Quotidiano
30-04-2026
Pagina 2/3
Foglio 1 / 3

La Gazzetta dello Sport

Inserto

www.ecostampa.it

Le scelte dei consumatori

Dove andrà il mercato

VINCE L'IBRIDO E L'ELETTRICO SORPASSA PURE IL DIESEL

Gasolio alla fine e Gpl poco considerato dalle Case
L'incertezza normativa resta un grosso ostacolo
i prezzi sono sempre alti e c'è il rebus della ricarica

di **Roberto Speranza**

Una debole fiammella che potrebbe spegnersi con un soffio: può essere vista in questo senso la leggera risalita del mercato automobilistico italiano nel primo trimestre, un 9,2% troppo timido per infondere ottimismo. I veicoli nuovi costano sempre tanto e l'incertezza normativa non aiuta; se aggiungiamo i prezzi dei carburanti alle stelle, il quadro assume tinte fosche. Cosa fare, allora? È il caso di comprare un'auto nuova? Quale? Come possiamo risparmiare? L'elettrico fa al caso nostro? E l'ibrido? O forse conviene il classico Gpl? Il diesel è veramente morto? Tante domande, nessuna risposta semplice.

Gasolio addio

Partiamo dal gasolio. Ormai è ridotto ai minimi termini, il 7% delle immatricolazioni. «Il mercato del diesel è in continuo calo, non solo per i regolamenti europei – sottolinea Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica) – ma anche per quelli delle singole città, i sindaci rendono sempre meno appetibile una motorizzazione che invece avrebbe ancora molto da dire in fatto di efficienza nella conversione dell'energia in lavoro meccanico». Tanti scelgono l'ibrido nelle sue varie forme non ricaricabili esternamente, così oggi è diventato dominante col 51,5% di quota (le plug-in aggiungono l'8,3%), mentre la benzina pura mantiene il 19,8%. Ma il futuro in teoria punterebbe sull'elettrico totale, oggi al 7,9%, più del diesel. Tuttavia è più difficile di quanto sembri: «Il tema oggi è come farlo diventare un fenomeno di massa – puntualizza Vavassori – tra gli ostacoli non c'è tanto il costo del veicolo; esistono anche le prevenzioni dei consumatori nei confronti dell'eventuale autonomia e infine l'ecosistema: la disponibilità dei punti di ricarica, per una larga parte del nostro Paese, è in realtà adeguata in relazione al parco circolante attuale. Non è invece sempre facile rifornirsi di elettricità nelle varie stazioni di ricarica, vuoi per la necessità di un abbonamento, vuoi perché i costi sono elevati, soprattutto per le ricariche veloci. Su tessere e abbonamenti la tecnologia risolverà il problema; riguardo ai costi invece occorre lavorare, perché oggi le ricariche veloci costano comunque più della pur rincarata benzina».

Estendere la carica

I costruttori hanno capito che la ricarica e i suoi tempi sono un problema da risolvere. In attesa di consistenti evoluzioni nella tecnologia delle batterie, un compromesso intelligente è rappresentato dal cosiddetto range extender, estensore di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

L'ECO DELLA STAMPA
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE

La Gazzetta dello Sport

Inserto

www.ecostampa.it

portata, dunque l'autonomia. Un piccolo motore termico, generalmente a benzina, si occupa di ricaricare la batteria e non è collegato alla trazione, delegata al solo motore elettrico. Girando a regimi costanti, quindi ottimali, il termico consuma poco carburante, così la batteria non rischia mai di esaurirsi. «Sono un fautore di questo sistema – commenta il presidente dell'Anfia – è l'ultimo miglio prima della completa elettrificazione. La tecnologia delle batterie è ancora in una fase "adolescenziale", nel senso che non è ancora matura. I costruttori stanno facendo un ottimo lavoro nell'estrarre da pacchi batterie di 80-100 kWh energia anche per 500 km reali di percorrenza. Però alla fine si portano in giro 500 kg con un costo elevato di costruzione. Il range extender è una soluzione brillante perché con un consumo ottimizzato, quindi molto ridotto, di carburante, ricarica la batteria». In questo modo La capacità degli accumulatori viene ridotta, ma viene compensata dal termico.

E il gas?

I costi restano il grande problema. L'Italia ha una lunga tradizione sul Gpl, da noi il prezzo è circa la metà rispetto alla benzina. Nel 2025 circolavano 3,26 milioni di autovetture con tale alimentazione. Tuttavia l'offerta si sta riducendo: nell'ultimo anno la quota di mercato si è quasi dimezzata, scendendo fino al 5,5%. «Poche case lo favoriscono – conclude Vavassori – ma su 100 km garantisce il quasi dimezzamento dei costi sulla benzina. Non credo si possa arrivare al 30% del mercato, però come elemento di transizione potrebbe essere un'alternativa molto utile, data anche la rete di distribuzione molto capillare nel nostro Paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7,9%

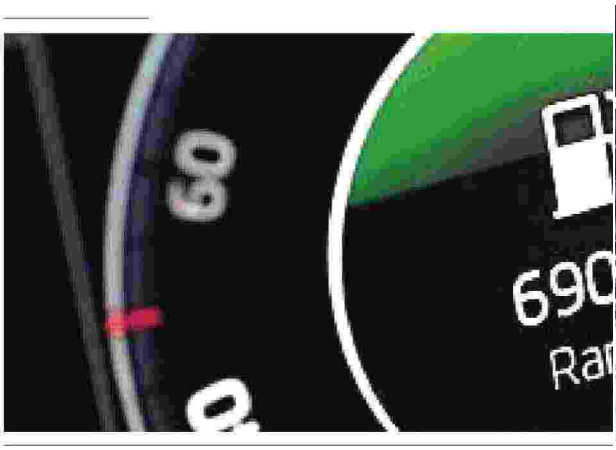
La quota di mercato delle auto diesel nel primo trimestre
Sono di più le auto elettriche

Il parco circolante di autovetture in Italia è di 41.795.962 veicoli a dicembre 2025, ultima rilevazione Aci disponibile. Di queste, le elettriche in strada sono 362.224. I motocicli circolanti nel nostro Paese invece sono 7.919.374, gli elettrici sono 44.792

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

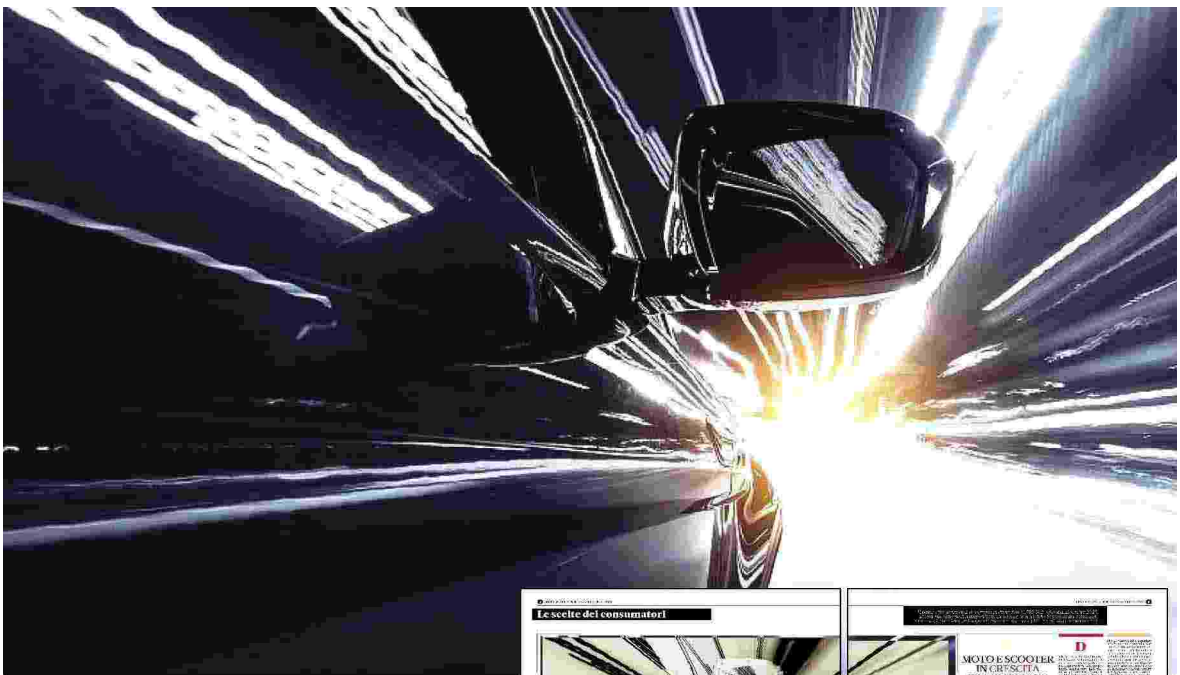
L'ECO DELLA STAMPA
LEADER IN MEDIA INTELLIGENCE



Vavassori, Anfia, sulla transizione: «Ricariche veloci ancora costose Sono un fautore dei sistemi range extender»

Due facce Autovetture e motoveicoli si muovono su percorsi diversi. Mentre moto e scooter sono in crescita costante e godono di prospettive favorevoli, nelle auto s'intravedono cali e timori, a causa della situazione geopolitica e soprattutto delle incertezze normative sul lungo periodo GETTY

1. L'autonomia è migliorata, ma la ricarica resta complessa quindi il range extender è una soluzione valida; **2.** Le ibride autoricaricabili hanno il 51,5% di quota GETTY



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849