rispetto al passato recente.

La **revisione** degli obiettivi di **decarbonizzazione** al 2035 risulta necessaria per garantire la neutralità tecnologica e la **competitività** della intera **filiera**.

Le associazioni di categoria come **Anfia**, **Acea** e **Clepa** evidenziano la necessità di un supporto politico all'altezza delle sfide industriali globali.

Se attuata in modo corretto, una strategia focalizzata sulla identità continentale potrebbe trasformarsi in una storia di successo per la economia di ogni stato membro.

Lo scenario deve cambiare, i vertici di Volkswagen e Stellantis ne sono bene al corrente.

Le 5 cose da sapere sulle richieste alla UE di Stellantis e Volkswagen

1. I due Gruppi propongono una etichetta specifica per identificare i veicoli prodotti integralmente nel territorio europeo.
2. Il piano prevede incentivi nazionali e vantaggi negli appalti pubblici riservati alle vetture dotate di tecnologia locale.
3. La industria europea sconta un calo di volumi pari al 16% rispetto al periodo precedente la crisi del 2019.
4. I fornitori di componenti affrontano una crisi occupazionale con una perdita stimata di oltre 100.000 posti di lavoro.
5. La revisione del regolamento sulle emissioni potrebbe trasformare le sanzioni in fondi destinati alla ricerca ed allo sviluppo strategico.

Leggi ora: **le news motori**

Ultima modifica: 6 Febbraio 2026

Altri Articoli:



Antonio Filosa nominato CEO Stellantis



Stellantis, Filosa svela il team con 3 italiani in ruoli chiave

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

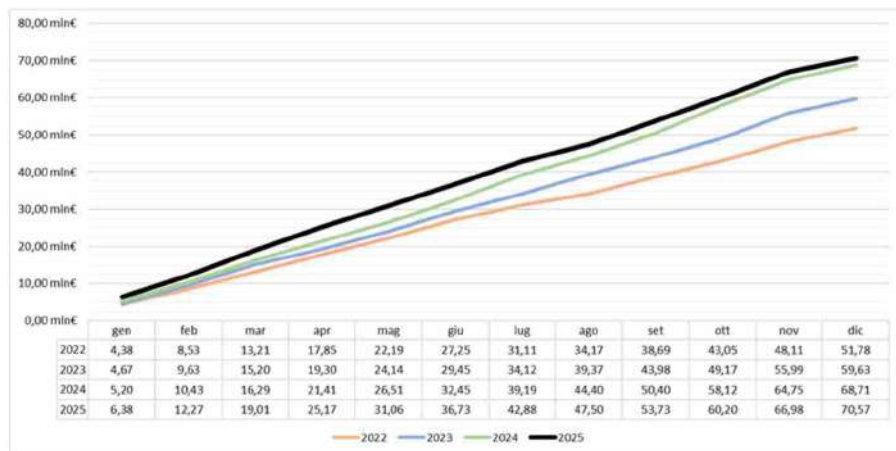
089849-IT073K



Aftermarket Truck 2025: crescita a due velocità



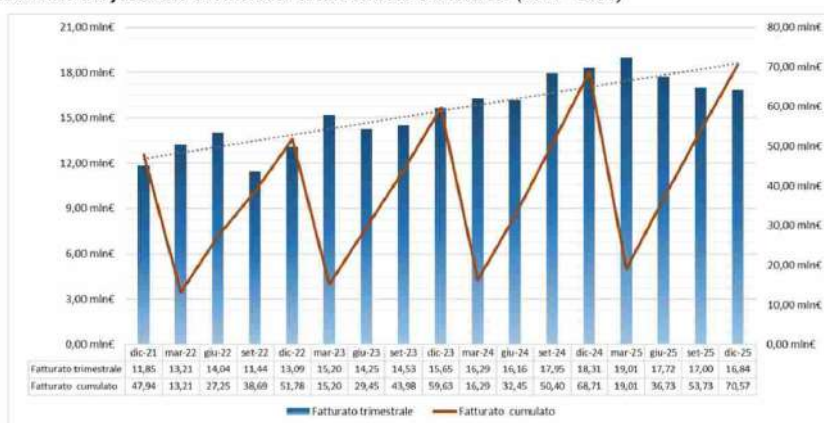
Il **Barometro Aftermarket Truck**, curato da **ANFIA** e ASAP Service Management Forum, ha rivelato che il 2025 si è chiuso positivamente per il comparto ricambi autocarro. Il fatturato globale è cresciuto del **3% rispetto al 2024**, consolidando un trend di lungo periodo che segna un +18% sul 2023 e un balzo del +36% sul 2022.



L'analisi evidenzia tre dinamiche distinte per le macro-famiglie di prodotto: **Motore & Trasmissione**: vero motore del settore, ha mantenuto il primato per volumi e stabilità, crescendo del 6% su base annua nonostante le oscillazioni stagionali. **Sotto-telaio**: sebbene il bilancio storico resti in territorio negativo, ha mostrato una sorprendente capacità di recupero nei mesi finali, stabilizzando le perdite. **Sopra-telaio**: è il comparto più in sofferenza; dopo un avvio promettente, ha subito una brusca frenata nel secondo semestre, chiudendo l'anno con un trend calante che richiede attenzione.

A livello temporale, il mercato ha vissuto un exploit nel primo trimestre, per poi assestarsi su livelli solidi ma privi di nuovi picchi nella parte finale dell'anno. Lo studio adotta criteri rigorosi di aggregazione dei dati per tutelare la riservatezza delle aziende partecipanti, raggruppate in categorie omogenee e rappresentative.

Andamento del fatturato del mercato totale su base trimestrale (2021 - 2025)



Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket ha commentato: "I dati rilevati dal Barometro su base annua a chiusura del 2025 confermano, purtroppo, i segnali di contrazione già riscontrati a metà anno. Sebbene il valore cumulato rimanga in territorio positivo, facendo registrare un +3% rispetto al 2024, per la prima volta dall'avvio della rilevazione non tutte e tre le macro-famiglie chiudono in rialzo rispetto all'anno precedente.

Dopo un primo trimestre particolarmente performante, che ha rappresentato il picco dell'intero periodo di analisi, l'andamento dei trimestri successivi ha mostrato un assestamento dei livelli di attività, con un rallentamento nel secondo e terzo trimestre e una chiusura del quarto trimestre sostanzialmente in linea con il precedente, senza ulteriori accelerazioni. Questo trend suggerisce una fase di normalizzazione della domanda, nella quale il contributo dei mesi iniziali assume un peso determinante nel risultato complessivo. **L'andamento del 2025 induce, pertanto, a considerare alcuni risk flag che, pur in un contesto complessivamente positivo, meritano un monitoraggio puntuale nei prossimi mesi.** In particolare, la combinazione tra rallentamento del momentum nella seconda parte dell'anno e dinamiche divergenti tra le macro-famiglie di prodotto rappresenta un segnale di attenzione nella struttura della crescita del mercato. L'analisi delle macro-famiglie di prodotto evidenzia un contesto di mercato caratterizzato da dinamiche differenziate e crescita selettiva, laddove quest'ultima si è concentrata in periodi dell'anno ed è stata sostenuta in modo non omogeneo dalle diverse componenti dell'offerta aftermarket truck, con la macro-famiglia Motore & Trasmissione a rappresentare il pilastro di stabilità del

comparto.

Non siamo in presenza di una fase di crisi, ma i risk flag emersi rappresentano un segnale anticipatore utile per interpretare l'evoluzione dell'aftermarket truck nel breve-medio periodo, in un quadro di incertezza congiunturale globale caratterizzato da una resilienza ancora fragile, prospettive di crescita contenute, un rientro dell'inflazione non uniforme tra le diverse aree geografiche e politiche monetarie e commerciali che continuano a influenzare le decisioni di investimento delle imprese. In questo scenario macroeconomico, il settore truck sta attraversando una fase di profonda trasformazione, che introduce ulteriori elementi di complessità. Al rallentamento delle immatricolazioni registrato nel 2025, specie nei segmenti medium e heavy-duty, si accompagna un'accelerazione del processo di transizione tecnologica, guidata da obiettivi di decarbonizzazione sempre più stringenti legati all'introduzione degli standard europei sulle emissioni di CO₂ per i veicoli pesanti. Possiamo quindi concludere che l'andamento dell'aftermarket truck nel 2025 riflette in modo coerente queste tensioni di contesto: alla tenuta complessiva del fatturato, sostenuta dalle componenti più strutturali della domanda, si affiancano segnali di rallentamento e maggiore volatilità in alcuni segmenti e fasi dell'anno. L'emergere di risk flag va quindi interpretato non come un'anomalia isolata, ma come l'espressione di un contesto economico e industriale in transizione, in cui la crescita risulta meno lineare e più esposta a fattori esogeni".



Le future regole sul Local Content dividono l'industria

La strategia Ue

La Commissione potrebbe legare bonus e incentivi a componenti Made in Europe

Il fronte automotive europeo, tra attività di lobbying e distinguo incrociati, si sposta sulla questione del Local Content. Non una questione per addetti ai lavori, tutt'altro. È uno dei temi principali dell'Industrial Accelerator Act a cui la Commissione sta lavorando e che dovrebbe tradurre in realtà un meccanismo in base al quale bonus e incentivi dovrebbero essere legati ad una percentuale di componenti Made in Europe a bordo dei veicoli. Tra i paesi europei, soltanto la Francia ha provato a introdurre un principio di questo genere e infatti il commissario francese all'Industria Stéphane Séjourné è particolarmente sensibile al tema. Per l'industria italiana della componentistica, seconda soltanto a quella tedesca e spalla a spalla con i produttori francesi, si tratta di una questione strategica. Per l'Europa, c'è in ballo la capacità di mantenere le produzioni di componentistica nel Vecchio Continente e di frenare un processo di delocalizzazione verso hub a basso costo. Per Marco Stella, che in Anfia rappresenta i componentisti, «l'attuale fase industriale è talmente distruttiva che è naturale emergano tensioni e posizioni diverse ai diversi livelli della filiera». Il rischio però, ragiona Stella, è che un approccio della Regolamentazione sul Local Content focalizzato

soltanto sulla mobilità elettrica potrebbe provocare un progressivo abbandono di tutte le altre attività di produzione della componentistica a bordo. «A questo punto della discussione - dice Stella - bisogna fare attenzione a non condannare a morte tutto il resto della filiera, che rischia di finire fuori dall'Ue». La componentistica europea, ragiona Stella, rischia di prosperare in tutto il mondo tranne che in Europa «e questo aspetto va corretto». Serve dunque un'azione forte a sostegno delle filiere e dei componentisti europei, «da sempre "amici" del libero mercato ma oggi costretti a giocare una competizione *no fair*». Senza dimenticare che un robusto settore dell'automotive e della componentistica, ragiona Stella, è essenziale per mantenere in Europa la filiera dell'acciaio, per garantire tecnologie strategiche (come la guida in remoto e i sistemi unmanned) e massa critica funzionale anche alla Difesa.

Se fin ad un certo punto della discussione, il fronte di case produttrici e dei componentisti è rimasto compatto sui temi chiave, dalla neutralità tecnologica alla necessità di incentivi e di revisione degli obiettivi di emissioni di CO2 imposti da Bruxelles, ora la questione sembra complicarsi. E l'uscita dei numeri uno di Stellantis e Volkswagen ha evidenziato questa diversità di visione: le case produttrici chiedono sostegni per le produzioni strategiche legate alla mobilità elettrica - celle, batterie, componenti elettroniche, e-car -, ma si fidano meno di iniziative politiche di carattere

protezionista o basate sulla localizzazione geografica delle produzioni. Sarebbe una complicazione e un rischio ulteriore per la competitività dei produttori europei. In questo contesto è intervenuto con una lettera aperta il numero uno di Bosch, Stefan Hartung, che una settimana fa ha sottoscritto un appello per chiedere all'Europa regole sul Local Content. «Come è stato a lungo il caso in altre parti del mondo, anche qui in Europa dovremmo sancire per legge una certa quota di creazione di valore locale negli appalti pubblici, soprattutto per i veicoli elettrici». Ma, aggiunge, «questo approccio deve andare oltre la batteria e il veicolo nel suo complesso. Ciò che va realmente preso in considerazione sono i componenti e le tecnologie strategiche che saranno decisivi per le architetture dei veicoli del futuro. Questi includono i gruppi motopropulsori per veicoli elettrici e settori chiave dell'elettronica automobilistica». La supply chain, è il ragionamento di Hartung, rappresenta i tre quarti del valore aggiunto nell'industria automobilistica e quasi nessun altro settore investe più in ricerca e sviluppo. Allora, dice il numero uno di Bosch, «dobbiamo agire e ripristinare l'uguaglianza di opportunità».

— F. Gre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Stella (Anfia): «Focalizzarsi solo sulla filiera elettrica rischia di portare ad un abbandono della componentistica a bordo»



Alla provincia di Torino il primato della Cig: tra i nodi le difficoltà del settore automotive

Osservatorio Uil

Mobilitazione dei sindacati: il 14 febbraio in programma una manifestazione

Filomena Greco

TORINO

Se il Piemonte è la terza Regione italiana per mole di ore di cig richieste, Torino si conferma la provincia più cassintegrata d'Italia, con oltre 39 milioni di ore nel 2025 (Osservatorio Uil). È così da diversi anni e la crisi dell'automotive rappresenta uno dei nodi della questione. La densità di imprese dell'indotto auto a Torino e provincia espongono l'intero tessuto industriale torinese a maggiori oscillazioni legate ai volumi del settore auto, non solo di Stellantis ma anche dei produttori te-

deschi, che nel tempo hanno cubato percentuali crescenti nei fatturati delle imprese della componentistica locali. La mole di ore cig che interessa anche i settori della meccanica e della metallurgia pesano sull'industria torinese, tanto che le sigle sindacali dei metalmeccanici - Fim, Fiom e Uilm, insieme a Fismic, Ugl e Associazione Quadri - hanno avviato una fase di mobilitazione a difesa dell'industria con una manifestazione in programma il 14 febbraio prossimo e l'impegno del governatore Alberto Cirio, presidente della Regione Piemonte, di avviare un Osservatorio permanente sullo stato dell'industria e dell'automotive in provincia.

L'ultima rilevazione dell'Anfia,

Il governatore Cirio promette l'istituzione di un Osservatorio permanente sullo stato dell'industria

l'associazione delle imprese della filiera automotive italiana, rivela che a novembre, secondo i dati Istat - il dato di dicembre sarà disponibile la prossima settimana -, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme (assemblaggio auto e produzione di componenti) registra un calo del 5% rispetto a novembre del 2024, mentre nei primi undici mesi del 2025 l'indicatore diminuisce dell'11,7 per cento. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale negativa del 7,6% a novembre e diminuisce del 17,8% nei primi undici mesi dell'anno sul 2024, quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi registra una flessione del 16,7% nel mese e rimane stabile nel cumulo. Infine, l'ultimo indicatore, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e motori, aumenta lievemente dello

0,3% nel mese e cala del 5,2% nel periodo gennaio-novembre.

Secondo le stime dei sindacati, nonostante i volumi produttivi siano in ripresa negli stabilimenti italiani di Stellantis, oltre la metà degli addetti è interessato da cig e contratti di solidarietà. La situazione riguarda anche poli come quello di Termoli, destinati alla produzione di motori diesel (si veda l'articolo a pagina 2) - o storiche realtà dello stampaggio come la Teksid di Carmagnola. L'ultima delle crisi industriali della provincia di Torino ha travolto i 160 addetti della Primotecs di Avigliana per i quali si è arrivati ad un accordo di cig per area di crisi complessa e non per cessazione. «Una scelta di responsabilità - dice la Regione -, per difendere l'occupazione e creare le condizioni per esplorare ogni possibile scenario di rilancio industriale e per attivare politiche attive del lavoro serie e mirate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

IL FATTO ECONOMICO

Il buco nero di Stellantis
e il crac dell'auto nell'Ue

■ Vendite a -16% sul 2019, occupati in picchiata. I ritardi per le e-car pesano sul futuro e buttarsi sul settore armi è inutile. Le imprese ingigantiscono la crisi per avere aiuti



► PALOMBI A PAG. 10 - 11

MERCATO • Vendite -16% sul 2019, occupati in picchiata

Auto, l'Europa è il buco nero globale e la spesa in difesa non la salverà

Continente vecchissimo
Giù produzione e mercato
interno, i ritardi sulle e-car
pesano sul futuro e buttarsi
sulle armi è di fatto inutile

» Marco Palombi

Nel dopoguerra è stato l'architrave dello sviluppo economico e tecnologico dell'occidente prima e del mondo intero poi. Oggi l'industria dell'auto è ancora fondamentale per l'Asia - che produce due terzi dei veicoli del mondo - mentre in Europa è una sorta di landa desolata, pronta a diventare in gran parte archeologia industriale. La produzione langue, il mercato pure, la rivoluzione elettrica avviene nel mondo senza di noi e la grande idea (tedesca e non solo) di riconvertire un pezzo dell'*automotive*

nel settore della difesa non è poi così brillante: ad alcuni potrà garantire un po' di profitti, a molti neanche quelli, mentre l'occupazione manifatturiera è semplicemente destinata a crollare.

PARTIAMO DAL MERCATO e dalle difficoltà dell'Europa. Il vecchio continente, il grande buco deflativo mondiale, è l'unica area geografica a non aver recuperato le vendite pre-Covid: anche dopo la leggera risalita delle immatricolazioni nel 2025 siamo ancora del 16% sotto i livelli del 2019 (centro studi Promotor), quando peraltro la quota cinese nel mercato europeo era residuale. L'anno scorso si è chiuso con la messa in strada di 10,82 milioni di autovetture nuove nell'Unione europea (dati Anfia), che diventano 13,27 milioni contando Islanda, Norvegia e Svizzera (area Efta) e Gran Bretagna: +2,4% rispetto al 2024, briciole. Nei 5 grandi mercati europei hanno segno positivo Berlino, Londra e Madrid, negativo Italia e Francia (-2,1% e -5%), ma tutti sono sotto i livelli pre-Covid: c'è lo sprofondo francese (-26,3%), il crollo di Germania e Italia (-20,8 e -20,5%), il deciso calo del Regno Unito (-12,6%) e il dato nettamente negativo della Spagna (-8,7%). Anche i grandi produttori si differenziano nel disastro: nel 2025 Stellantis ha ancora vendite in calo, Volkswagen e Renault in crescita, mentre esplodono quelle cinesi, in particolare grazie a Byd, la nuova potenza dell'elettrico che ha surclassato la Tesla di Elon Musk.

Ecco, l'elettrico è il grande equivoco europeo. L'anno scorso la quota delle auto a batteria (Bev) sulle nuove immatricolazioni in Ue, Efta e Uk è stata circa del 19,5% con oltre due milioni e mezzo di veicoli (+29,7%). Se si aggiungono le ibride ricaricabili (Phev) - 1,27 milioni di immatricolazioni (+33%) e il 9,5% di quota di mercato - si arriva a circa il 30% di veicoli elettrici nuovi immessi sulle strade. Anche qui ogni Paese fa sto-

ria a sé: le Bev nel 2025 sono state il 23,4% del mercato nel Regno Unito, il 20% in Francia, il 19,1% in Germania, l'8,8% in Spagna e il 6,2% in Italia. Nel mondo però, Stati Uniti a parte, l'elettrico puro sta esplodendo e non solo in Cina, leader della classifica col 31,6% delle auto vendute a dicembre (il 52,3% contando le Phev): Pechino importa un bel pezzo del gas e del petrolio che usa e non vuole dipendere dall'estero, per questo elettrifica i consumi, trasporti compresi, e impianti rinnovabili come nessun altro. Le vendite di *e-car* sono salite del 92% in India, del 128% in Indonesia, del 154% in Messico, di oltre il 90% in Turchia e Vietnam: in almeno 39 Paesi le Bev coprono oltre il 10% della quota di mercato, nel 2019 erano solo quattro.

STA SUCCEDENDO ORA, anche grazie a una tecnologia ormai matura, i cui miglioramenti sono enormi di anno in anno: più stazioni di ricarica e con tempi sempre più brevi, batterie meno pesanti e con maggiore autonomia, modelli di fascia bassa a prezzi competitivi (e che si abbasseranno). *Green deal* o no, sostituzione totale delle auto a benzina e diesel o no, il mercato del futuro sarà largamente elettrico e i produttori europei non stanno intercettando questa rivoluzione.

D'altra parte anche i Paesi europei, che pure importano quasi tutto il gas e il petrolio che usano, si dimostrano assai poco vivaci sulla via dell'elettrificazione, delle rinnovabili e della relativa filiera industriale. Moribondo e invaso dall'Asia il mercato interno, l'*automotive* europeo rinuncia a competere col resto del mondo. Tradotto: il futuro di un comparto che rappresenta ancora il 7-8% del Pil continentale è nero e la soluzione immaginata dall'industria e dagli Stati europei - la riconversione bel-

lica di parte del settore - non è all'altezza della sfida.

IL CASO PIÙ RECENTE è l'ingresso del gruppo Renault nella produzione di droni militari in collaborazione con Turgis Gaillard, ma gli esempi ormai sono molti. Sulla piattaforma Svi Connect del governo tedesco si sono iscritte 500 imprese: dovrebbe avvicinare i fornitori civili ai colossi della difesa

come Rheinmetall. E ancora: il gigante della componentistica Schaeffler ha strutturato un suo settore difesa da cui punta a generare il 10% dei ricavi entro il 2035; Bosch, Continental e Zf Friedrichshafen provano a usare nei veicoli militari le loro tecnologie; la Porsche, che controlla Volkswagen (che già lavora con Rheinmetall), ha creato un fondo per *start up* della difesa e i suoi azionisti di controllo - la famiglia Porsche-Piëch - ha investito nei droni di Quantum Systems. A volte sono intere fabbriche che cambiano produzione: la franco-tedesca KnDs produrrà componenti per veicoli militari in un ex impianto per vagoni ferroviari in Sassonia.

I problemi sono due: intanto i volumi di produzione della difesa sono molto più bassi di quelli dell'auto e dunque non c'è posto per tutte le imprese, ancor meno speranze ha chi perderà il lavoro o chi lo cerca. Gli esuberanti dell'*automotive* si contano ormai a decine di migliaia: in Italia l'occupazione nel settore cala da decenni, nella sola Germania l'anno scorso - secondo uno studio EY - sono stati tagliati oltre 50 mila posti (e Bosch ha appena annunciato altri 20 mila esuberanti) e la disoccupazione a gennaio ha toccato il 6,6%, la più alta da 12 anni.

Sperare che il massiccio aumento della spesa militare risolva il problema è una pia illusione: Heidi Garret-Peltier della Brown University, nello studio *War spending and lost opportunity* (2019) dimostrò che un miliardo di dollari pubblici investito nella difesa genera da tre a sette volte meno occupazione che in altri settori (Tlc, sanità, elettrico). Se serve un esempio pratico, basta guardare al caso già citato di KnDs in Sassonia: per i vagoni servivano 700 persone, ora se va bene saranno 350.



**Berecund
uiapsjd** aisod
Umbraculi agna
scor ruras esas
dasd asdas,
FOTO CREDIT



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'automotive tra crisi e transizione: le imprese marchigiane a confronto sul futuro della filiera

Confindustria Ancona e Confindustria Pesaro-Urbino hanno promosso, insieme al Gruppo Bosch, un incontro tra le aziende del territorio e uno dei principali gruppi industriali internazionali ANCONA- Il settore automotive europeo attraversa una fase di forte turbolenza. Il rallentamento della domanda, l'avanzata della concorrenza cinese e una transizione all'elettrico che procede a ritmo incerto stanno ridisegnando equilibri produttivi e catene di fornitura. In questo contesto, Confindustria Ancona e Confindustria Pesaro-Urbino hanno promosso, insieme al Gruppo Bosch, un incontro di confronto sul futuro della componentistica automotive, favorendo un dialogo diretto tra le imprese del territorio e uno dei principali gruppi industriali internazionali. Il comparto automotive, nel solo territorio anconetano, conta circa 90 aziende, oltre 1,7 miliardi di euro di fatturato e circa 6.000 addetti. L'incontro si inserisce nel percorso del Tavolo Automotive Marche, istituito da Confindustria Ancona e oggi esteso anche a Confindustria Pesaro Urbino, con l'obiettivo di sostenere un sistema produttivo diffuso, attivo lungo l'intera supply chain, dai fornitori diretti dei grandi gruppi internazionali alla subfornitura altamente specializzata, con iniziative concrete e operative: dalle sessioni tecniche dedicate allo scouting di nuovi fornitori, fino a percorsi di formazione specialistica e attività di business matching. Il Tavolo, istituito da un nucleo stabile di diciannove aziende della provincia d'Ancona, coinvolge già più di 35 imprese della subfornitura, con un network in costante espansione anche verso la provincia di Pesaro-Urbino. «In una fase così complessa afferma Diego Mingarelli, presidente di Confindustria Ancona non possiamo permetterci che le imprese affrontino da sole cambiamenti di questa portata. Il Tavolo Automotive Marche nasce per fare rete, creando collegamenti strutturati tra la filiera regionale e i grandi player internazionali. L'obiettivo è accompagnare chi innova e investe, rafforzare la presenza delle nostre aziende nelle catene globali della fornitura e rendere il territorio sempre più attrattivo per nuovi progetti industriali». Sulla stessa linea Massimo Cecchini, presidente di Confindustria Pesaro Urbino e CEO di STR Automotive Spa: «L'automotive non è un comparto come gli altri, ma un vero settore-sistema che in Europa pesa per oltre il 7% del PIL. La fase che stiamo vivendo non è congiunturale ma strutturale e richiede scelte industriali chiare. Fattori come il costo dell'energia e una burocrazia troppo lenta riducono competitività e capacità di investimento. È fondamentale potenziare le reti produttive territoriali per restare agganciati alle trasformazioni in corso». L'incontro, ospitato nei nuovi uffici di SKG Italia a Camerano, una sede che rappresenta un segnale concreto di ripartenza dopo l'alluvione dell'Aspio del 2024, ha previsto tavoli tecnici e sessioni di business matching con Bosch Engineering e Bosch Rexroth, pensati per facilitare il contatto diretto tra le imprese, individuare nuovi fornitori ed esplorare opportunità tecnologiche emergenti. Sono intervenuti Luca Benvenuti, head of Supply Chain and Sales Customer di Bosch Rexroth, e Gianfranco Fenocchio, general manager di Bosch Engineering in Italia, che ha evidenziato il ruolo del Gruppo nell'affiancare le imprese in questa fase di cambiamento, in cui vanno ripensate produzione e catena di fornitura. Gianmarco Giorda, direttore generale di ANFIA, ha descritto la fase attuale come uno tsunami che sta attraversando il settore e ha annunciato che, a fine anno, l'associazione presenterà alle imprese del network marchigiano il proprio Osservatorio sulla componentistica. Il presidente del Tavolo, ingegner Ruggero Marchetti, ha infine ribadito l'importanza di un lavoro continuativo capace di tradurre il confronto in strumenti concreti per le imprese. Il percorso proseguirà nei prossimi mesi con nuove tappe operative, tra attività formative e ulteriori occasioni di confronto con realtà industriali di riferimento, rafforzando la competitività della filiera. Compongono il Tavolo Tecnico permanente le seguenti aziende: ASK Group, Bora, Bonvini Elettro galvanica, Cagnoni, Cebi Italy, Eurotecnica, Guerrini Industry, LAM, LCM, Loccioni, Raicam, Semar, SKG Italia, Somipress, STR Automotive, Techpol, Tecnoresin, Valmex e Zannini.

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Web

Cerca nel sito



News Tpl E-bus Coach e turismo Componenti Aziende Eventi e fiere Vita da autista

Mobility Innovation Tour

Vedi tutte le categorie v

Naviga per

marca v

Home ► MERCATO AUTOBUS ITALIA 2026 / L'anno si apre in flessione del 22,3%: a gennaio 370 immatricolazioni, il 58% diesel. In testa c'è Daimler Buses

MERCATO AUTOBUS ITALIA 2026 / L'anno si apre in flessione del 22,3%: a gennaio 370 immatricolazioni, il 58% diesel. In testa c'è Daimler Buses

Inizia in flessione del venti e rotti per cento il 2026 del mercato dell'autobus italiano. Certo, è solo il primo mese dell'anno, ma il segno meno è destinato a caratterizzare l'annata appena iniziata: il 30 giugno scadrà il Pnrr. Rispetto a gennaio 2025, al 31 gennaio 2026 si sono perse 106 targhe, passando da 476 [...]

9 Febbraio 2026 di Redazione



In primo piano

Verso il FIAA: il mercato dell'autobus corre veloce anche in Spagna. E l'edizione 2026 fa il pieno di espositori internazionali: +50%!

8 Gennaio 2026 Eventi

Mobility Move 2026 accende i riflettori sul futuro del trasporto pubblico su gomma: appuntamento a Berlino dal 10 al 12 marzo

1 Febbraio 2026 Eventi

Interservice a tutto motore: crescita a doppia cifra, focus su bus, ricambi, rail e nuove sedi nel 2026

2 Febbraio 2026 Azienda

NME – Next Mobility Exhibition 2026: il futuro della mobilità a Milano

20 Gennaio 2026 Eventi

PODCAST / AUTOBUS Weekly – Ascolta il nuovo episodio!

6 Febbraio 2026 News

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Inizia in flessione del venti e rotti per cento il **2026 del mercato dell'autobus italiano**. Certo, è solo il primo mese dell'anno, ma il segno meno è destinato a caratterizzare l'annata appena iniziata: il 30 giugno scadrà il Pnrr. Rispetto a gennaio 2025, al 31 gennaio 2026 si sono perse 106 targhe, passando da 476 a **370 immatricolazioni** sopra le 8 tonnellate di massa a pieno carico, -22,3% su base annua.

Tre i dati che balzano all'occhio: il **40%** delle unità registrate **dall'Anfia** è rappresentato dai **turistici** (sono 148); il **58% dei nuovi veicoli è a motore convenzionale diesel** (215); il **9% del totale dei mezzi è a idrogeno** (33).

Autobus urbani, interurbani e turistici a gennaio 2026

Come anticipato, la maggioranza relativa è dei coach a quota 148 pezzi, seguiti dai **Classe I con 134 immatricolazioni (di cui oltre la metà sono elettrici a batteria)**, pari al 36,2% del totale. In grande sofferenza in questo primo mese i Classe II, che cedono il 43,6% su gennaio 2025: si fermano a 88 pezzi, per il 23,8% del totale.

Le alimentazioni: diesel in crescita, cala l'elettrico

215 targhe delle 370 complessive, ovvero il 58%, sono diesel, che rispetto al gennaio scorso recupera 9,3 punti percentuali, anche grazie a 4 unità a bio-carburante. E se il gasolio cresce, scende del 14,6% la tecnologia dell'elettrico: **70 gli e-bus registrati, pari al 19% del totale**.

Crollano ibrido e gas: appena 5 gli autobus ibridi (erano 87 a gennaio 2025), mentre sono 47 quelli a gas (46 Cng e 1 Lng), per uno share rispettivamente dell'1,3% e del 12,7%. Infine, da segnalare anche **33 immatricolazioni di autobus a idrogeno (9%), tutti targati Solaris**.

La classifica provvisoria dei costruttori

Iveco Bus a gennaio cede la vetta a favore di **Daimler Buses**, capace di mettere a referto **85 immatricolazioni: 50 Mercedes-Benz e 35 Setra**. A quota **58**, invece, **Iveco**. Terza piazza per Scania con 36, all'interno delle quali sono calcolati anche i veicoli **Irizar** su chassis del Grifone; e a proposito di Irizar, i mezzi integrali sono **7**. A quota **36** anche **Yutong** (peraltro tutti e-bus), seguita da **MAN** con **34** (23 mezzi del Leone e 11 del brand **Neoplan**), e da **Solaris** con **33** (tutti a idrogeno). Dunque **Otokar** con **22**, **Isuzu** con 20, **BYD** con 13 (tutti elettrici), **Temsa** con 12, **Menarini** con 10, **Karsan** con 3 e **BMC** con 1.

Ed è appunto Yutong con 33 a guida la "sotto-classifica" delle immatricolazioni elettriche. A 17 c'è Iveco Bus, a 13 BYD, a 3 Karsan e a 1 BMC.

Articoli correlati

Crisi AMT Genova, ottimista la sindaca Salis: "Siamo sulla strada giusta per salvare l'azienda"

🕒 9 Febbraio 2026 📄 News

PODCAST / AUTOBUS Weekly – Ascolta il nuovo episodio!

🕒 6 Febbraio 2026 📄 News



Settore Automotive: componentistica italiana, valore a livello mondiale

Un tessuto imprenditoriale di oltre 2 mila aziende con 168.000 addetti, che investe in innovazione, conquista clienti in Europa e presidia i mercati emergenti Gianluigi Giannetti Un valore cruciale per l'imprenditoria italiana, ma anche un asset essenziale per l'industria europea, che trova un partner in grado di offrire flessibilità su orientamenti e processi produttivi. Il settore italiano della componentistica Automotive, secondo i dati più recenti forniti dalla associazione di categoria Anfia, accoglie 2.134 imprese e impiega circa 168.000 addetti. Nel 2024, ultimo dato



disponibile, ha generato un fatturato stimato complessivo pari a 55,5 miliardi di euro. Una eccellenza italiana che trae forza dalla alta specializzazione delle imprese e dalla loro sensibilità nell'intercettare andamenti dell'industria, anche in circostanze macroeconomiche e geopolitiche complesse. Dopo anni positivi, il 2024 ha segnato contrazione dei ricavi totali del settore pari al 6,0%. Nell'universo delle differenti specificità, i cali più marcati hanno riguardato i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-8,2%), gli specialisti (-7,0%) e i subfornitori delle lavorazioni (-6,8%). In controtendenza, gli specialisti del motorsport (+1,2%) e quelli dell'aftermarket (+0,6%). Il quadro complessivo Per delineare il perimetro di un ricco e vivo tessuto imprenditoriale ci basiamo sullo strumento di analisi più aggiornato, Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025, rapporto redatto dall'Anfia sulla base di una indagine che ha interessato circa 2.090 imprese di componentistica automotive con sede legale in Italia, utilizzando come base i riscontri dell'anno 2024. Guardando la distribuzione territoriale, appare marcata la concentrazione di aziende del settore nelle regioni del Nord-ovest, con il Piemonte al primo posto (il 33,6%), seguito dalla Lombardia (il 27,0%). Queste due regioni rappresentano da sole quasi il 61% del totale nazionale. A distanza troviamo l'Emilia-Romagna (il 10,5%), il Veneto (il 9,0%) e la Campania (il 3,4%), mentre le restanti regioni presentano incidenze inferiori al 3%. Le imprese mantengono per il 44% una gestione legata al nucleo familiare. Guardando alla struttura proprietaria, le aziende indipendenti rappresentano la quota più consistente fra quelle oggetto dell'indagine, rappresentando il 61% del totale. Le attività inserite in un gruppo aziendale si distribuiscono invece tra un 19% che fa riferimento a capogruppo estera e un 20% con capogruppo italiana. Nella valutazione dei volumi d'affari, considerando la progressione in un quinquennio, la distribuzione delle imprese per classi di fatturato si mantiene complessivamente stabile. La fascia 1049,9 milioni di euro risulta la più rappresentata, con una quota costante del 34% dal 2022 in poi, mentre mantiene la sua posizione anche la classe 29,9 milioni, seppure con una contrazione rispetto al 2020. Più evidenti le oscillazioni nella fascia di imprese con volume di affari fino a 2 milioni, che dopo aver raggiunto il 25% del totale, nel 2024 si riassetta sulla quota del 17%. Le aziende di dimensioni maggiori, oltre 50 milioni, sono il 20%. La forza di quello che definiamo tessuto imprenditoriale sta anche nell'attitudine alla collaborazione tra aziende, più sensibile nelle regioni settentrionali a maggiore vocazione automotive, mentre al centro-sud si evidenzia una presenza più limitata. Il Piemonte (61,7%) e la Lombardia (50,0%) rappresentano i principali poli di riferimento, seguite da Emilia-Romagna (29,1%) e Veneto (26,5%). Dinamismo e specializzazione La filiera italiana Automotive già mostra di applicare nella pratica industriale il principio della neutralità tecnologica, con le aziende che si dedicano cioè alla produzione di componentistica destinata a qualsiasi tipologia di veicolo. Il 38,2% delle imprese presidia specificamente la catena di valore legata ai motori a combustione interna attraverso la fornitura di componenti specifici, come basamenti, bielle, pistoni, o comunque connessi al funzionamento del powertrain endotermico. Il 18,5% delle aziende è impegnato nella produzione di componenti per veicoli elettrici e di infrastrutture di ricarica, mentre più contenute risultano le attività legate ai sistemi alternativi di alimentazione, come il Gpl/Metano (il 6,9%) e soprattutto le fuel cell a idrogeno (il 6,0%). Peso in crescita quello del digitale, con l'8,6% delle realtà che sviluppa hardware e software per veicoli connessi e autonomi, mentre nei servizi di mobilità smart e con supporto satellitare è l'orizzonte per 3,7% delle imprese oggetto della analisi Anfia. Le imprese che dichiarano di aver introdotto sul mercato almeno un prodotto nuovo o una innovazione di processo nel triennio 2022-2024 sono il 79%. Il 40,2% ha introdotto esclusivamente nuovi prodotti per il mercato di riferimento dell'impresa, mentre il 40,6% ha innovato solo prodotti già presenti. Osservando i settori di destinazione di parti e componenti/servizi, diversi dall'Automotive, quello delle due ruote pesa per il 22%. Internazionalizzazione Nel 2024, ultimi dati disponibili, il valore delle esportazioni della filiera dei componenti per autoveicoli ha registrato una flessione (-3,1%), con un ammontare di 24,6 miliardi di Euro, pari al 4% circa dell'export totale italiano. Il comparto della componentistica italiana nel suo complesso ha

chiuso il 2024 con un calo del 20,5% dell'indice della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, mentre per il fatturato la variazione negativa dell'indice è stata del 14,4%. Nello stesso periodo, si è registrata anche un discesa delle importazioni (-8,7%) per un valore di 17,8 miliardi di Euro, ovvero il 3,1% delle importazioni italiane totali. La bilancia commerciale del comparto della componentistica Automotive ha mantenuto un saldo positivo di 6,8 miliardi di Euro sul 2023. Considerando ancora le imprese di componentistica automotive prese in esame dall'analisi Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità 2025, ovvero 2.090 sul totale imprese di 2.134 a livello nazionale, il 33,4% di loro esporta in misura quasi totale o esclusiva, ricavando dall'estero oltre il 75% del fatturato), il 25,2% è tra i grandi esportatori con ricavi esteri fra il 51 e il 75%, il 24,5% tra i medi (25 50%) e il 16,9% tra i piccoli, con meno del 25% del fatturato. Fra le diverse categorie, i sistemisti e modulist emergono nettamente, con oltre il 54,5% di loro che rientra tra gli esportatori quasi totali. Quanto agli investimenti esteri, nel triennio 2022-2024, l'area più attrattiva è risultata l'Europa dell'Est, indicata dal 39% delle imprese, seguita dal Sud Est Asiatico (il 37%) e da altri Paesi europei (il 29%). Per il triennio 2025-2027, il baricentro si sposta ulteriormente, con il Sud Est Asiatico che conquista il 39%, seguito da Medio Oriente e Africa (il 36%) e dall'America del Nord (il 34%) mentre l'interesse per l'Europa dell'Est è in calo.