



RASSEGNA STAMPA ANFIA

Settimana dal 30 dicembre 2025 al 5 gennaio 2026

Torino, 9 gennaio 2026

Sommarrio Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
24	Giornale di Sicilia	31/12/2025	<i>Auto, il mercato in crescita Le preferite sono sempre le ibride</i>	2
	Flottefinanzaweb.it	31/12/2025	<i>Carico fiscale sulla motorizzazione in Italia nel 2024</i>	3
	Agenziagiornalisticaopinione.it	02/01/2026	<i>ANFIA * AUTO: «IL MERCATO ITALIANO PERDE 33.000 UNITA' NEL 2025, CHIUDENDO A -2,1% RISPETTO AL 2024»</i>	5
	Ansa.it	02/01/2026	<i>Auto, immatricolazioni dicembre in aumento del 2,2% con coda incentivi</i>	10
	Agipress.it	02/01/2026	<i>Padiglione Italia al CES di Las Vegas, dalla mobilita' alla robotica Visualizzazioni: 3</i>	14
	Geagency.it	02/01/2026	<i>Auto, Anfia: Mercato italiano perde quasi 33mila unita' nel 2025, -2,1% su 2024</i>	16
	Borsaitaliana.it	02/01/2026	<i>Auto Italia: Anfia, 2025 negativo, 2026 anno chiave per futuro settore</i>	17
	Borsaitaliana.it	02/01/2026	<i>Auto, immatricolazioni dicembre in aumento del 2,2% con coda incentivi</i>	18
	Corriere.it	02/01/2026	<i>Auto, immatricolazioni a 1,5 milioni nel 2025: dicembre cresce ma l'anno chiude a -2,1%</i>	20
	Corriere.it	02/01/2026	<i>Mercato auto, in Italia il 2025 si e' chiuso con un calo del 2,1%. Le previsioni di quest'anno</i>	21
	Corriere.it	02/01/2026	<i>Record di tasse sull'auto: 83 miliardi di euro nel 2024</i>	23
	IlsecoloXIX.it	02/01/2026	<i>Auto, immatricolazioni dicembre in aumento del 2,2% con coda incentivi</i>	24
	Ilsole24ore.com	02/01/2026	<i>Oltre 50 start up italiane al Ces 2026 a Las Vegas</i>	25
	Lastampa.it	02/01/2026	<i>Auto, immatricolazioni dicembre in aumento del 2,2% con coda incentivi</i>	30
	Repubblica.it	02/01/2026	<i>Auto, immatricolazioni dicembre in aumento del 2,2% con coda incentivi</i>	32
	Repubblica.it	02/01/2026	<i>Mercato auto, il 2025 chiude in rosso</i>	35
	Teleborsa.it	02/01/2026	<i>Auto, immatricolazioni dicembre in aumento del 2,2% con coda incentivi</i>	38
1+10	Il Sole 24 Ore	03/01/2026	<i>Immatricolazioni, dicembre non basta a salvare il 2025 (F.Greco)</i>	40
25	La Repubblica	03/01/2026	<i>Auto, il 2025 chiude in rosso "Serve un piano straordinario"</i>	42
	Ilmattino.it	03/01/2026	<i>Anfia, 2025 negativo, 2026 anno chiave per futuro settore auto. Spinta elettrico ancora molto lenta</i>	43
2	Il Sole 24 Ore	04/01/2026	<i>Nel 2026 la differenza potrebbe farla il "Made in Europe" (F.Greco)</i>	44
14/17	Famiglia Cristiana	04/01/2026	<i>AUTO ELETTRICHE L'EUROPA IN FRENATA (P.Luciano)</i>	45
	Aise.it	05/01/2026	<i>Inspired by legacy, designed by vision: l'ICE guida la missione italiana al CES di Las Vegas</i>	49

Auto, il mercato in crescita Le preferite sono sempre le ibride

Secondo gran parte degli osservatori, è stato superato il momento peggiore grazie anche all'Europa che ha rivisto le future scadenze ambientaliste (il Green Deal)

Q

uale sarà il futuro dell'auto nel 2026? Il mercato sarà ancora in crescita, con un aumento per le elettriche, ma le preferite sono e saranno sempre le ibride. Secondo gran parte degli osservatori, è superato il momento peggiore, grazie anche alla Ue che ha rivisto le scadenze future ambientaliste (Green Deal).

Crescono infatti del 2,4% a novembre le vendite di auto in Europa, trainate dalle vetture green, elettriche e soprattutto ibride. Da inizio anno le immatricolazioni - secondo i dati dell'Accea, l'associazione dei costruttori europei - sono state 12.098.650 con un incremento dell'1,9% sullo stesso periodo del 2024, ma con un calo - rileva il Centro Studi Promotor - di ben il 16,8% rispetto al periodo prece-

dente alla pandemia.

La transizione energetica nonostante le difficoltà comunque procede. Nell'intera Europa Occidentale la quota delle elettriche ha toccato il 23,5% contro il 17,5% del novembre 2024. Nella sola Unione Europea la quota di mercato raggiunge il 16,9%. Il paese più virtuoso è la Norvegia con il 97,6% di quota seguito dalla Danimarca con il 73,7%, dall'Islanda con il 62,6% e dall'Irlanda con il 41,5%, mentre nei cinque maggiori mercati la quota dell'elettrico in novembre ha toccato il 26,4% nel Regno Unito, il 25,8% in Francia, il 22,2% in Germania, il 9,9% in Spagna e in Italia, grazie ai recenti incentivi, la quota è stata del 12,3%. Nonostante gli incentivi, l'Italia rimane ultima tra i principali mercati per veicoli ricaricabili, mette in evidenza l'Unrae.

L'Anfia sottolinea che in Europa la quota delle elettriche rimane comunque bassa e «i target di CO2 previsti al 2025 non

verranno raggiunti». «I Commissari - spiega il presidente Roberto Vavassori - si sono concentrati sui target al 2035 e sul post-2035 senza modificare l'obiettivo stabilito al 2030 per le autovetture, mentre la chiusura del mercato di quest'anno non farà altro che evidenziare quanto siamo ancora distanti dal raggiungimento per via di problematiche che rimarranno le stesse nei prossimi 5 anni in assenza di interventi realistici e pragmatici». Chiede il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano: «Chi risarcirà le case automobilistiche per i danni che il rigore ha provocato? E soprattutto chi risarcirà i troppi lavoratori che hanno perso il posto di lavoro per le prudenze ecologiste dell'Unione Europea?»

Le preferite dagli automobilisti europei restano le ibride: le plug-in migliorano del 33,9% (+38,4% nella Ue) e le non ricaricabili del 2,8% (4,2%). Una tendenza che ha colto la Commissione

Europea riconoscendo uno spazio alle ibride anche dopo il 2035. Per il direttore generale dell'Unrae, Andrea Cardinali, però, «restano molte incognite da chiarire. Il Pacchetto automotive doveva finalmente portare certezze sul quadro normativo, un bisogno vitale per operatori e clienti. Al momento, però, queste certezze sembrano ancora di là da venire».

Fortissimo il calo delle auto a benzina e diesel: complessivamente la quota è scesa al 36,1% (dal 45,8% del 2024). Da inizio anno le auto a benzina hanno perso il 18,6% nei primi undici mesi, con 2.665.739 immatricolazioni e una quota in calo dal 33,7% al 27%.

Tra i costruttori il gruppo Volkswagen si conferma al primo posto in tutta Europa con 299.402 nuove immatricolazioni e una crescita del 4,1%. Al secondo posto Stellantis che ha venduto da gennaio 1.760.601 vetture, con un calo del 4,5% sullo stesso periodo dell'anno precedente.

**Le cifre:
nella Ue
da inizio
anno
incremento
dell'1,9%
dei veicoli
immatricolati
rispetto
al 2024**

Ricarica. Nell'intera Europa Occidentale la quota delle elettriche ha toccato il 23,5% contro il 17,5% del 2024



Flotte & finanza

Carico fiscale sulla motorizzazione in Italia nel 2024



Il **carico fiscale sulla motorizzazione** italiana nel 2024 ha raggiunto gli 83,04 miliardi di euro, segnando un **incremento del 4,5%** rispetto all'anno precedente.

Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA ha commentato: "Nel 2024 il settore automotive stabilisce un nuovo record generando un gettito fiscale superiore agli 83 miliardi di Euro. Dei tre momenti impositivi del ciclo di vita contributivo degli autoveicoli, è sempre quello relativo all'utilizzo a pesare maggiormente sul totale delle entrate tributarie derivanti dal settore, di cui rappresenta il 79,2%, superando i 65 miliardi di Euro (+4,5% rispetto al 2023). Concorrono a realizzare una cifra così elevata voci di prelievo fiscale come quelle relative ai carburanti (39,73 miliardi di Euro) e all'IVA su manutenzione e riparazione, acquisto ricambi, accessori e pneumatici (14,05 miliardi di Euro, in aumento del 15,5% rispetto al 2023). Al secondo posto si posiziona il gettito derivante dall'acquisto (versamento IVA, diritti MCTC e IPT), l'11,8% del totale, pari a 9,78 miliardi di Euro, in aumento del 5,5% rispetto al 2023 per l'effetto combinato del lieve calo (-0,5%) delle immatricolazioni di auto nuove e dell'aumento (+8,2%) dei passaggi di proprietà reali delle auto usate nell'anno 2024. Il gettito derivante dal possesso, infine, vale il 9% del totale, ovvero 7,48 miliardi (+3% rispetto al 2023), pari al totale dei versamenti del bollo auto. Guardando al 2025, secondo le stime ANFIA, il carico fiscale sulla motorizzazione potrebbe rimanere pressoché stabile a 83 miliardi di Euro (-0,1%), anche considerando che, secondo le ultime previsioni, il mercato auto chiuderà l'anno con una contrazione intorno al 2,5% sul 2024. Tengo a sottolineare, infine, che in Italia l'incidenza del gettito fiscale derivante dal comparto sul PIL è la più alta tra i maggiori Paesi europei, attestandosi nel 2023 – ultimo anno disponibile per questo tipo di confronto – al 3,7% contro una media attorno al 2,9%".

Il gettito 2024 (circa 7,5 miliardi di Euro) ha evidenziato una crescita del 3% rispetto al 2023 (quando era di 7,26 miliardi) a causa di diversi fattori tra cui l'aumento del valore medio delle vetture e della potenza fiscale, la revisione di esenzioni e agevolazioni. Alcune Regioni hanno infatti ridotto le agevolazioni, ad esempio per le auto storiche o per gli ibridi dopo i primi 3-5

anni di utilizzo, aumentando così il numero di contribuenti tenuti al pagamento, e il miglioramento della lotta all'evasione. Contribuisce al risultato anche il **progressivo aumento del parco circolante italiano**, cresciuto già nel 2023, che nel 2024 supera i 47 milioni di autoveicoli (41,3 milioni le autovetture). Quanto alle voci di contribuzione relative all'utilizzo dell'autoveicolo, il gettito fiscale sui carburanti ha segnato un rialzo dello 0,9% nel 2024, per un totale di 39,73 miliardi di Euro rispetto ai 39,36 del 2023, dovuto alla crescita dei consumi. Nel 2024, i consumi complessivi di carburanti in Italia sono aumentati (+2,5%) grazie all'incremento dei consumi di tutte le tipologie di carburanti: +5,3% la benzina, +1% il gasolio, +3,1% il GPL e +10,1% il metano.

La **previsione dei consumi complessivi di carburanti** si mantiene stabile rispetto al 2024, con un leggero incremento dello 0,4%. L'andamento è differenziato per tipologia di carburante e si caratterizza per una crescita trainata soprattutto dalla benzina, a fronte di un ridimensionamento del gasolio e del metano, con GPL stabile. In sintesi, **il 2025 mostra un quadro di stabilità con lieve arretramento**, caratterizzato dal calo di gasolio e metano, solo parzialmente compensato dall'aumento della benzina e dalla crescita della fiscalità sulle ricariche elettriche. i[6] (+1,2% sul 2023) e di un contenuto aumento dei prezzi dei lubrificanti (+1,7%.

Con l'invecchiamento del parco circolante, continua ad aumentare il gettito IVA relativo a **manutenzione e riparazione degli autoveicoli e all'acquisto di ricambi, accessori e pneumatici**, che chiude il 2024 a +15,5%, per un valore complessivo stimato in 14,05 miliardi di Euro, contro i 12,16 del 2023.

Tra le principali cause di questo aumento, un incremento del 13% nelle attività di officina e il ruolo determinante giocato dall'inflazione. Dopo il crollo della spesa per la **manutenzione e la riparazione auto nel 2020 e 2021 per via dell'emergenza sanitaria**, l'esborso stimato nel 2023 è salito ai livelli massimi. Il dato del gettito generato nel corso del 2024, invece, non è ancora disponibile ed è quindi stato stimato partendo dal costo medio per autoveicolo sostenuto per la manutenzione e riparazione, aumentato per l'effetto inflazione e moltiplicato per il nuovo parco auto circolante registrato a fine 2024 (circa 425mila unità in più rispetto al 2023).

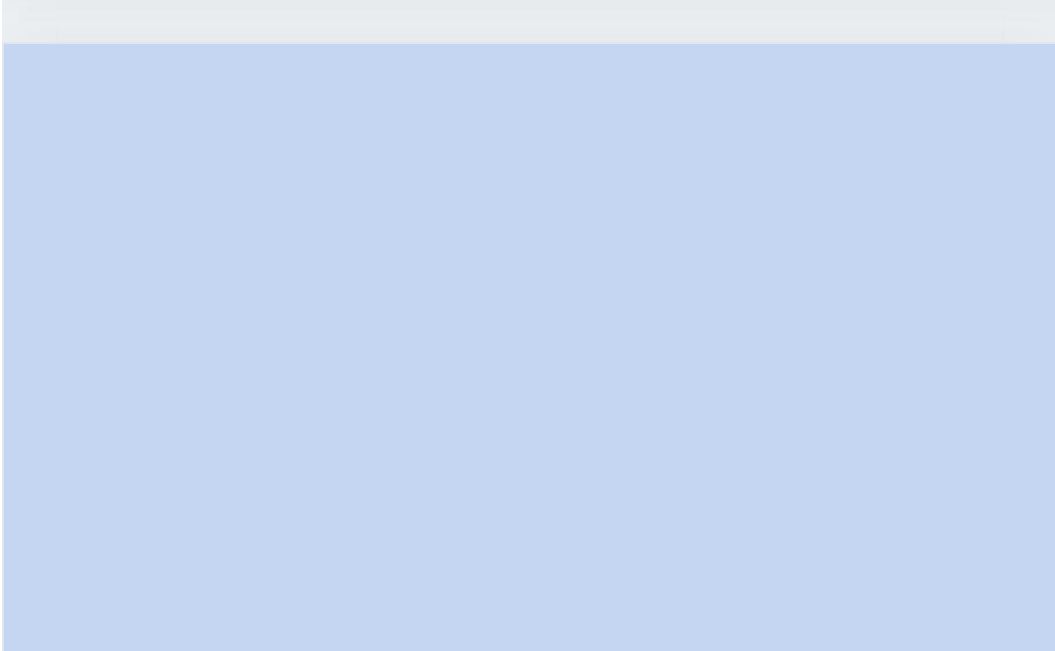
Nel gettito fiscale derivante da questo tipo di attività è inclusa anche la componente fiscale applicata in fase di pre-revisione e revisione degli autoveicoli. L'andamento delle revisioni di autoveicoli in Italia negli ultimi anni mostra una crescita del numero di centri autorizzati, ma una fluttuazione nel numero di revisioni eseguite, con un calo registrato nel 2023 e 2024, pur rimanendo elevato su un arco di tempo più lungo. Dal 1° gennaio 2026, è previsto un aumento della tariffa per la revisione obbligatoria, che porterà il costo da 79,02 euro a 88,2 euro. In riferimento al 2025, si stima che il gettito derivante da questa voce rimarrà sugli stessi volumi del 2024. La **voce d'imposta relativa ai pedaggi autostradali** ammonta, nel 2024, a 2,34 miliardi di Euro, in rialzo dell'1,6% rispetto al 2023. L'incremento è da imputarsi sostanzialmente all'incremento dei valori di traffico (+3,6% rispetto al 2023), riflesso di una maggiore attrattività del sistema autostradale e di una generale crescita dell'economia e della mobilità, soprattutto nel settore del trasporto merci.

Gli introiti derivanti dai premi assicurativi per RC, furto e incendio, registrano un incremento del 7,5%, per un totale di 4,14 miliardi di Euro (3,85 nel 2023).

Il risultato deriva da un rialzo del 6,5% del ramo RC auto e del 14% nel ramo Corpi veicoli terrestri (garanzie incendio, furto, collisione), sostenuto sia dall'aumento del valore medio delle auto sia dal maggior ricorso alle coperture accessorie, a conferma della crescita significativa del settore assicurativo nel biennio 2023-2024.

Sul fronte dei prezzi, **l'Italia ha visto un rialzo del premio medio RC auto del 7,3% nel 2024**, dopo un +4,3% nel 2023.





CERCA NEL SITO

Cerca ...



LAGO DI GARDA

APPARTAMENTO IN VENDITA
VICINO LAGO E FIUME



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



Si è verificato un errore. Riprova più tardi. (ID riproduzione:
8oOVAIGsdBQZFwX)
[Ulteriori informazioni](#)

Altri video su YouTube



Ludovico Einaudi [relax, study, slee...
5,2 Mln di visualizzazioni



Versa il cemento nei pallet di legno...
2,2 Mln di visualizzazioni



7 Marche di YOGURT da EVITARE (...
133K visualizzazioni



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Categoria news: OPINIONE NEWS ITALIA



ANFIA * AUTO: «IL MERCATO ITALIANO PERDE 33.000 UNITÀ NEL 2025, CHIUDENDO A -2,1% RISPETTO AL 2024»

[E-mail](#) [Stampa](#)

[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#)

Riceviamo e pubblichiamo integralmente:

🕒 18.14 - venerdì 2 gennaio 2026

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

IL MERCATO AUTO ITALIANO PERDE QUASI 33.000 UNITA' NEL 2025, CHIUDENDO A -2,1% RISPETTO AL 2024.

Dicembre a +2,2% sullo stesso mese del 2024 anche grazie alla coda degli incentivi sull'elettrico: le auto BEV raggiungono l'11,2% di quota nel mese e il 6,2% nell'intero anno, ma la crescita è ancora molto lenta. Dicembre 2025, il mercato italiano dell'auto totalizza 108.075 immatricolazioni, pari al 2,2%1 in più rispetto ai volumi di dicembre 2024, che aveva totalizzato 105.726 unità.

Nell'intero 2025 i volumi complessivi si attestano a 1.525.722 unità, in flessione del 2,1% rispetto a quelli di gennaio-dicembre 2024.

Se confrontate con il 2019, le immatricolazioni del solo mese di dicembre risultano in calo del 23%, mentre le immatricolazioni dell'intero anno risultano inferiori del 20,4% rispetto ai volumi pre-pandemia.

“Come previsto, il 2025 chiude con una variazione negativa (-2,1%) rispetto al 2024, perdendo quasi 33.000 unità immatricolate – ha commentato Roberto Vavassori,



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Presidente di ANFIA.

Dicembre 2025, invece, totalizza volumi superiori del 2,2% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, anche grazie alla coda degli incentivi sull'elettrico attivati lo scorso 22 ottobre. Per effetto di questa spinta, le auto elettriche (BEV) raggiungono una quota di mercato dell'11,2% nel mese e arrivano al 6,2% nell'intero anno (4,1% nel 2024), ma si tratta di una crescita ancora molto lenta.

Anche le vetture ibride plug-in (PHEV) risultano in notevole rialzo nel mese, arrivando a più che duplicare la quota di mercato rispetto a dicembre 2024 (9,1% contro 3,5%), complice, probabilmente, l'entrata in vigore, a partire da gennaio 2026, delle modifiche dei parametri omologativi (utility factor) introdotte per questa tipologia di vetture, con conseguente smaltimento delle auto in stock.

Con il 2025 – anno complicato anche dal punto di vista del contesto macroeconomico – chiudiamo una pagina negativa per il mercato e, guardando al 2026 appena iniziato, pur di fronte a prospettive non proprio rosee, possiamo affermare che si tratterà di un anno chiave per il futuro del settore. Questo sia nell'ottica di un avanzamento dei piani di produzione di autoveicoli nel nostro Paese, con il lancio di nuovi modelli che speriamo possano risollevare i volumi, sia considerando gli impatti sui consumatori e sull'industria della revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri, che auspichiamo possa assumere, con i prossimi step, una connotazione più incisiva e più vicina alle reali esigenze che la transizione del settore automotive ha messo in evidenza in questi anni".

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione², le autovetture a benzina vedono il mercato di dicembre in calo del 30,0%, con una quota di mercato del 19,4%, per la prima volta sotto il 20%; allo stesso modo, le diesel calano del 28,0%, con una quota del 9,2%. Nell'intero 2025, le immatricolazioni di auto a benzina diminuiscono del 18,2% e quelle delle auto diesel calano del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%.

Le autovetture mild e full hybrid crescono dell'8,1% nel mese, con una quota del 42,6%; nell'anno 2025 aumentano dell'8,0% con una quota del 44,1%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) registrano un aumento del 130,2% a dicembre e rappresentano il 20,3% del mercato del mese (a dicembre 2024 erano il 9,0%); nei 12 mesi, incrementano del 63,0% e hanno una quota del 12,6% (in aumento di 5,1 punti percentuali rispetto al 2024).

Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) hanno una quota dell'11,2% nel mese e del 6,2% nel 2025, con vendite in aumento del 107,8% a dicembre e del 44,2% nell'intero anno. Le ibride plug-in (PHEV) aumentano del 165,2% a dicembre e dell'86,4% nel cumulato, rappresentando il 9,1% delle immatricolazioni del singolo mese e il 6,4% del totale immatricolato da inizio anno.

Infine, le autovetture a gas rappresentano l'8,5% dell'immatricolato di dicembre, interamente composto da autovetture GPL (in calo del 4,4% nel mese). A gennaio-dicembre 2025, le immatricolate a gas (considerando anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 4,2%. Nel totale annuo del 2025, le alimentate a gas costituiscono il 9,2% del mercato.

Nell'intero 2025, Fiat Panda, Jeep Avenger e Fiat 600 occupano, rispettivamente, la prima, quarta e sesta posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Ottava Peugeot 3008. Tra le dieci PHEV più immatricolate non ci sono modelli a rappresentare il Gru Stellantis, mentre tra le elettriche Leapmotor T03 si trova al secondo posto e Citroen C3 al quinto, seguita al nono posto da Jeep Avenger.

In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di dicembre sono ancora i SUV a costituire la fetta più consistente del mercato, con una quota del 58,0%. I volumi sono in crescita del 2,3% rispetto a dicembre 2024.

Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 12,8% del mercato del mese (+7,6% rispetto a dicembre 2024), i SUV compatti il 24,5% (-14,5%) e i SUV medi l'11,2% (+15,2%), mentre le vendite di SUV grandi sono il 9,5% del totale (+47,1%). Il 14,3% dei SUV venduti nel mese di dicembre è del Gruppo Stellantis.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Nel cumulato, i SUV registrano un aumento del 2,3% e detengono una quota del 57,6%. Continua l'ottima performance di Jeep Avenger, prima nella top ten dei SUV piccoli. Stellantis è rappresentata anche da Fiat 600 al quinto posto, Alfa Romeo Junior al sesto posto e Opel Mokka in ottava posizione. Tra i SUV compatti, Peugeot 2008 è la settima auto più venduta del segmento.

Alfa Romeo Tonale chiude al quinto posto nella categoria SUV medi, due posizioni al di sotto di Peugeot 3008, che troviamo al terzo posto. Tra i SUV grandi troviamo Peugeot 5008 al nono posto.

Nel mese, le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 28,6% del mercato, con volumi in aumento del 6,5% rispetto a quelli di dicembre 2024, mentre nel totale annuo calano del 7,7%, a fronte di una quota del 30,0%.

Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Del gruppo Stellantis si trovano nella top ten del 2025 anche Citroen C3 al terzo posto, Peugeot 208 al quinto e Opel Corsa al settimo.

Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 10,8% a dicembre, con un mercato in flessione dell'1,4% rispetto allo stesso mese del 2024. Nei 12 mesi, i segmenti C, D ed E hanno una market share del 9,4% (-9,7%). In classifica, l'unica auto a rappresentare il Gruppo Stellantis è Peugeot 308 al nono posto.

Secondo l'indagine ISTAT, a dicembre si registra un miglioramento sia dell'indice del clima di fiducia dei consumatori (base 2010=100), che sale da 95 a 96,6, sia dell'indice composito del clima di fiducia delle imprese (lesi), che sale da 96,1 a 96,5 raggiungendo un massimo da marzo 2024.

In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, migliora anche l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile, che passa da -58,1 a -48,7.

Secondo i dati definitivi ISTAT, a novembre l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un calo dello 0,2% su base mensile e un aumento dell'1,1% su base annua (da +1,2% del mese precedente). La lieve decelerazione dell'inflazione si deve prevalentemente al rallentamento, su base tendenziale, dei prezzi dei Servizi relativi ai trasporti (da +2% a +0,9%), degli Alimentari non lavorati (da +1,9% a +1,1%), degli Alimentari lavorati (da +2,5% a +2,1%), dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da +3,3% a +3,0%), a cui si aggiunge l'ampliarsi della flessione dei prezzi degli Energetici regolamentati (da -0,5% a -3,2%) e dei Servizi relativi alle comunicazioni (da -0,3% a -0,8%). Questi effetti sono solo in parte compensati dalla ripresa dei prezzi degli Energetici non regolamentati (da -4,9% a -4,3%).

Quest'ultima riflette l'andamento dei prezzi dei Combustibili solidi (in accelerazione da +1,7% a +4,4%) e del Gasolio per mezzi di trasporto (con l'inversione di tendenza da -0,1% a +2,1%; +2,6% su ottobre), mentre si attenua il calo dell'Energia elettrica mercato libero (da -9,9% a -7,3%; +0,4% su ottobre), del Gasolio per riscaldamento (da -1,4% a -0,3%; +1,9% su ottobre) e della Benzina (da -2,7% a -2,2%; +0,8% su ottobre). Si amplia, infine, la flessione dei prezzi del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -8,7% a -10,7%; -0,7% su ottobre) e degli Altri carburanti (da -2,0% a -3,5%; -0,4% su ottobre).

A dicembre 2025, il Gruppo Stellantis, inclusa Leapmotor, registra una quota di mercato del 23,7%, mezzo punto percentuale in più rispetto allo stesso mese del 2024. A gennaio-dicembre 2025, registra, invece, una market share del 27,9%.

Sono tre i modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di dicembre, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (7.445 unità) – al primo posto anche nella top ten del 2025 (102.460) – seguita, al quarto posto, da Jeep Avenger (2.670) e, al decimo, da Citroen C3 (2.274). Leapmotor T03 si posiziona, inoltre, al settimo posto (2.218).

Il mercato di DR Automobiles, coi suoi marchi DR, EVO, ICH-X, Sportequipe e Tiger, è in crescita dell'1,8% a dicembre 2025 rispetto a dicembre 2024, mentre nei 12 mesi del 2025 chiude a +3,2% rispetto al 2024. Il Costruttore molisano costituisce l'1,9% del mercato nel mese e l'1,8% del cumulato.

Per finire, il mercato dell'usato totalizza 489.142 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a dicembre 2025, il 3,6% in più rispetto a dicembre 2024.

Nell'intero 2025, i trasferimenti di proprietà sono 5.730.282, in crescita del 4,1% rispetto

all'anno 2024.

Categoria news: [OPINIONNEWS ITALIA](#)

Per donare ora, clicca [qui](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DELLA FONTE TITOLARE DELLA NOTIZIA E/O COMUNICATO STAMPA

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

È comunque sempre vietata la riproduzione delle immagini.

Articoli correlati

< >

I commenti sono chiusi.



Agenzia giornalistica Opinione

Direttore responsabile:
Luca Franceschi

Iscrizione registro testate

Tribunale di Trento
n° 772 del 20/8/1992

Server Opinione:

A2Hosting – Usa

Comunicati stampa:

redazione@agenziagiornalisticaopinione.it

Direttore responsabile:

direttore@agenziagiornalisticaopinione.it

Lettere al direttore:

letterealdirettore@agenziagiornalisticaopinione.it

Segreteria di redazione:

segreteria@redazione@agenziagiornalisticaopinione.it

Pubblicità su questo sito:

concessionaria@agenziagiornalisticaopinione.it

Riprese da drone:

Video 4k e foto – Autorizzazione Enac
droni@agenziagiornalisticaopinione.it

Dirette video HD:

Live Streaming
areatecnica@agenziagiornalisticaopinione.it

Seguici su:



- Contatti
- Donazioni
- Video
- Chi Siamo
- Privacy

Copyright © Agenzia giornalistica Opinione - P.IVA: 02103550220

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ANSA.it

Responsabilità editoriale a cura di Teleborsa

[Home](#) » [Notiziario](#) » [Economia](#) » [Auto, immatricolazioni dicembre in aumento del 2,2% con coda i...](#)

ECONOMIA

Auto, immatricolazioni dicembre in aumento del 2,2% con coda incentivi

2 Gennaio 2026



(Teleborsa) – Il mese di dicembre chiude con **108.075 auto immatricolate in Italia, in aumento del 2,22%** rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, “grazie anche alla **coda degli incentivi** sull'elettrico”. Il dato porta il

complessivo dell'anno a 1.525.722 unità, in calo del 2,12% rispetto al 2024.

Un dato sostanzialmente in linea con le previsioni formulate dalle associazioni di settore come UNRAE ed **ANFIA**.

E' quanto emerge dal consueto rapporto mensile del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), secondo cui i **trasferimenti di proprietà di auto usate** sono stati **489.142, in aumento del 3,62%** rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Il totale dell'anno si attesta a **5.703.282 unità (+4,05% sul 2024)**.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 597.217, ha pertanto interessato per il 18,10% vetture nuove e per l'81,90% vetture usate.

La **Top Ten** del mese di dicembre vede in testa la Fiat Panda con 7,445 auto immatricolate. Ad una certa distanza la Dacia Sandero, la Toyota Yaris e Jeep Aveger con meno di 3mila veicoli immatricolati. Seguono T-ROC, Aygo, T03 con almeno 2mila unità, mentre sono in coda Clio, Tguan e C3.

La **quota di mercato di Fiat** a dicembre è salita all'8,56%, rispetto il 5,86% registrato nello stesso mese del 2024. **Nell'intero 2025** la quota di mercato si attesta **al 9,43%** rispetto al 9,23% del 2024.

“Con il 2025 – anno complicato anche dal punto di vista del contesto macroeconomico – **chiudiamo una pagina negativa per il mercato** e, guardando al **2026** appena iniziato, pur di fronte a prospettive non proprio rosee, possiamo affermare che si tratterà di un **anno chiave** per il futuro del settore”, sottolinea **ANFIA**, citando la ripresa della produzione in Italia e la revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2.

Analizzando il mercato per tipologia di alimentazione, si segnala che **le autovetture a benzina** vedono il mercato di dicembre in calo del 30,0%, con una **quota di mercato del 19,4%**, per la prima volta sotto il 20%; allo stesso modo, le **diesel** calano del 28,0%, con una **quota del 9,2%**. Nell'intero 2025, le immatricolazioni di auto a benzina

diminuiscono del 18,2% e quelle delle auto diesel calano del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%. Le autovetture a **gas** rappresentano **l'8,5% dell'immatricolato di dicembre**, interamente composto da autovetture GPL (in calo del 4,4% nel mese). A gennaio-dicembre 2025, le immatricolate a gas (considerando anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 4,2%. Nel totale annuo del 2025, le alimentate a gas costituiscono il 9,2% del mercato.

La **quota di mercato delle vetture elettriche "pure"** invece ha raggiunto **l'11%** del totale con 12.078 unità immatricolate, un raddoppio rispetto al 5,4% di dicembre 2024, ma in calo rispetto al 12,2% di novembre. I veicoli **ibridi plug-in** (PHEV) a dicembre raggiungono una quota del **9,3%**, in aumento rispetto al 3,4% dello stesso mese del 2024 e al 7,2% di novembre 2025. La quota complessiva delle **vetture ricaricabili** raggiunge quindi il **20,3% a dicembre, ma nei 12 mesi si ferma al 12,7%**, ben lontana dalla media degli altri Paesi europei, suddiviso in parti quasi uguali fra BEV (6,2%) e PHEV (6,5%).

Dati che l'UNRAE commenta con un certo rammarico, parlando di **"un altro anno perso per la transizione energetica"**. Commentando il Pacchetto auto europeo, l'associazione sottolinea che **"l'Italia deve fare la sua parte"**, incentivando "una fiscalità delle auto aziendali allineata alle best practice europee". Secondo le analisi condotte dall'Associazione, attraverso limitati aggiustamenti ai parametri fiscali relativi alla deducibilità delle auto aziendali, sarebbe infatti **sufficiente un impegno a carico dell'erario di soli 85 milioni di euro** (al netto dell'extragettito) per incentivare oltre **100.000 autovetture green** nella fascia 0-60 g/km. La Delega Fiscale, recentemente prorogata al 31 dicembre 2026, rappresenta un'occasione imperdibile per intervenire in tal senso.

Per **Massimo Artusi**, presidente Federauto; "il risultato di quest'anno conferma l'inefficacia di una politica di incentivazione discontinua e confusa, ma soprattutto di un quadro normativo europeo che continua ad essere

ideologizzato e che ha creato sconcerto sul mercato – soprattutto nella parte di privati e società – che ha mostrato di non gradire l'auto elettrica se non con il sostegno di un massiccio contributo pubblico, impossibile da sostenere sul lungo periodo”.

LEGGI ANCHE

USA, PMI manifatturiero rallenta a dicembre a 51,8 punti

ECONOMIA – 2 Gennaio 2026

Padiglione Italia al CES di Las Vegas, dalla mobilità alla robotica Visualizzazioni: 3

AGIPRESS Un ecosistema dell'innovazione che unisce la solidità delle proprie radici a una visione tecnologica di frontiera. È questo il racconto dell'Italia che si prepara a sbarcare al CES di Las Vegas, la più grande manifestazione fieristica al mondo dedicata alla tecnologia, in programma dal 6 al 9 gennaio 2026. Sotto il claim *Inspired by legacy, designed by vision*, la missione guidata dall'ICE Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane porterà nel cuore dell'Eureka Park una delegazione di più di 60 organizzazioni tra enti di ricerca, acceleratori di innovazione, attori istituzionali, cluster regionali e startup innovative provenienti da 13 regioni. Cuore pulsante della partecipazione italiana sarà l'Arena Italia, un'area dedicata progettata per ospitare panel tematici, dibattiti e sessioni di pitching con i principali attori dell'ecosistema dell'innovazione e partner internazionali. Le attività nell'Arena prenderanno ufficialmente il via con il taglio del nastro, a cui presenzieranno il presidente di Agenzia ICE Matteo Zoppas, assieme a Kinsey Fabrizio, presidente della Consumer Technology Association (che organizza il CES), alla Console Generale d'Italia a Los Angeles Raffaella Valentini e al Trade Commissioner dell'Ufficio ICE di Los Angeles Giosafat Riganò. Seguirà lo Spritz & Pitch, un tradizionale evento di networking che favorisce l'incontro tra gli stakeholder internazionali e le startup del padiglione. Nel pomeriggio una conversazione con Stéphane Ouaki, capo-dipartimento dell'European Innovation Council (EIC), illustrerà gli strumenti di finanziamento e i programmi di accelerazione dell'UE per le aziende tech che puntano ai mercati globali. Assieme a Ouaki anche Alessandro Liani, CEO di Videosystems, startup italiana presente al CES proprio all'interno del padiglione organizzato dall'EIC. Seguirà un approfondimento sulla transizione verso sistemi energetici puliti e nuovi modelli di mobilità, che vedrà confrontarsi il professor Francesco Cupertino, già rettore del Politecnico di Bari e presidente di Fondazione NEST, Marco Ferrari (CEO di Eltech) e Luca Foresti (Progetto AIDA, Politecnico di Milano). Il progetto AIDA del Politecnico di Milano è protagonista di un'altra area espositiva italiana al CES 2026, curata dall'Ufficio ICE di Chicago nella West Hall del Las Vegas Convention Center, l'area dedicata all'industria automobilistica. Lo spazio, che vede la partecipazione anche di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), Stellantis ed Eldor, presenterà le più avanzate ed innovative tecnologie italiane nel campo dell'elettronica di bordo e dei sistemi di mobilità connessa e autonoma. Nello stand sarà presente una Fiat 500e a guida autonoma, equipaggiata con un robo-driver sviluppato dal Politecnico di Milano: un veicolo che rappresenta un passo concreto verso nuove soluzioni di mobilità intelligente e sostenibile. A seguire, un panel dedicato alle leadership femminile nel tech, con la partecipazione di numerose founder e manager delle startup italiane al CES, in un dibattito focalizzato sul superamento dei pregiudizi di genere nei dati e nell'intelligenza artificiale e le strategie di crescita negli ecosistemi internazionali. La giornata si concluderà con un focus sulla Regione Friuli Venezia Giulia, primo territorio italiano classificato come Strong Innovator dalla Commissione Europea. Grazie al suo ecosistema di ricerca e sviluppo, alla rete di hub scientifici e alla posizione logistica strategica, la regione si presenta come l'ambiente ideale per lo sviluppo di progetti innovativi in settori come l'AI e il quantum computing. L'incontro approfondirà le opportunità di investimento nel territorio e i servizi di supporto offerti dall'agenzia Select Friuli Venezia Giulia. La seconda giornata di aprirà con le prime sessioni di pitch delle startup italiane: la prima dedicata alle soluzioni per l'energia e la mobilità intelligente, seguita da un approfondimento sulle tecnologie per il futuro del lavoro, con focus su EdTech, servizi legali e cybersecurity. Seguirà la presentazione delle iniziative per il 2026 di WMF (WeMakeFuture), fiera internazionale certificata sull'Innovazione AI, Tech e Digital, tra i più importanti eventi in Europa per il comparto. Nel pomeriggio, Marco Paglia (co-presidente di Musixmatch), Marco Palacino (founder di Ovington Capital) e Luciana Mirizzi (CMO di Agos) discuteranno di come l'AI stia trasformando la creazione e distribuzione di contenuti nell'entertainment e nel marketing. Seguirà un incontro con InnovitItalian Innovation and Culture Hub di San Francisco, per esplorare i programmi di supporto che aiutano le startup italiane a validare i propri prodotti e incontrare investitori nella Silicon Valley. Le presentazioni delle startup proseguiranno con una sessione dedicata alla gestione smart dei territori e delle città, seguita da una panoramica sulle innovazioni per il comparto manifatturiero. La giornata si chiuderà con una tavola rotonda sul futuro dell'elettronica di consumo nel retail, con la partecipazione di Alessandro Penasa, CEO del Gruppo DAO, Roberto Omati, GM di Expert Italy, e di Daniele Pucci, CEO e co-founder di Generative Bionics, startup italiana nata nel 2025 da tecnologie sviluppate all'interno dell'Istituto Italiano di Tecnologia (IIT) di Genova con un



round di finanziamenti iniziali da 70 milioni di euro guidato da AMD. Il terzo giorno si aprirà con i pitch focalizzati sul settore della salute e delle scienze della vita, seguiti dalle soluzioni innovative per il lifestyle, lo sport e l'intrattenimento. Chiuderà la mattinata un talk ospitato da bitCorp. Nel pomeriggio un panel organizzato dall'ente nazionale di ricerca Area Science Park storico co-organizzatore della missione italiana al CES affronterà il tema della trasformazione della ricerca scientifica in imprese investibili, e del supporto delle startup in domini tecnologici complessi. L'ultima sessione tematica di pitch sarà dedicata alle innovazioni nel campo del marketing e dei media. L'ultima giornata di appuntamenti in Arena Italia si apre con l'Italian Startup Carousel, una vetrina ad alto ritmo in cui tutte le 51 startup del padiglione avranno un minuto ciascuna per presentare la propria tecnologia a investitori e partner, offrendo una panoramica completa dell'innovazione Made in Italy presente al CES 2026. Le attività del padiglione termineranno con un talk conclusivo a cura di WeMakeFuture. Le innovazioni in mostra spaziano dalla gestione dell'energia green tramite community management e ricarica wireless laser, al monitoraggio di infrastrutture e aree a rischio frane o materiali per l'irrigazione intelligente. Il futuro del lavoro vede protagonisti AI career coach, blockchain per la certificazione di documenti e filiere, software per l'autenticità dei media e cloud per il calcolo avanzato. In ambito sicurezza e health, l'offerta include airbag indossabili contro le cadute, esoscheletri per carichi pesanti o riabilitazione, wearable per lo stato psicologico e sistemi AI di navigazione sanitaria, oltre a sensori per la sonnolenza e selle moto a vibrazione. L'AI supporta anche la finanza personale e il calcio, mentre suole sensorizzate abilitano la navigazione in VR. Infine, l'innovazione tocca il marketing con piattaforme per creator e tool text-to-audio, fino alla smart factory con sensori avanzati, soluzioni plug-and-play per il risparmio energetico e bracci robotici elettrostatici. Il Padiglione Italia sarà collocato nell'Eureka Park, la sezione del CES dedicata alle startup e ai raggruppamenti nazionali promossi dai diversi Paesi insieme alle rispettive organizzazioni a supporto dell'imprenditorialità innovativa. Per questa edizione l'Italia schiera 51 startup provenienti da 13 regioni: le delegazioni più numerose arrivano da Lazio e Lombardia, con una forte presenza anche da Veneto e Puglia. Partecipano inoltre realtà dal Sud Sicilia, Sardegna, Campania, Molise e dal Nord e Centro Piemonte, Trentino-Alto Adige, Emilia-Romagna, Toscana. La Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia partecipa alla missione, oltre che con le sue startup, anche in veste istituzionale. Facebook X WhatsApp Seguici sui social:

HOME ECONOMIA

Auto, **Anfia**: Mercato italiano perde quasi 33mila unità nel 2025, -2,1% su 2024

02 Gennaio 2026

A dicembre 2025, il mercato italiano dell'auto totalizza 108.075 immatricolazioni, pari al 2,2% in più rispetto ai volumi di dicembre 2024, che aveva totalizzato 105.726 unità. Nell'intero 2025 i volumi complessivi si attestano a 1.525.722 unità, in flessione del 2,1% rispetto a quelli di gennaio-dicembre 2024. Se confrontate con il 2019, le immatricolazioni del solo mese di dicembre risultano in calo del 23%, mentre le immatricolazioni dell'intero anno risultano inferiori del 20,4% rispetto ai volumi pre-pandemia. A comunicarlo è **l'Anfia**.

(Segue)

TUTTI GLI EVENTI CONNECT

Ti potrebbe interessare anche



Auto, Fiat si conferma nel 2025 il marchio più venduto del mercato italiano

02 Gennaio 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

B B% B BB B\$ BB BB

E C E E EC C E
E C E C C

LA DRE
Radiocor

B B B B MB B B B BB B B BI BB
 B B B B B BB B B B BB
 B B B BB BB B B B BB B
 B B B B B BB B B B B
 B B B B BB B B B
 BB B B B B BB B
 B B B B B BB B B B
 B B B B BB B B B BB
 B B B B BB B B B B B
 B B B B B B B B B
 B B BB B B B B B B
 B B BB B B B B B B
 I B BB B B B B B B B BB
 B B B B B B B B B
 B B B B B B B B B B
 B B kv B B B B B B BB B
 B B B B B BB B B B B
 B B B B %v B B B B B BB B
 B B B B BB B B B B
 B B B B B B B B B
 B B B B B B B B
)
 Cr MI B B B BB
 B

E
E

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

B B% B BB B\$ BB BB

E C E E C %
€ C C C C EC



BBB B B
B B B
B M B
B B B B
B B B
B B B B
B BB B B
B B B B
B B B B

BB B B B BB B BB B B
BB B B CvB () C

v B B B B B B B B M BB
B M B B BB B B B B B B
B B B B B B B B B M
B BB BB B B B B

MB B B B B B BB B B B BB
B BB B B B

B B B B BB B BB B\$ B B B B
B B B B BB B BB B BB B BB B
BB B B B B I B B B B B
B BB B B BB B

I BB BB B B B B BB B B B B
B B B B B BB B B B BB B
B B B B BB B B B () C B BB B
B M BB B B B B B B BB B

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

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, immatricolazioni a 1,5 milioni nel 2025: dicembre cresce ma l'anno chiude a -2,1%

Il mercato auto chiude con 33 mila immatricolazioni in meno sul 2024. Dicembre segna +2,2% grazie agli incentivi, ma il gap col 2019 resta sopra il 20%. Dicembre chiude in ripresa, ma il bilancio dell'anno resta in rosso. Le immatricolazioni di auto nuove tornano a crescere nell'ultimo mese del 2025, con 108.075 vetture e un aumento del 2,2% rispetto a dicembre 2024. Un segnale incoraggiante che però non cambia il risultato complessivo: l'anno si chiude con 1.525.722 immatricolazioni, in calo del 2,1% rispetto al 2024, pari a quasi 33 mila auto in meno, secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il rimbalzo di fine anno interrompe il calo di ottobre e il dato sostanzialmente piatto di novembre, ma resta insufficiente a invertire una tendenza che accompagna il mercato da mesi. Il confronto di lungo periodo continua a pesare: rispetto al 2019, ultimo anno prima della pandemia, le immatricolazioni di dicembre risultano inferiori del 23%, mentre sull'intero anno il divario raggiunge il 20,4%. Un livello che fotografa una domanda ancora compressa, tra inflazione, costo del credito e incertezza sulle scelte tecnologiche. di Massimiliano Jattoni Dall'Asén La lettura dell'industria resta prudente. Per l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia), la crescita di dicembre è legata anche a fattori contingenti, in particolare alla coda degli incentivi sull'elettrico attivati a fine ottobre. «Come previsto, il 2025 chiude con una variazione negativa», osserva Roberto Vavassori, sottolineando come l'ultimo mese abbia beneficiato di una spinta che non si è riflessa sull'intero esercizio. La composizione delle vendite conferma una transizione ancora disomogenea. Nel mese di dicembre le auto elettriche a batteria (Bev) raggiungono l'11,2% di quota di mercato, mentre sull'intero anno si fermano al 6,2%, in aumento rispetto al 4,1% del 2024 ma ancora lontane da una diffusione strutturale. Più marcato il balzo delle ibride plug-in (Phev), che nel solo mese più che raddoppiano la quota, arrivando al 9,1% dal 3,5% di un anno prima, anche in vista delle modifiche ai parametri omologativi in vigore dal 2026 e del conseguente smaltimento delle vetture in stock. di Redazione Economia Sul fronte opposto, le alimentazioni tradizionali continuano a perdere terreno. A dicembre le immatricolazioni di auto a benzina calano del 30%, con una quota che scende per la prima volta sotto il 20%. Il diesel arretra del 28%, fermandosi al 9,2%. Guardando all'intero 2025, la benzina registra un calo del 18,2% e il diesel del 31,5%, con quote rispettivamente del 24,4% e del 9,7%. A sostenere i volumi restano soprattutto le ibride non ricaricabili. Le mild e full hybrid crescono dell'8% nel 2025 e arrivano a rappresentare oltre il 44% del mercato, confermandosi la soluzione preferita da una parte ampia dei consumatori in una fase di passaggio ancora incerta. Il quadro che emerge è quello di un settore in equilibrio precario. Il 2026, avverte l'industria, sarà un anno chiave: tra nuovi modelli, piani produttivi e la revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO₂, la sfida sarà trovare un punto di incontro tra obiettivi ambientali e sostenibilità economica. Per ora, il recupero di dicembre resta un segnale isolato, incapace di cancellare un anno chiuso in negativo. Nuova app L'Economia. News, approfondimenti e l'assistente virtuale al tuo servizio. Iscriviti alle newsletter de L'Economia. Analisi e commenti sui principali avvenimenti economici a cura delle firme del Corriere. Le guide per approfondire i temi più discussi Dubbi su casa, tasse, risparmio, pensioni? Leggi le risposte e scrivi la tua domanda Risponde Lorenzo Meroni Risponde Lorenzo Meroni Risponde Lorenzo Meroni di Redazione Economia

Mercato auto, in Italia il 2025 si è chiuso con un calo del 2,1%. Le previsioni di quest'anno

A dicembre 108.075 nuove immatricolazioni per una crescita trainata dai bonus per le elettriche, arrivate al 6,2% di quota. Ma non basta a invertire il bilancio annuale negativo dove molti brand sono finiti in negativo. Il mercato dell'auto in Italia chiude il 2025 in territorio negativo, confermando una difficoltà ormai strutturale che neppure il timido rimbalzo di dicembre riesce a mascherare. Secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'ultimo mese dell'anno sono state immatricolate 108.075 autovetture, il 2,2% in più rispetto a dicembre 2024. Un risultato che però non basta a risollevarlo il consuntivo annuale, fermo a 1.525.722 unità (-2,1%), ancora lontanissimo sia dai livelli pre-pandemia sia dai picchi storici del mercato italiano. Il paradosso è ci possiamo consolare con quanto succede negli altri grandi mercati europei. Secondo i dati dell'ACEA, fermi a novembre, la Francia è sotto il livello ante-pandemia di ben il 27,2%, mentre la Germania perde il 21,4% e meglio vanno il Regno Unito, che accusa però un calo del 13,3%, mentre la Spagna è sotto del 9,3%. Il nodo centrale resta la domanda dei privati, vero grande malato del mercato. Anche a dicembre il canale segna un calo (-3,5%) e sull'intero anno perde il 9,3%, pari a quasi 85.000 unità in meno. Una flessione che non viene compensata dalla crescita delle autoimmatricolazioni (meglio note come Km zero) e, soprattutto, del noleggio, che nel 2025 aumenta del 12,5% arrivando a rappresentare il 28,5% del mercato. Il saldo finale resta quindi negativo, con circa 29.000 vetture in meno rispetto al 2024. E questo nonostante la spinta degli incentivi sulle auto elettriche che registrano un +107% a dicembre, raggiungendo l'11% di quota mensile, ma nel complesso dell'anno si fermano al 6,2%. «Un altro anno perso per la transizione», sottolinea l'UNRAE, evidenziando come la domanda BEV resti fortemente dipendente dai bonus. Un dicembre memorabile per l'auto elettrica: +107% rispetto al 2024. Restando in tema alimentazioni, non stupisce che benzina e diesel continuino a perdere terreno visto che stanno sparendo dalle gamme: sull'intero 2025, la benzina registra un calo del 18,2% e il diesel del 31,5%, con quote di mercato scese rispettivamente al 24,4% e al 9,7%. La scarsa vocazione degli italiani alla ricarica è confermata dal successo delle auto mild e full hybrid che crescono del 7,8% nel 2025 e arrivano a rappresentare oltre il 44% del mercato. Bene anche le plug-in, favorite dalle migliorie tecniche e da una normativa fiscale favorevole per le aziende: hanno rappresentato il 6,5% dell'immatricolato totale con un quasi raddoppio (+88,1%). Quanto alle già citate elettriche, vero che da anni non si verificava un aumento del genere, ma è corretto sottolineare che tutto il 'boost' ha portato a un passaggio dal 4,2% al 6,2%. Siamo sempre lontanissimi dalla media continentale del 16,9% a novembre. Il quadro 2025 è negativo, in misura diversa, per gran parte dei gruppi e delle Case. Stellantis chiude a -6,25% nel complesso con solo Alfa Romeo (+23,27%) e la debuttante cinese Leapmotor in positivo. Sotto anche Volkswagen, sia pure del 2,13%, nonostante l'eccellente risultato di Cupra (+35%). E, a sorpresa, è andata male pure a Renault (-8,02%) perchè al lieve calo di Dacia (-2,03%) ha fatto riscontro il -14,71% del brand principale. Chapeau, invece, al Gruppo Bmw: -3,07% per Mini e +32,09% per la marca tedesca hanno portato a un aumento complessivo del 7,35%. La top ten dei brand in Italia vede nell'ordine Fiat, Toyota (sotto dell'1,79%, anche questa è sorprendente), Volkswagen, Dacia, Peugeot, Renault, Bmw, Audi, Jeep e Ford. A parte la già citata Bmw è cresciuta solo Audi, dell'1,52%. Da segnalare che in dicembre, per la prima volta BYD è entrata nella top ten con 3347 immatricolazioni. Finalmente un anno positivo per Alfa Romeo: +23,27% «Guardando al 2026 appena iniziato, pur di fronte a prospettive non proprio rosee, possiamo affermare che si tratterà di un anno chiave per il futuro del settore. Questo sia nell'ottica di un avanzamento dei piani di produzione di autoveicoli nel nostro Paese, con il lancio di nuovi modelli che speriamo possano risollevarlo i volumi, sia considerando gli impatti sui consumatori e sull'industria della revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2. Auspichiamo che quest'ultima possa assumere, con i prossimi step, una connotazione più incisiva e più vicina alle reali esigenze che la transizione del settore automotive ha messo in evidenza in questi anni» è il commento di Roberto Vavassori, presidente di Anfia. Sempre pensando all'anno appena iniziato, Dataforce ha elaborato una stima che prevede un incremento delle immatricolazioni attorno al 5% per il mercato italiano (esattamente del +4,94%) con 1.612.000 unità, quasi 76 mila in più rispetto al 2025. L'incremento maggiore (in termini di volumi) dovrebbe essere quello del canale dei privati: +7%, con oltre 58 mila targhe aggiuntive, potrebbe raggiungere quota 890 mila immatricolazioni. Stabili le vendite dirette aziendali (+0,48%) a quota 85 mila unità, in leggera crescita il noleggio a lungo termine (+1,6%), quasi 5 mila targhe in più. Vistoso (+10,9%) il balzo in avanti del noleggio a breve termine, che dovrebbe portare a 13 mila targhe aggiuntive (raggiungendo 133 mila unità) e stabili le auto-immatricolazioni, appena sotto quota 200 mila. «L'ottimismo per questa "ripresina" è dovuto all'osservazione della realtà del mercato attuale: i listini si stanno aggiornando con moltissimi modelli di nuova generazione, alcuni

proposti a prezzi ben più competitivi e anche i brand cinesi sembrano essere definitivamente sdoganatisper una larga schiera di consumatori, attirati dalle politiche commerciali di prezzo molto aggressivo e da contenuti prodotto in alcuni casi anche superiori a quelli dei marchi europei» spiega Salvatore Saladino, country manager Dataforce Italia.

Record di tasse sull'auto: 83 miliardi di euro nel 2024

Lo Stato, le regioni, le province e i comuni hanno incassato, grazie alla motorizzazione nel suo complesso il 4,5% in più rispetto al 2023. Per l'Anfia ora le entrate tributarie dell'auto valgono il 13,4% del totale in Italia. Prendendola ironicamente, si può dire una volta di più che nel loro complesso gli automobilisti italiani siano un gigantesco bancomat per lo Stato, le Regioni, le Province e i Comuni che hanno incassato, grazie alla motorizzazione nel complesso, la cifra incredibile di 83,04 miliardi di euro, il 4,5% in più rispetto al 2023. Lo ha reso noto l'Anfia, l'associazione tra le industrie della filiera automobilistica, rivelando che in Italia l'incidenza sul PIL del gettito fiscale derivante dal comparto auto è, nel 2023, ultimo anno disponibile per questo tipo di confronto, la più alta tra i quattro maggiori Paesi dell'Unione europea (Germania, Francia, Italia e Spagna): 3,7% contro una media di circa il 2,9%. Un peso fiscale che sulle entrate tributarie nazionali complessive vale il 13,4%, leggermente in calo rispetto all'incidenza registrata nel 2023 (13,6%) per effetto di un trend di crescita delle entrate tributarie nazionali (+5,6%) superiore a quello del gettito fiscale derivante dalla motorizzazione - crescono sia le imposte dirette (+8,3%) che quelle indirette (+2,3%), basate sui consumi. I numeri arrivano dall'Anfia: «Nel 2024 il settore automotive stabilisce un nuovo record sul gettito fiscale commenta Roberto Vavassori, presidente di Anfia - e dei tre momenti impositivi del ciclo di vita contributivo degli autoveicoli, è sempre quello relativo all'utilizzo a pesare maggiormente sul totale delle entrate tributarie derivanti dal settore, di cui rappresenta il 79,2%, superando i 65 miliardi con un +4,5% rispetto al 2023». Le accise sui carburanti restano un'enorme fonte di entrate per lo Stato. Secondo l'analisi di Anfia, concorrono a realizzare una cifra così elevata voci di prelievo fiscale come quelle relative ai carburanti (39,73 miliardi) e all'Iva su manutenzione e riparazione, acquisto ricambi, accessori e pneumatici (14,05 miliardi, in aumento del 15,5% rispetto al 2023). Al secondo posto si posiziona il gettito derivante dall'acquisto (versamento Iva, diritti Mctc e Ipt), l'11,8% del totale, pari a 9,78 miliardi, in aumento del 5,5% rispetto al 2023 per l'effetto combinato del lieve calo (-0,5%) delle immatricolazioni di auto nuove e dell'aumento (+8,2%) dei passaggi di proprietà reali delle auto usate nell'anno 2024. Il gettito derivante dal possesso, infine, vale il 9% del totale, ovvero 7,48 miliardi (+3% rispetto al 2023), pari al totale dei versamenti del bollo auto. Guardando al 2025, secondo le stime Anfia, il carico fiscale potrebbe rimanere pressoché stabile a 83 miliardi (-0,1%), anche considerando che, secondo le ultime previsioni, il mercato auto chiuderà l'anno con una contrazione intorno al 2,5% sul 2024. «Tengo a sottolineare, - spiega Vavassori - che in Italia l'incidenza del gettito fiscale derivante dal comparto sul PIL è la più alta tra i maggiori Paesi europei». In riferimento al gettito derivante dal possesso dell'autoveicolo, ovvero dai versamenti del bollo auto, quello 2024 (pari a circa 7,5 miliardi) ha evidenziato una crescita del 3% rispetto al 2023 (quando era di 7,26 miliardi) a causa di diversi fattori tra cui l'aumento del valore medio delle vetture e della potenza fiscale, la revisione di esenzioni e agevolazioni - alcune Regioni hanno infatti ridotto le agevolazioni, ad esempio per le auto storiche o per gli ibridi dopo i primi 3-5 anni di utilizzo, aumentando così il numero di contribuenti tenuti al pagamento - e il miglioramento della lotta all'evasione. Contribuisce al risultato anche il progressivo aumento del parco circolante italiano, cresciuto già nel 2023, che nel 2024 supera i 47 milioni di autoveicoli con 41,3 milioni di vetture). Guardando al 2025, il mercato del nuovo, come si è detto, riporterà una flessione significativa, mentre il mercato dell'usato si conferma come alternativa solida e in crescita, sia nei passaggi di proprietà reali delle autovetture (+2% nei primi 11 mesi) sia nelle richieste di finanziamento, con una tendenza sempre più evidente verso modelli meno economici con una preferenza crescente per vetture di fascia medio-alta.

Auto, immatricolazioni dicembre in aumento del 2,2% con coda incentivi

Il 2025 vede 1.525.722 auto immatricolate in calo del 2,12% rispetto al 2024 secondo i dati del MIT (Teleborsa) - Il mese di dicembre chiude con 108.075 auto immatricolate in Italia in aumento del 2,22% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, "grazie anche alla coda degli incentivi sull'elettrico". Il dato porta il complessivo dell'anno a 1.525.722 unità, in calo del 2,12% rispetto al 2024. Un dato sostanzialmente in linea con le previsioni formulate dalle associazioni di settore come UNRAE ed ANFIA. E' quanto emerge dal consueto rapporto mensile del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), secondo cui i trasferimenti di proprietà di auto usate sono stati 489.142, in aumento del 3,62% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Il totale dell'anno si attesta a 5.703.282 unità (+4,05% sul 2024) Il volume globale delle vendite mensili, pari a 597.217, ha pertanto interessato per il 18,10% vetture nuove e per l'81,90% vetture usate. La Top Ten del mese di dicembre vede in testa la Fiat Panda con 7.445 auto immatricolate. Ad una certa distanza la Dacia Sandero, la Toyota Yaris e Jeep Aveger con meno di 3mila veicoli immatricolati. Seguono T-ROC, Aygo, T03 con almeno 2mila unità, mentre sono in coda Clio, Tguan e C3. La quota di mercato di Fiat a dicembre è salita all'8,56%, rispetto il 5,86% registrato nello stesso mese del 2024. Nell'intero 2025 la quota di mercato si attesta al 9,43% rispetto al 9,23% del 2024. "Con il 2025 anno complicato anche dal punto di vista del contesto macroeconomico chiudiamo una pagina negativa per il mercato e, guardando all'appena iniziato, pur di fronte a prospettive non proprio rosee, possiamo affermare che si tratterà di un anno chiave per il futuro del settore", sottolinea ANFIA, citando la ripresa della produzione in Italia e la revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2. Analizzando il mercato per tipologia di alimentazione, si segnala che le autovetture a benzina vedono il mercato di dicembre in calo del 30,0%, con una quota di mercato del 19,4%, per la prima volta sotto il 20%; allo stesso modo, le diesel calano del 28,0%, con una quota del 9,2%. Nell'intero 2025, le immatricolazioni di auto a benzina diminuiscono del 18,2% e quelle delle auto diesel calano del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%. Le autovetture a gas rappresentano l'8,5% dell'immatricolato di dicembre, interamente composto da autovetture GPL (in calo del 4,4% nel mese). A gennaio-dicembre 2025, le immatricolate a gas (considerando anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 4,2%. Nel totale annuo del 2025, le alimentate a gas costituiscono il 9,2% del mercato. La quota di mercato delle vetture elettriche "pure" invece ha raggiunto l'11% del totale con 12.078 unità immatricolate, un raddoppio rispetto al 5,4% di dicembre 2024, ma in calo rispetto al 12,2% di novembre. I veicoli ibridi plug-in (PHEV) a dicembre raggiungono una quota del in aumento rispetto al 3,4% dello stesso mese del 2024 e al 7,2% di novembre 2025. La quota complessiva delle vetture ricaricabili raggiunge quindi il 20,3% a dicembre, ma nei 12 mesi si ferma al 12,7%, ben lontana dalla media degli altri Paesi europei, suddiviso in parti quasi uguali fra BEV (6,2%) e PHEV (6,5%). Dati che l'UNRAE commenta con un certo rammarico, parlando di "un altro anno perso per la transizione energetica". Commentando il Pacchetto auto europeo, l'associazione sottolinea che "l'Italia deve fare la sua parte", incentivando "una fiscalità delle auto aziendali allineata alle best practice europee". Secondo le analisi condotte dall'Associazione, attraverso limitati aggiustamenti ai parametri fiscali relativi alla deducibilità delle auto aziendali, sarebbe infatti sufficiente un impegno a carico dell'erario di soli 85 milioni di euro (al netto dell'extraggettito) per incentivare oltre 100.000 autovetture green nella fascia 0-60 g/km. La Delega Fiscale, recentemente prorogata al 31 dicembre 2026, rappresenta un'occasione imperdibile per intervenire in tal senso. Per Massimo Artusi, presidente Federauto; "il risultato di quest'anno conferma l'inefficacia di una politica di incentivazione discontinua e confusa, ma soprattutto di un quadro normativo europeo che continua ad essere ideologizzato e che ha creato sconcerto sul mercato - soprattutto nella parte di privati e società - che ha mostrato di non gradire l'auto elettrica se non con il sostegno di un massiccio contributo pubblico, impossibile da sostenere sul lungo periodo".

Vai alla navigazione principale

Vai al contenuto

Vai al footer

☰ 🔍 **24** Economia Industria

f X in ...

In Evidenza Criptovalute Spread BTP-Bund FTSE-MIB Petrolio

24+

Abbonati

Accedi

Publicità

24

I NOSTRI VIDEO



Lagarde fa gli auguri a Bulgaria nell'Euro: brinderò con vino bulgaro



Capodanno: Coldiretti, 104 euro a famiglia per il cenone, +7% su 2024



Autostrade: dal primo gennaio rincari dell'1,5%

Servizio | Area Science Park

Oltre 50 start up italiane al Ces 2026 a Las Vegas

Le innovazioni presentate spaziano dalle scienze della vita ai nuovi materiali, dalle tecnologie energetiche al digitale avanzato, l'AI e il cloud

di Enrico Netti

2 gennaio 2026



Loading...

I punti chiave

- [Il calendario](#)
- [L'Italia al Ces 2026](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Ascolta la versione audio dell'articolo


 ⌚ 6' di lettura | [English Version](#) ⓘ


Anno dopo anno cresce la presenza di start up italiane al Ces di Las Vegas. Quest'anno la missione organizzata da Area Science Park punta sul deep tech e porterà negli States 51 start up che esportano nel padiglione organizzato assieme ad Agenzia Ice un gruppo di imprese innovative con soluzioni made in Italy ad alta intensità scientifica che spaziano dalle scienze della vita ai nuovi materiali, fino alle tecnologie energetiche e al digitale avanzato. Per Area Science Park rappresenta un punto di caduta internazionale di una strategia complessa che vede l'ente impegnato in questi anni nel supporto strutturale all'innovazione e al trasferimento tecnologico, in una filiera che unisce ricerca di base e sviluppo imprenditoriale nei settori a più alto potenziale di impatto. L'obiettivo è mettere a sistema le infrastrutture di ricerca e le competenze scientifiche per supportare la crescita di imprese capaci di rispondere alle sfide del futuro. Il padiglione italiano al Ces 2026 è situato nell'Eureka Park, cuore pulsante dell'innovazione globale della manifestazione.

Saranno presenti realtà che puntano sulla transizione energetica, con piattaforme per comunità solari e ricarica laser wireless, alla gestione smart del territorio e dell'agricoltura, attraverso materiali idro-ritentivi e monitoraggi infrastrutturali di ponti e aree a rischio. L'innovazione ridisegna i processi produttivi e lavorativi grazie a sensoristica industriale avanzata, sistemi di cybersecurity su blockchain e AI per il career coaching, ma pone al centro anche la persona: dalla salute, con esoscheletri, airbag indossabili e monitoraggio psicofisico, alla mobilità sicura con dispositivi anti-sonnolenza. L'intelligenza artificiale e la realtà virtuale, infine, rivoluzionano il lifestyle e l'industria creativa, spaziando da advisor finanziari e sportivi a suole per muoversi nel metaverso, fino a piattaforme per il cloud computing, l'influencer marketing e la certificazione di contenuti multimediali.

 Pubblicità
 Loading...

Proprio nella settimana del Ces giunge a compimento la prima fase di «Deep tech revolution», programma del valore di un milione di euro dedicato a progetti d'impresa innovativi ad alta tecnologia. L'iniziativa ha visto la candidatura di progetti da 14 regioni italiane, ora al vaglio finale: entro il 15 gennaio 2026 saranno annunciati i cinque vincitori che

accederanno a finanziamenti e, per la prima volta, all'utilizzo diretto delle piattaforme tecnologiche dell'ente, dalla genomica alla microscopia avanzata. Deep Tech Revolution mette infatti a disposizione, oltre ai contributi in denaro, anche servizi ad alta tecnologia che includono l'accesso a infrastrutture di ricerca e laboratori avanzati del campus di Trieste.

«La partecipazione al Ces 2026 va letta come parte di un investimento strutturale sul deep tech. Non ci limitiamo ad accompagnare le start up in fiera; stiamo costruendo l'infrastruttura scientifica ed economica che permette loro di nascere e competere - racconta Fabrizio Rovatti, dirigente tecnologo di Area Science Park -. Negli ultimi anni abbiamo lavorato per andare oltre il semplice affiancamento imprenditoriale, garantendo un supporto scientifico hard mettendo a disposizione laboratori e capitali. In questo contesto Las Vegas rimane un passaggio fondamentale: qui le tecnologie, anche di frontiera, hanno l'opportunità di confrontarsi con i trend globali e cercare quella validazione di mercato necessaria per scalare. La forte trazione deep tech delle startup che accompagniamo quest'anno dimostra che la direzione intrapresa è quella giusta per presidiare le tecnologie del futuro». Area Science Park ha curato l'organizzazione dell'Academy dedicata alle start up italiane. Attraverso un percorso di preparazione specifica, le imprese hanno lavorato su pitch e strategie di approccio a investitori e media internazionali, massimizzando le opportunità di nuove relazioni offerte dalla fiera. L'ente sarà inoltre protagonista attivo nell'agenda del padiglione Italia, organizzando un panel tematico che vedrà il confronto tra stakeholder dell'innovazione e investitori internazionali sui temi del deep tech e del trasferimento tecnologico.

Hub digitale 160

Tutte le iniziative dedicate ai 160 anni del Sole 24 Ore

24

Scopri di più →

ABBONAMENTO II

Sole 24 Ore -30% + 10 ebook gratis

24

Scopri di più →

Il calendario

Nei quattro giorni di partecipazione nel Padiglione Italia, sotto il claim «Inspired by legacy, designed by vision» la missione dell'Ice nel Eureka Park porta enti di ricerca, acceleratori, cluster regionali e start up.

Il 6 gennaio le attività nell'Arena prenderanno ufficialmente il via con il taglio del nastro, a cui presenzieranno il presidente di Agenzia Ice Matteo Zoppas, assieme a Kinsey Fabrizio, presidente della Consumer Technology Association (che organizza il CES), alla Console Generale d'Italia a Los Angeles Raffaella Valentini e al Trade Commissioner dell'Ufficio Ice di Los Angeles Giosafat Riganò. Seguirà lo "Spritz & Pitch", un tradizionale evento di networking che favorisce l'incontro tra gli stakeholder internazionali e le startup del padiglione.

Nel pomeriggio seguirà un approfondimento sulla transizione verso

sistemi energetici puliti e nuovi modelli di mobilità, che vedrà confrontarsi il professor Francesco Cupertino, già rettore del Politecnico di Bari e presidente di Fondazione NEST, Marco Ferrari (CEO di Eltech) e Luca Foresti (Progetto AIDA, Politecnico di Milano). Il progetto AIDA del Politecnico di Milano è protagonista di un'altra area espositiva italiana al CES 2026, curata dall'Ufficio ICE di Chicago nella West Hall del Las Vegas Convention Center, l'area dedicata all'industria automobilistica. Lo spazio, che vede la partecipazione anche di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), Stellantis ed Eldor, presenterà le più avanzate ed innovative tecnologie italiane nel campo dell'elettronica di bordo e dei sistemi di mobilità connessa e autonoma. Nello stand sarà presente una Fiat 500e a guida autonoma, equipaggiata con un robo-driver sviluppato dal Politecnico di Milano: un veicolo che rappresenta un passo concreto verso nuove soluzioni di mobilità intelligente e sostenibile. A seguire, un panel dedicato alle leadership femminile nel tech, con la partecipazione di numerose founder e manager delle startup italiane al Ces, in un dibattito focalizzato sul superamento dei pregiudizi di genere nei dati e nell'intelligenza artificiale e le strategie di crescita negli ecosistemi internazionali. La giornata si concluderà con un focus sulla Regione Friuli Venezia Giulia, primo territorio italiano classificato come "Strong Innovator" dalla Commissione Europea. Grazie al suo ecosistema di ricerca e sviluppo, alla rete di hub scientifici e alla posizione logistica strategica, la regione si presenta come l'ambiente ideale per lo sviluppo di progetti innovativi in settori come l'AI e il quantum computing. L'incontro approfondirà le opportunità di investimento nel territorio e i servizi di supporto offerti dall'agenzia Select Friuli Venezia Giulia.

La seconda giornata si aprirà con le prime sessioni di pitch delle startup italiane: la prima dedicata alle soluzioni per l'energia e la mobilità intelligente, seguita da un approfondimento sulle tecnologie per il futuro del lavoro, con focus su EdTech, servizi legali e cybersecurity. Seguirà la presentazione delle iniziative per il 2026 di WMF (WeMakeFuture), fiera internazionale certificata sull'Innovazione AI, Tech e Digital, tra i più importanti eventi in Europa per il comparto. Nel pomeriggio, Marco Paglia (co-presidente di Musixmatch), Marco Palacino (founder di Ovington Capital) e Luciana Mirizzi (CMO di Agos) discuteranno di come l'AI stia trasformando la creazione e distribuzione di contenuti nell'entertainment e nel marketing. Le presentazioni delle startup proseguiranno con una sessione dedicata alla gestione smart dei territori e delle città, seguita da una panoramica sulle innovazioni per il comparto manifatturiero.

La giornata si chiuderà con una tavola rotonda sul futuro dell'elettronica di consumo nel retail, con la partecipazione di Alessandro Penasa, CEO del Gruppo DAO, Roberto Omati, GM di Expert Italy, e di Daniele Pucci, CEO e co-founder di Generative Bionics, startup italiana nata nel 2025 da tecnologie sviluppate all'interno dell'Istituto Italiano di Tecnologia (IIT) di Genova con un round di finanziamenti iniziali da 70 milioni di euro guidato da AMD.

L'otto gennaio si aprirà con i pitch focalizzati sul settore della salute e delle scienze della vita, seguiti dalle soluzioni innovative per il lifestyle, lo sport e l'intrattenimento. Chiuderà la mattinata un talk ospitato da bitCorp. Nel pomeriggio un panel organizzato dall'ente nazionale di ricerca Area Science Park – storico co-organizzatore

della missione italiana al CES – affronterà il tema della trasformazione della ricerca scientifica in imprese investibili, e del supporto delle startup in domini tecnologici complessi. L'ultima sessione tematica di pitch sarà dedicata alle innovazioni nel campo del marketing e dei media.

L'ultima giornata di appuntamenti in Arena Italia sarà il 9 gennaio: i lavori si apriranno con l'Italian Startup Carousel, una vetrina ad alto ritmo in cui tutte le 51 startup del padiglione avranno un minuto ciascuna per presentare la propria tecnologia a investitori e partner, offrendo una panoramica completa dell'innovazione Made in Italy presente al CES 2026. Le attività del padiglione termineranno con un talk conclusivo a cura di WeMakeFuture.

L'Italia al Ces 2026

Le innovazioni in mostra spaziano dalla gestione dell'energia green tramite community management e ricarica wireless laser, al monitoraggio di infrastrutture e aree a rischio frane o materiali per l'irrigazione intelligente. Il futuro del lavoro vede protagonisti AI 'career coach', blockchain per la certificazione di documenti e filiere, software per l'autenticità dei media e cloud per il calcolo avanzato. In ambito sicurezza e health, l'offerta include airbag indossabili contro le cadute, esoscheletri per carichi pesanti o riabilitazione, wearable per lo stato psicologico e sistemi AI di navigazione sanitaria, oltre a sensori per la sonnolenza e selle moto a vibrazione. L'AI supporta anche la finanza personale e il calcio, mentre suole sensorizzate abilitano la navigazione in VR. Infine, l'innovazione tocca il marketing con piattaforme per creator e tool text-to-audio, fino alla smart factory con sensori avanzati, soluzioni plug-and-play per il risparmio energetico e bracci robotici elettrostatici.

Riproduzione riservata ©

ARGOMENTI [innovazione](#) [Italia](#) [Las Vegas](#) [Advanced Micro Devices](#)

[Friuli Venezia Giulia](#)

Per approfondire

Accudire presenta il cervello quantico che aiuta a decidere nell'incertezza

24

Loading...

Brand connect

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, immatricolazioni dicembre in aumento del 2,2% con coda incentivi

Il 2025 vede 1.525.722 auto immatricolate in calo del 2,12% rispetto al 2024 secondo i dati del MIT

TELEBORSA

Publicato il 02/01/2026
Ultima modifica il 02/01/2026 alle ore 18:51



Il mese di dicembre chiude con **108.075 auto immatricolate in Italia, in aumento del 2,22%** rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, "grazie anche alla **coda degli incentivi sull'elettrico**". Il dato porta il **complessivo dell'anno a 1.525.722 unità, in calo del 2,12%** rispetto al

2024. Un dato sostanzialmente in linea con le previsioni formulate dalle associazioni di settore come UNRAE ed ANFIA.

E' quanto emerge dal consueto rapporto mensile del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), secondo cui i **trasferimenti di proprietà di auto usate** sono stati **489.142, in aumento del 3,62%** rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Il totale dell'anno si attesta a **5.703.282 unità (+4,05% sul 2024)**.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 597.217, ha pertanto interessato per il 18,10% vetture nuove e per l'81,90% vetture usate.

La **Top Ten** del mese di dicembre vede in testa la Fiat Panda con 7,445 auto immatricolate. Ad una certa distanza la Dacia Sandero, la Toyota Yaris e Jeep Aveger con meno di 3mila veicoli immatricolati. Seguono T-ROC, Aygo, T03 con almeno 2mila unità, mentre sono in coda Clio, Tguan e C3.

La **quota di mercato di Fiat** a dicembre è salita all'8,56%, rispetto il 5,86% registrato nello stesso mese del 2024. **Nell'intero 2025** la quota di mercato si attesta **al 9,43%** rispetto al 9,23% del 2024.

"Con il 2025 - anno complicato anche dal punto di vista del contesto macroeconomico - **chiudiamo una pagina negativa per il mercato** e, guardando al **2026** appena iniziato, pur di fronte a prospettive non proprio rosee, possiamo affermare che si tratterà di un **anno chiave** per il futuro del settore", sottolinea **ANFIA**, citando la ripresa della produzione in Italia e la

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

02/01/2026



Tesla, a dicembre crollano le immatricolazioni in Francia e Svezia, volano in Norvegia

02/01/2026

Eventi e scadenze del 2 gennaio 2026

01/12/2025

Auto, mercato italiano fermo anche a novembre

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

02/01/2026

FT: "Lagarde guadagna il 50% in più di quanto dichiara Bce"

02/01/2026

Enphase Energy, prevale lo scenario rialzista a New York

02/01/2026

A New York, forte ascesa per Super Micro Computer

revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2.

Analizzando il mercato per tipologia di alimentazione, si segnala che **le autovetture a benzina** vedono il mercato di dicembre in calo del 30,0%, con una **quota di mercato del 19,4%**, per la prima volta sotto il 20%; allo stesso modo, le **diesel** calano del 28,0%, con una **quota del 9,2%**. Nell'intero 2025, le immatricolazioni di auto a benzina diminuiscono del 18,2% e quelle delle auto diesel calano del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%. Le autovetture **a gas** rappresentano **l'8,5% dell'immatricolato di dicembre**, interamente composto da autovetture GPL (in calo del 4,4% nel mese). A gennaio-dicembre 2025, le immatricolate a gas (considerando anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 4,2%. Nel totale annuo del 2025, le alimentate a gas costituiscono il 9,2% del mercato.

La **quota di mercato delle vetture elettriche "pure"** invece ha raggiunto l'**11%** del totale con 12.078 unità immatricolate, un raddoppio rispetto al 5,4% di dicembre 2024, ma in calo rispetto al 12,2% di novembre. I veicoli **ibridi plug-in (PHEV)** a dicembre raggiungono una quota del **9,3%**, in aumento rispetto al 3,4% dello stesso mese del 2024 e al 7,2% di novembre 2025. La quota complessiva delle **vetture ricaricabili** raggiunge quindi il **20,3% a dicembre**, **ma nei 12 mesi si ferma al 12,7%**, ben lontana dalla media degli altri Paesi europei, suddiviso in parti quasi uguali fra BEV (6,2%) e PHEV (6,5%).

Dati che **l'UNRAE** commenta con un certo rammarico, parlando di **"un altro anno perso per la transizione energetica"**. Commentando il Pacchetto auto europeo, l'associazione sottolinea che **"l'Italia deve fare la sua parte"**, incentivando "una fiscalità delle auto aziendali allineata alle best practice europee". Secondo le analisi condotte dall'Associazione, attraverso limitati aggiustamenti ai parametri fiscali relativi alla deducibilità delle auto aziendali, sarebbe infatti **sufficiente un impegno a carico dell'erario di soli 85 milioni di euro** (al netto dell'extragettito) per incentivare oltre **100.000 autovetture green** nella fascia 0-60 g/km. La Delega Fiscale, recentemente prorogata al 31 dicembre 2026, rappresenta un'occasione imperdibile per intervenire in tal senso.

Per **Massimo Artusi**, presidente Federauto; "il risultato di quest'anno conferma l'inefficacia di una politica di incentivazione discontinua e confusa, ma soprattutto di un quadro normativo europeo che continua ad essere ideologizzato e che ha creato sconcerto sul mercato - soprattutto nella parte di privati e società - che ha mostrato di non gradire l'auto elettrica se non con il sostegno di un massiccio contributo pubblico, impossibile da sostenere sul lungo periodo".

Servizio a cura di **teleborsa**

02/01/2026

ServiceNow, quotazioni in calo a New York

> 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?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

CRONACA

ESTERI

SPORT

LA STAMPA

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Auto, immatricolazioni dicembre in aumento del 2,2% con coda incentivi



Il 2025 vede 1.525.722 auto immatricolate in calo del 2,12% rispetto al 2024 secondo i dati del MIT

2 gennaio 2026 - 18.56

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Il mese di dicembre chiude con **108.075 auto immatricolate in Italia, in aumento del 2,22%** rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, "grazie anche alla **coda degli incentivi sull'elettrico**". Il dato porta il **complessivo dell'anno a 1.525.722 unità, in calo del 2,12%** rispetto al 2024. Un dato sostanzialmente in linea con le previsioni formulate dalle associazioni di settore come UNRAE ed **ANFIA**.

E' quanto emerge dal consueto rapporto mensile del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), secondo cui i **trasferimenti di proprietà di auto usate sono stati 489.142, in aumento del 3,62%** rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Il totale dell'anno si attesta a **5.703.282 unità (+4,05% sul 2024)**.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 597.217, ha pertanto interessato per il 18,10% vetture nuove e per l'81,90% vetture usate.

La **Top Ten** del mese di dicembre vede in testa la Fiat Panda con 7,445 auto immatricolate. Ad una certa distanza la Dacia Sandero, la Toyota Yaris e Jeep Aveger con meno di 3mila veicoli immatricolati. Seguono T-ROC, Aygo, T03 con almeno 2mila unità, mentre sono in coda Clio, Tguan e C3.

La quota di mercato di Fiat a dicembre è salita all'8,56%, rispetto il 5,86%

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione	Ultimo	Var %
Dj 30 Industrials Average	48.125	+0,13%
FTSE 100	9.951	+0,20%
FTSE MIB	45.374	+0,96%
Germany DAX	24.539	+0,20%
Hang Seng Index*	25.631	-0,87%
Nasdaq	23.179	-0,27%
Nikkei 225	50.339	-0,37%

* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

registrato nello stesso mese del 2024. **Nell'intero 2025** la quota di mercato si attesta al **9,43%** rispetto al 9,23% del 2024.

"Con il 2025 – anno complicato anche dal punto di vista del contesto macroeconomico – **chiudiamo una pagina negativa per il mercato e, guardando al 2026 appena iniziato, pur di fronte a prospettive non proprio rosee, possiamo affermare che si tratterà di un anno chiave per il futuro del settore**", sottolinea **ANFIA**, citando la ripresa della produzione in Italia e la revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2.

Analizzando il mercato per tipologia di alimentazione, si segnala che **le autovetture a benzina** vedono il mercato di dicembre in calo del 30,0%, con una **quota di mercato del 19,4%**, per la prima volta sotto il 20%; allo stesso modo, le **diesel** calano del 28,0%, con una **quota del 9,2%**. Nell'intero 2025, le immatricolazioni di auto a benzina diminuiscono del 18,2% e quelle delle auto diesel calano del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%. Le autovetture a **gas** rappresentano **l'8,5% dell'immatricolato di dicembre**, interamente composto da autovetture GPL (in calo del 4,4% nel mese). A gennaio-dicembre 2025, le immatricolate a gas (considerando anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 4,2%. Nel totale annuo del 2025, le alimentate a gas costituiscono il 9,2% del mercato.

La **quota di mercato delle vetture elettriche "pure"** invece ha raggiunto l'**11%** del totale con 12.078 unità immatricolate, un raddoppio rispetto al 5,4% di dicembre 2024, ma in calo rispetto al 12,2% di novembre. I veicoli **ibridi plug-in (PHEV)** a dicembre raggiungono una quota del **9,3%**, in aumento rispetto al 3,4% dello stesso mese del 2024 e al 7,2% di novembre 2025. La quota complessiva delle **vetture ricaricabili** raggiunge quindi il **20,3% a dicembre**, ma nei **12 mesi si ferma al 12,7%**, ben lontana dalla media degli altri Paesi europei, suddiviso in parti quasi uguali fra BEV (6,2%) e PHEV (6,5%).

Dati che **l'UNRAE** commenta con un certo rammarico, parlando di **"un altro anno perso per la transizione energetica"**. Commentando il Pacchetto auto europeo, l'associazione sottolinea che **"l'Italia deve fare la sua parte"**, incentivando **"una fiscalità delle auto aziendali allineata alle best practice europee"**. Secondo le analisi condotte dall'Associazione, attraverso limitati aggiustamenti ai parametri fiscali relativi alla deducibilità delle auto aziendali, sarebbe infatti **sufficiente un impegno a carico dell'erario di soli 85 milioni di euro** (al netto dell'extragetto) per incentivare oltre **100.000 autovetture green** nella fascia 0-60 g/km. La Delega Fiscale, recentemente prorogata al 31 dicembre 2026, rappresenta un'occasione imperdibile per intervenire in tal senso.

Per **Massimo Artusi**, presidente Federauto; "il risultato di quest'anno conferma l'inefficacia di una politica di incentivazione discontinua e confusa, ma soprattutto di un quadro normativo europeo che continua ad essere

EUR	USD
1	1,17
EURO <input type="text"/>	
DOLLARO USA <input type="text"/>	
IMPORTO <input type="text"/>	
1	
CALCOLA	

ideologizzato e che ha creato sconcerto sul mercato - soprattutto nella parte di privati e società - che ha mostrato di non gradire l'auto elettrica se non con il sostegno di un massiccio contributo pubblico, impossibile da sostenere sul lungo periodo".

powered by **teleborsa**

la Repubblica

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

Abbonati

APP

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

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e Finanza [DII Venerd](#) [Robinson](#)

GEDI NEWS NETWORK

La Stampa
HuffPost Italia
Fem
Formula Passion
VD News

QUOTIDIANI LOCALI

La Sentinella del Canavese

PERIODICI

Le Scienze
Limes

National Geographic

RADIO

DeeJay
Capital
m2o

INIZIATIVE EDITORIALI

In edicola
Biblioteca Digitale

PARTNERSHIP

LAB

MyMovies
AutoXY
Formula Passion
Sport.it

SERVIZI, TV E CONSUMI

Annunci
Ilmiolibro
Enti e Tribunali
Meteo
Tvizap
Dizionario italiano
Dizionario inglese/italiano
Consigli.it
Codici Sconto

NETWORK LENA

Die Welt [El Pais](#) [Gazeta Wyborcza](#) [Le Figaro](#) [Le Soir](#) [Tages Anzeiger](#) [Tribune de Geneve](#)

Mappa del sito [Redazione](#) [Scriveteci](#) [Per inviare foto e video](#) [Servizio Clienti](#) [Pubblicità](#) [Cookie Policy](#) [Privacy](#) [Codice Etico](#) e [Best Practices](#) [Dichiarazione di accessibilità](#) [Riserva TDM](#)

ERROR: <https://www.repstatic.it/class/common/stable/include/nielsen/nielsen.html> - The remote server returned an error: (404) Not Found.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Seguici su:

Economia

CERCA

- HOME
- NEWS
- NUMERI
- LAVORO ▾
- PENSIONI ▾
- CASA ▾
- FISCO ▾
- RISPARMIO ▾
- DIRITTI E CONSUMI ▾
- RAPPORTI E FOCUS ▾
- A&F PLUS

adv



Mercato auto, il 2025 chiude in rosso



In Italia le vendite sono calate del 2,1% rispetto all'anno precedente. A dicembre balzo in avanti del 2,2% per l'onda lunga degli incentivi sull'elettrico. Le associazioni di settore si rivolgono a Bruxelles: "Misure più incisive per salvare l'automotive". E in Norvegia l'elettrico vola

02 GENNAIO 2026 ALLE 18:38

2 MINUTI DI LETTURA



Roma - Nonostante la modesta crescita di dicembre, mese in cui

VIDEO IN EVIDENZA



Crans-Montana, la commozione in diretta dell'inviato del Tg La7

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

si è registrata una crescita del +2,2% sull'anno prima, causa anche l'onda lunga degli incentivi per le auto elettriche, il 2025 chiude a quota 1.525.722 con un calo del 2,1% rispetto al 2024. I dati sono del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Un livello basso, non solo rispetto al 2019, anno pre-pandemia in cui si toccò quota 1.917.106, ma soprattutto rispetto a quota 2.494.115 toccata nel 2007, anno che ha preceduto la crisi prodotta dal fallimento di Lehman Brothers. Crisi che era in via di superamento prima della pandemia.

Cambio al vertice di Porsche, Leiters assume la guida

di [Diego Longhin](#)
02 Gennaio 2026



Secondo **Gian Primo Quagliano**, presidente del Centro Studi **Promotor**, il compito dell'Unione Europea "non può essere solo quello di rimediare parzialmente agli errori dettati dall'ideologia dell'elettrico. L'Unione Europea deve anche mettere a punto un piano serio e credibile per risarcire i danni che la sua politica ambientalista ha prodotto". Per Quagliano va "varato un piano per il rilancio dell'auto europea e per ridare un posto di lavoro agli operai e agli impiegati".

Per il numero **uno dell'Anfia**, **Roberto Vavassori**, "con il 2025 - anno complicato anche dal punto di vista del contesto macroeconomico - chiudiamo una pagina negativa per il mercato e, guardando al 2026 appena iniziato, pur di fronte a prospettive non proprio rosee, possiamo affermare che si tratterà di un anno chiave per il futuro del settore. **Questo sia nell'ottica di un avanzamento dei piani di produzione di autoveicoli nel nostro Paese, con il lancio di nuovi modelli che speriamo possano risollevarne i volumi, sia considerando gli impatti sui consumatori e sull'industria della revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri, che auspichiamo possa assumere, con i prossimi step, una connotazione più incisiva e più vicina alle reali esigenze che la transizione del settore automotive ha messo in evidenza in questi anni**".

Secondo l'Unrae, l'associazione che raggruppa i costruttori esteri, nel 2025 le vetture ricaricabili si fermano al 12,7%, ben lontano rispetto alla media degli altri 30 Paesi europei: "Perso un altro anno cruciale per la transizione energetica. In Italia, necessaria una revisione della fiscalità delle auto aziendali in chiave "verde" con benefici per ambiente, sicurezza stradale e imprese ed erario". **Il presidente Roberto Pietrantonio sul**

pacchetto di modifiche Ue dice che è una base di partenza ma non ancora sufficiente: “Permangono criticità e aspetti da chiarire e migliorare per scongiurare effetti negativi su mercato, consumatori e competitività industriale. Accogliamo però con favore la riapertura del dialogo con il settore, un segnale necessario, e siamo pronti come Unrae ad un confronto attivo per incidere concretamente sulle decisioni finali”.

Byd regina dell'elettrico: storico sorpasso su Tesla nel 2025

a cura della redazione **Economia**

29 Dicembre 2025



Tra i produttori le vendite di **veicoli Tesla** sono diminuite nel 2025 dell'8,6%, facendo scivolare l'azienda guidata da Elon Musk ben al di sotto della **cinese Byd** nella classifica mondiale dei produttori di auto elettriche. Le consegne del quarto trimestre sono diminuite del 16%, attestandosi a 418.227 veicoli, ha reso noto la stessa Tesla in una nota, portando il totale dell'anno a 1,64 milioni. Byd, al contrario, ha aumentato le vendite di veicoli elettrici a batteria sia per il trimestre che per l'intero anno, consegnando quasi 2,26 milioni di veicoli elettrici. Il produttore cinese ha peraltro venduto anche più di 2 milioni di ibridi plug-in. **Stellantis a dicembre** in Italia ha immatricolato 25.614 veicoli rispetto 24.482 dello stesso mese del 2024, con una crescita del 4,6%. La quota di mercato nell'ultimo mese del 2025 è stata del 23,7%, in salita rispetto al 23,2% del dicembre dello scorso anno. **Nell'intero 2025 Stellantis** ha venduto 424.742 veicoli, con una perdita del 6,2% rispetto ai 452.679 del 2024. La quota di mercato nel 2025 risulta del 27,8%, rispetto al 29% dello scorso anno.

A livello europeo la Norvegia si è avvicinata al suo obiettivo di vendere solo auto a emissioni zero entro il 2025, con i veicoli elettrici che rappresentano il 95,9% delle nuove immatricolazioni. Nel 2025 sono stati immatricolati nel Paese scandinavo 179.549 veicoli privati, un record, superando il precedente del 2021, ha dichiarato la Federazione Stradale Norvegese.

LEGGI I COMMENTI



Venerdì 2 Gennaio 2026, ore 18.59



teleborsa

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

[Home](#)
[Notizie](#)
[Quotazioni](#)
[Rubriche](#)
[Agenda](#)
[Video](#)
[Analisi Tecnica](#)

Home Page / Notizie / Auto, immatricolazioni dicembre in aumento del 2,2% con coda incentivi

Auto, immatricolazioni dicembre in aumento del 2,2% con coda incentivi

Il 2025 vede 1.525.722 auto immatricolate in calo del 2,12% rispetto al 2024 secondo i dati del MIT

Economia 02 gennaio 2026 - 18.51



(Teleborsa) - Il mese di dicembre chiude con **108.075 auto immatricolate in Italia, in aumento del 2,22%** rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, "grazie anche alla **coda degli incentivi** sull'elettrico". Il dato porta il **complessivo dell'anno a 1.525.722 unità, in calo del 2,12%** rispetto al 2024. Un dato sostanzialmente in linea con le previsioni formulate dalle associazioni di settore come UNRAE ed **ANFIA**.

E' quanto emerge dal consueto rapporto mensile del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), secondo cui i **trasferimenti di proprietà di auto usate** sono stati **489.142, in aumento del 3,62%** rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Il totale dell'anno si attesta a **5.703.282 unità (+4,05% sul 2024)**.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 597.217, ha pertanto interessato per il 18,10% vetture nuove e per l'81,90% vetture usate.

La **Top Ten** del mese di dicembre vede in testa la Fiat Panda con 7,445 auto immatricolate. Ad una certa distanza la Dacia Sandero, la Toyota Yaris e Jeep Aveger con meno di 3mila veicoli immatricolati. Seguono T-ROC, Aygo, T03 con almeno 2mila unità, mentre sono in coda Clio, Tguan e C3.

La **quota di mercato di Fiat** a dicembre è salita all'8,56%, rispetto il 5,86% registrato nello stesso mese del 2024. **Nell'intero 2025** la quota di mercato si attesta **al 9,43%** rispetto al 9,23% del 2024.

"Con il 2025 - anno complicato anche dal punto di vista del contesto macroeconomico - **chiudiamo una pagina negativa per il mercato** e, guardando al **2026** appena iniziato, pur di fronte a prospettive non proprio rosee, possiamo affermare che si tratterà di un **anno chiave** per il futuro del settore", sottolinea **ANFIA**, citando la ripresa della produzione in Italia e la revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2.

Analizzando il mercato per tipologia di alimentazione, si segnala che **le autovetture a benzina** vedono il mercato di dicembre in calo del 30,0%, con una **quota di mercato del 19,4%**, per la prima volta sotto il 20%; allo stesso modo, le **diesel** calano del 28,0%, con una **quota del 9,2%**. Nell'intero 2025, le immatricolazioni di auto a benzina diminuiscono del 18,2% e quelle

Argomenti trattati

Trasporti (34) · Infrastrutture (32)

Altre notizie

- Norvegia, nel 2025 storico sorpasso dell'elettrico sul diesel nel parco auto complessivo
- Londra: movimento negativo per Auto Trader Group
- Londra: nuovo spunto rialzista per Auto Trader Group
- Autovetture in Europa occidentale: immatricolazioni in crescita nel 2024
- Veicoli commerciali leggeri, UNRAE: novembre torna in negativo
- Consumi: i viaggi restano il chiodo fisso degli italiani

Guide

Perpetual bond: significato, come funzionano e quali sono i rischi

I perpetual bond, o bond perpetui, sono titoli debito che, a differenza delle obbligazioni tradizionali, non prevedono una data di scadenza per il rimborso del capitale.

[leggi tutto](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

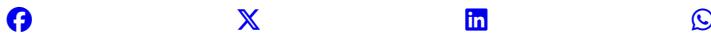
delle auto diesel calano del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%. Le autovetture a gas rappresentano l'8,5% dell'immatricolato di dicembre, interamente composto da autovetture GPL (in calo del 4,4% nel mese). A gennaio-dicembre 2025, le immatricolate a gas (considerando anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 4,2%. Nel totale annuo del 2025, le alimentate a gas costituiscono il 9,2% del mercato.

La quota di mercato delle vetture elettriche "pure" invece ha raggiunto l'11% del totale con 12.078 unità immatricolate, un raddoppio rispetto al 5,4% di dicembre 2024, ma in calo rispetto al 12,2% di novembre. I veicoli ibridi plug-in (PHEV) a dicembre raggiungono una quota del 9,3%, in aumento rispetto al 3,4% dello stesso mese del 2024 e al 7,2% di novembre 2025. La quota complessiva delle vetture ricaricabili raggiunge quindi il 20,3% a dicembre, ma nei 12 mesi si ferma al 12,7%, ben lontana dalla media degli altri Paesi europei, suddiviso in parti quasi uguali fra BEV (6,2%) e PHEV (6,5%).

Dati che l'UNRAE commenta con un certo rammarico, parlando di "un altro anno perso per la transizione energetica". Commentando il Pacchetto auto europeo, l'associazione sottolinea che "l'Italia deve fare la sua parte", incentivando "una fiscalità delle auto aziendali allineata alle best practice europee". Secondo le analisi condotte dall'Associazione, attraverso limitati aggiustamenti ai parametri fiscali relativi alla deducibilità delle auto aziendali, sarebbe infatti sufficiente un impegno a carico dell'erario di soli 85 milioni di euro (al netto dell'extragittito) per incentivare oltre 100.000 autovetture green nella fascia 0-60 g/km. La Delega Fiscale, recentemente prorogata al 31 dicembre 2026, rappresenta un'occasione imperdibile per intervenire in tal senso.

Per Massimo Artusi, presidente Federauto; "il risultato di quest'anno conferma l'inefficacia di una politica di incentivazione discontinua e confusa, ma soprattutto di un quadro normativo europeo che continua ad essere ideologizzato e che ha creato sconcerto sul mercato - soprattutto nella parte di privati e società - che ha mostrato di non gradire l'auto elettrica se non con il sostegno di un massiccio contributo pubblico, impossibile da sostenere sul lungo periodo".

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Tesla, a dicembre crollano le immatricolazioni in Francia e Svezia, volano in Norvegia
- ▶ Eventi e scadenze del 2 gennaio 2026
- ▶ Europa, immatricolazioni auto in aumento del 2,4% a novembre. Stellantis -2,7%
- ▶ Eventi e scadenze del 23 dicembre 2025



SEZIONI	QUOTAZIONI	RUBRICHE	VIDEO	AGENDA
Tutte le notizie	Tutti i mercati	Gli Editoriali	Il Punto sulle Commodities	Eventi
Italia	Azioni Italia	Gli Speciali	Buongiorno dalla Borsa	Calendario Macro
Europa	ETF ETC/ETN	Top Mind	1 minuto in Borsa	Calendario Dividendi
Mondo	Obbligazioni	Guide	Focus sugli ETF	Coefficienti di rettifica e
Ambiente	Fondi		Notizie dal Forex	Corporate Actions
Banche	Cambi e Valute		Tutti i Video	
Economia	Materie Prime			
Finanza	Tassi			
Politica	Futures e Derivati			
Scienza e tecnologia	Sedex			
Assicurazioni	Warrant			
Energia	Rating Agenzie			
Lusso	EuroTLX			
Comunicati Corporate				

Teleborsa - Agenzia Stampa reg. Tribunale Roma n. 169/61 del 18/02/1961 – email: redazione@teleborsa.it - Direttore Responsabile: Valeria Di Stefano

Copyright © 2026 Teleborsa P.IVA 00919671008. Tutti i diritti riservati. E' vietata la riproduzione anche parziale del materiale presente sul sito. Software, design e tecnologia di Teleborsa; hosting su server farm Teleborsa. I dati, le analisi ed i grafici hanno carattere indicativo; qualsiasi decisione operativa basata su di essi è presa dall'utente autonomamente e a proprio rischio. **Avviso sull'uso e sulla proprietà dei dati** .

Le foto presenti su www.teleborsa.it sono di pubblico dominio o soggette a licenza di pubblicazione in concessione a Teleborsa. Chiunque ritenesse che la pubblicazione di un'immagine leda diritti di autore è pregato di segnalarlo all'indirizzo di e-mail redazione@teleborsa.it. Sarà nostra cura provvedere all'accertamento ed all'eventuale rimozione.

Segnalazioni **Whistleblowing**.

IL MERCATO ITALIANO CHIUDE L'ANNO A -2,1%

Immatricolazioni, dicembre non basta a salvare il 2025

Il recupero di dicembre (+2,2%) non basta a salvare l'anno del mercato italiano dell'auto, che chiude con un calo complessivo del 2,1 per cento.

Filomena Greco — a pag. 10

Auto, rimbalzo a dicembre ma l'anno chiude in rosso (-2,1%)

Mercato automotive

Incentivi al via ma nel 2025 i volumi sono stati del 20% inferiori al livello pre Covid

Il recupero del 2,2% nell'ultimo mese non è stato sufficiente a invertire il trend

Filomena Greco

TORINO

Il mese di dicembre segna un recupero dei volumi sul mercato auto italiano del 2,2%, ma la performance dell'intero anno, come rilevata dai dati del Mit, resta negativa, con 1.525.722 immatricolazioni, in calo del 2,1% sul 2024. E con quasi 400mila autovetture in meno rispetto al pre-Covid. In questo contesto, il brand Fiat fa registrare quasi il 50% di immatricolazioni in più a dicembre e spinge Stellantis a chiudere il mese con un +4% di volumi, attenuando la contrazione da inizio anno (-6,3%), mentre tra i *new comer* Byd supera il 3% di quota di mercato, entrando nella Top 10 dei produttori auto, e Tesla torna a crescere dopo mesi di contrazione delle vendite.

Incentivi e transizione

L'avvio delle prenotazioni degli incentivi il 22 ottobre scorso, con immatricolazioni che saranno smaltite nei prossimi mesi, ha dato un po' di fiato al mercato che però non è riuscito a invertire la marcia. L'effetto è

stato positivo, come rileva Unrae (case produttrici estere), sul market share delle vetture elettriche pure, che nell'ultimo mese ha raggiunto l'11% - il doppio rispetto al 5,4% di dicembre 2024 - dopo il 12,2% di novembre. Anche le motorizzazioni plug-in registrano un netto miglioramento del *market share* - dal 3,4 al 9,3%. La quota complessiva delle auto ricaricabili raggiunge il 20,3% a dicembre ma in media nell'anno resta inchiodata al 12,7%, per metà elettriche (6,2%). In coda dunque rispetto alla media europea.

In linea generale, i volumi del mercato italiano restano del 20% inferiori al 2019, segno di una crisi strutturale che caratterizza tanto l'Italia quanto l'Europa. «La transizione deve essere efficace e praticabile, non solo ambiziosa», sottolinea il presidente Unrae, Roberto Pietrantonio. «Servono strumenti adeguati, quali una revisione della fiscalità delle auto aziendali, uno sviluppo diffuso delle infrastrutture di ricarica elettrica e delle tariffe di ricarica accessibili», aggiunge. Se Unrae ribadisce che si esce dalla crisi sostenendo elettrico e nuove motorizzazioni, per recuperare il gap dell'Italia, ha una ricetta quasi opposta il Centro Studi Promotor diretto da Gian Primo Quagliano, che collega la crisi dei volumi alla spinta verso l'elettrificazione impressa da Bruxelles. «La Ue deve mettere a punto un piano serio e

credibile per risarcire i danni che la sua politica ambientalista ha prodotto» dice Quagliano.

Per Roberto Vavassori presidente di Anfia (filiera auto) il 2026 sarà «un anno chiave per il futuro del settore». Sia nell'ottica di un avanzamento dei piani di produzione di autoveicoli nel Paese, spiega, «con il lancio di nuovi modelli che speriamo possano risollevare i volumi, sia considerando gli impatti sui consumatori e sull'industria della revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO₂».

Le case produttrici

Stellantis ha registrato un recupero dei volumi a dicembre, nonostante le performance non brillanti di Peugeot, Citroen, Alfa Romeo e Jeep, grazie al contributo di Fiat e di Leapmotor, che ha registrato 7.469 immatricolazioni nell'anno rispetto alle 300 auto vendute nell'ultimo trimestre del 2024. In casa Volkswagen (-2,3% nell'anno), va bene Audi che chiude il 2025 con mille immatricolazioni in più del 2024 mentre il brand principale della casa tedesca segna il passo e archivia un mese ed un anno in negativo: -17,04 e -7,6%. È stato un 2025 in calo anche per Renault (-8%) e Toyota (-1,44%). Rispetto ai big player spicca la corsa di Byd che ha moltiplicato quasi per dieci le immatricolazioni in Italia - da 2.700 a 23mila - e «si afferma come l'unico marchio a raggiungere

© RIPRODUZIONE RISERVATA

questo traguardo, senza vendere veicoli a motore termico e fissando chiari piani di crescita sull'elettrificazione», come sottolinea in una nota il Gruppo. Tra gli altri brand in ascesa, Omoda/Jacoo conquista un market share del 2% nel mese e dell'1% nell'anno, bene anche MG che supera il 3% di market share.



Per il brand Fiat quasi il 50% di immatricolazioni in più a dicembre ma Stellantis conclude l'anno a -6,3%



Quota di mercato delle vetture elettriche in aumento all'11% a dicembre



In flessione.

Nell'intero 2025 le auto immatricolate in Italia si sono attestate sotto quota 1,53 milioni: 400mila in meno rispetto al pre Covid

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849



IL CASO

La Norvegia è già elettrica

La Norvegia si avvicina al suo obiettivo di vendere solo auto elettriche entro il 2025, con i veicoli a batteria che rappresentano il 95,9% delle nuove registrazioni nell'anno che si è appena chiuso

Auto, il 2025 chiude in rosso “Serve un piano straordinario”

Una perdita ancora più pesante rispetto a quella segnata lo scorso anno. Le vendite di auto in Italia sono ancora in rosso. Secondo i dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 2025 chiude a quota 1.525.722 con un calo del 2,1% rispetto al 2024. Un anno fa la flessione negativa era dello 0,6% rispetto al 2023. Non è servito il piccolo balzo di dicembre a far recuperare terreno al mercato: + 2,2% sullo stesso mese dell'anno precedente.

Il livello è basso, non solo rispetto al 2019, anno pre-pandemia in cui si toccò quota 1.917.106, ma soprattutto rispetto ai 2.494.115 veicoli del 2007, anno prima del fallimento di Lehman Brothers. E il settore, dopo il pacchetto di correzioni varato dalla Commissione europea a metà dicembre rispetto alla transizione verso l'elettrico, si interroga su cosa fare. Per Roberto Vavassori, il numero uno dell'Anfia, l'associazione che raggruppa le imprese della filiera, «con il 2025 chiudiamo una pagina negativa per il mercato e, guardando al 2026, possiamo affermare che si tratterà di un anno chiave per il fu-

turo del settore». Anfia punta su un innalzamento dei livelli di produzione in Italia, grazie ai nuovi modelli Stellantis, e sulla revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO₂, «che auspichiamo possa assumere, con i prossimi step, una connotazione più incisiva e più vicina alle reali esigenze che la transizione del settore automotive ha messo in evidenza in questi anni». Il presidente dell'Unrae, l'associazione dei costruttori esteri, Roberto Pietrantonio, sul pacchetto di modifiche Ue dice che è una base di partenza ma non ancora sufficiente: «Permangono criticità e aspetti da chiarire e migliorare per scongiurare effetti negativi su mercato, consumatori e com-

Oltre 1,5 milioni di vendite nell'anno, meno 2,1% sul 2024. La crescita di dicembre non basta

petitività industriale. Accogliamo però con favore la riapertura del dialogo con il settore». L'associazione lamenta «un altro anno perso in Italia rispetto alla transizione» e la necessità di «una revisione della fiscalità delle auto aziendali». Per Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, l'Europa deve «varare un piano per il rilancio dell'auto europea e per ridare un posto di lavoro agli operai e agli impiegati sacrificati dall'ideologia elettrica».

Motus-E soddisfatta per le vendite di elettriche: ne sono state immatricolate 94.230, su del 46,1% rispetto al 2024 con una quota di mercato pari al 6,2%. Era il 4% nel 2024. Il parco circolante conta 365.091 auto con la batteria. Tesla, però, ha perso l'8,6%, sorpassato da Byd, ma l'elettrica più venduta in Italia è la T03 di Leapmotor del gruppo Stellantis che nel 2025 ha registrato 424.742 veicoli, con una perdita del 6,2% sul 2024. La quota di mercato nel 2025 risulta del 27,8%, rispetto al 29% del 2024. A dicembre ha segnato un +4,6%, più del doppio del mercato.

— D.LON. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Anfia, "2025 negativo, 2026 anno chiave per futuro settore auto. Spinta elettrico ancora molto lenta"

condividi l'articolo



"Con il 2025 – anno complicato anche dal punto di vista del contesto macroeconomico – chiudiamo una pagina negativa per il mercato e, guardando al 2026 appena iniziato, pur di fronte a prospettive non proprio rosee, possiamo affermare che si tratterà di un anno chiave per il futuro del settore. Questo sia nell'ottica di un avanzamento dei piani di produzione di autoveicoli nel nostro Paese, con il lancio di nuovi modelli che speriamo possano sollevare i volumi, sia considerando gli impatti sui consumatori e sull'industria della revisione del regolamento europeo sulle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri, che auspichiamo possa assumere, con i prossimi step, una connotazione più incisiva e più vicina alle reali esigenze che la transizione del settore automotive ha messo in evidenza in questi anni". Così Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, commentando le immatricolazioni di dicembre e del 2025 rilasciate dal ministero dei Trasporti.

"Come previsto, il 2025 chiude con una variazione negativa (-2,1%) rispetto al 2024, perdendo quasi 33.000 unità immatricolate. Dicembre 2025, invece, totalizza volumi superiori del 2,2% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, anche grazie alla coda degli incentivi sull'elettrico attivati lo scorso 22 ottobre. Per effetto di questa spinta, le auto elettriche (BEV) raggiungono una quota di mercato dell'11,2% nel mese e arrivano al 6,2% nell'intero anno (4,1% nel 2024), ma si tratta di una crescita ancora molto lenta. Anche le vetture ibride plug-in (PHEV) risultano in notevole rialzo nel mese, arrivando a più che duplicare la quota di mercato rispetto a dicembre 2024 (9,1% contro 3,5%), complice, probabilmente, l'entrata in vigore, a partire da gennaio 2026, delle modifiche dei parametri omologativi (utility factor) introdotte per questa tipologia di vetture, con conseguente smaltimento delle auto in stock".

ECONOMIA



LA CRESCITA
Mercato auto elettriche, in Italia il 2025 chiude a +46% (quota al 6,2%). Il parco circolante conta 365.091 vetture Bev



IL PRIMATO
Toyota chiude un anno da leader in Italia fra i brand esteri con 120.820 auto vendute

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

IL MATTINO
 9€/mese per 1 anno
 VAI ALLA PROMO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Automotive

Nel 2026 la differenza potrebbe farla il «Made in Europe»

Risalirà la china nel corso del 2026, ma la produzione di auto e veicoli commerciali “al lumicino” in Italia nell’ultimo biennio ha spinto in terreno negativo la componentistica Made in Italy, che pure resiste meglio rispetto all’assemblaggio finale di veicoli. L’ultimo dato, elaborato dall’Anfia, risale a ottobre ed evidenzia, sulla base dei dati Istat, una produzione per l’intera industria automotive in calo nel mese del 4,1% rispetto ad ottobre 2024, mentre nei primi dieci mesi del 2025 la contrazione raggiunge il 12,3%, percentuale che fa riferimento al -18,8% per l’assemblaggio, al -1,8% per carrozzerie e al -5,7% per parti e motori.

Un dato che andrà a sommarsi al -22% del 2024 e che evidenzia come il comparto abbia, nell’ultimo biennio, vissuto un ridimensionamento industriale

che poco somiglia ai cicli classici delle industry più mature. E che in Italia ha visto calare l’assemblaggio finale, legato ai piani di Stellantis, ancor più della componentistica, che esporta poco meno della metà della produzione verso fabbriche fuori dall’Italia. «Sapevamo che il 2025 sarebbe stato un annus horribilis» ha ricordato, durante l’ultima



ROBERTO VAVASSORI
Presidente
Anfia

assemblea dell’Anfia a Roma, il presidente Roberto Vavassori che a Stellantis ha chiesto di dare «ai produttori italiani una change concreta di essere fornitori anche nella altre geografie del Gruppo».

Marco Stella, che guida in Anfia i componentisti auto, ragiona sulle incognite del 2026: «Non possiamo parlare di un anno di ripresa, ma dobbiamo augurarci la tenuta della produzione». A pesare sarà un contesto di mercato complesso e nodi strutturali legati alla filiera della mobilità elettrica. «Terre rare, magneti permanenti, chip, restano temi irrisolti destinati ad avere un peso crescente». A questo si aggiungano le difficoltà strutturali dell’industria dell’auto tedesca, che sta registrando problemi a carico dei grandi player della componentistica. A rappresentare un potenziale game changer potrebbe essere la modulazione degli strumenti industriali che l’Europa potrebbe mettere a disposizione del “Made in Europe” e che presenterà il 28 gennaio prossimo. «Sarà necessario tutelare le filiere europee ma senza spingerle ulteriormente fuori mercato» conclude Stella.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

— **Filomena Greco**



ADOBESTOCK

In difficoltà. La componentistica auto vive una fase di calo



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



ECONOMIA

**LA REVISIONE
DEL REGOLAMENTO
SULLE EMISSIONI
APRE AI CARBURANTI
ALTERNATIVI
E ALLE IBRIDE,
MA LASCIA IRRISOLTI
I NODI INDUSTRIALI,
OCCUPAZIONALI
E AMBIENTALI**

AUTO ELETTRICHE L'

Bruxelles rallenta sulla svolta dei veicoli a batteria e autorizza la produzione di veicoli diesel e benzina oltre il 2035. Le imprese restano scettiche, i sindacati chiedono correttivi, gli automobilisti rischiano divieti di circolazione dei Comuni. E l'impatto ambientale sarà minimo

di Pier Paolo Luciano

Una frenata, più che una retromarcia, sulla strada del Green Deal 2035. Pubblicati i testi di revisione del regolamento per la decarbonizzazione del settore auto varati dall'Unione europea, i commenti sono apparsi meno ottimistici rispetto alle ore immediatamente successive

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



Quote mercato in Italia nel 2025

- 40,6%** Ibride (Mild + Full)
- 23,4%** Benzina
- 21%** Elettriche (BEV)
- 7,2%** Plug-in (PHEV)
- 7,8%** GPL
- 5,3%** Diesel

Fonte: Anfia

L'età del parco vetture circolanti in Europa

Anni medi dei veicoli (2025)

- 7,9** anni Lussemburgo
- 10** anni Germania
- 10,8** anni Francia
- 10,3** anni Regno Unito
- 12,5** anni Italia
- 13,9** anni Spagna
- 12,3** anni Media UE

Fonte: Acea ed Eurostat

EUROPA IN FRENATA

alla decisione della Commissione guidata da Ursula von der Leyen. L'Anfia, l'associazione che riunisce le imprese della filiera automobilistica italiana (un pianeta con oltre 5 mila aziende e un milione di addetti) liquida la svolta con poche righe: «Nel complesso, non possiamo che ritenere il pacchetto poco risolutivo dei problemi di

mercato e poco incisivo rispetto alle tante annunciate intenzioni di rafforzare la competitività dell'industria europea». Un commento che sembra dar forma ai timori della vigilia di Roberto Vavassori, numero uno dell'Anfia, che si augurava che la montagna non partorisce un topolino. Così viene giudicato il pacchetto che però, rispetto alla

prima versione del Green Deal, apre a una transizione tecnologica neutrale: dal 2035 quella elettrica non sarà l'unica versione di vettura ammessa in produzione. Si potranno vendere anche auto e furgoni a benzina e diesel e, soprattutto, ibride plug-in (con batteria ricaricabile), a patto di usare carburanti sintetici o biocarbu- ➔

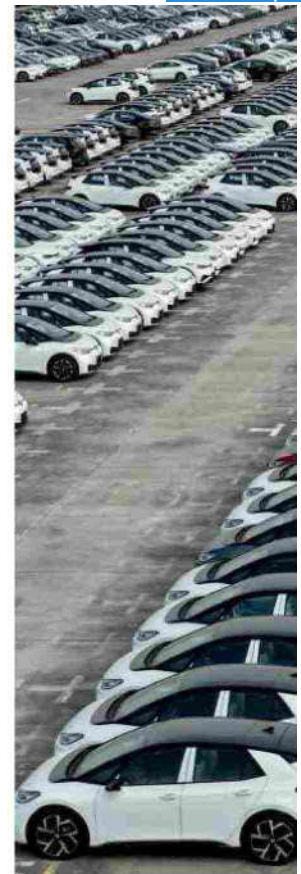
ECONOMIA



→ ranti (quest'ultimi, esclusi in un primo tempo, sono stati poi inseriti su pressione dell'Italia, considerato che Eni è tra i produttori leader nel mondo). **In particolare, preoccupa i costruttori l'obbligo di utilizzare dal 2035 acciaio verde.** E anche il sindacato ha perplessità: «La proposta necessita di ulteriori modifiche», sottolinea Ferdinando Uliano leader della Fim Cisl, «ma è un primo passo che va nella giusta direzione di rivedere il rigido regolamento sulle emissioni».

In realtà, prima di arrivare al fatidico 2035 – inizialmente indicato come la data del funerale dei motori diesel e benzina – ci saranno un altro tagliando per il Green Deal (atteso per il 2030) dove il regolamento potrà ancora essere modificato anche in base alle risposte del mercato e, soprattutto, due elezioni del Parlamento europeo, che potrebbero portare a un cambio di maggioranza e a una diversa agenda politica. Non tutto è deciso, anche se per le case automobilistiche – che peraltro quando il Green Deal prendeva forma avevano sposato la linea della conversione totale all'elettrico, sottovalutando il gap che le separava dalle case cinesi – è indispensabile conoscere con anticipo le nuove regole del gioco per indirizzare i futuri investimenti ed evitare di bruciare altre risorse come è avvenuto in questi anni per convertirsi all'elettrico. **Una scelta poi clamorosamente bocciata dal mercato: oggi in Europa le auto interamente elettriche sono attorno al 16% del totale (quasi nove milioni).**

Ma che cosa cambia per gli automobilisti con la revisione decisa da Bruxelles? Innanzitutto va chiarito che chi possiede un'auto o un furgone a diesel e benzina potrà



IL PROBLEMA ENERGETICO
Sopra, un parco auto della Volkswagen a Nanjing, in Cina. A destra, la catena di montaggio della Fiat 500 ibrida negli stabilimenti di Mirafiori, a Torino. A sinistra, dall'alto: il rifornimento di una vettura elettrica; la stazione di ricarica e un particolare delle colonnine.

continuare a circolare anche dopo il 2035. Lo stesso vale per chi deciderà di immatricolare un'auto nuova alimentata con motori termici tradizionali entro il 31 dicembre 2034. **Il Green Deal non prevede alcuno stop per questo tipo di veicoli. Il rischio però può arrivare dalle muni-**

cipalità. Molte città – in Italia, in particolare nell'area del bacino padano – sempre più spesso ricorrono a divieti di circolazione per limitare l'inquinamento, soprattutto nel periodo invernale. Da Torino a Padova, da Milano a Verona, da Bologna a Brescia, sono frequenti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



in autunno e inverno gli stop agli Euro 3-4 benzina e fino agli Euro 5 diesel per contrastare l'aumento del Pm10, le polveri sottili assai pericolose per i nostri polmoni. E questi divieti è probabile vengano estesi in futuro. Così come all'estero Parigi, Berlino, Londra, Amster-

dam, Barcellona, Bruxelles e Madrid già oggi hanno provvedimenti che mirano a vietare auto a diesel e benzina prima del 2035. Quindi il rischio è di poter usare la macchina solo per le gite in montagna o al mare.

Ma nel provvedimento varato da Bruxelles c'è una misura che

potrebbe andare incontro a chi pensa di cambiare vettura nei prossimi anni, ma rinuncia al modello elettrico perché troppo costoso. La commissione ha deciso di incentivare la produzione di minicar elettriche (devono avere una lunghezza massima di 4,2 metri) includendo sia le utilitarie (segmento A e B) sia i quadricicli pesanti elettrici (le microcar). Ma anziché dare soldi direttamente ai cittadini (compito che resta ai singoli Stati), l'Unione europea userà i supercrediti per i costruttori. Chi produce queste piccole auto elettriche riceverà "bonus" nel calcolo delle loro emissioni medie di flotta. Questo permetterà loro di compensare le emissioni di modelli più grandi o termici ancora in listino, evitando multe salatissime.

Ma il vero obiettivo di von der Leyen è spingere i marchi europei come Stellantis, Renault, Volkswagen a produrre modelli elettrici economici (sotto i 20 mila euro) anziché puntare sull'alto di gamma. Con un obiettivo preciso: contrastare l'annunciata invasione di microcar cinesi a basso costo. I benefici saranno concessi solo se i veicoli saranno prodotti nella Ue (una svolta che incentiverà i cinesi ad aprire nuovi stabilimenti in Europa dopo gli impianti in Ungheria, Turchia e Spagna). In sostanza, l'Europa ha capito che l'auto elettrica «per tutti» non può essere un Suv da 40 mila euro, quindi ha deciso di forzare la mano ai produttori di casa perché virino verso le piccole auto da città, economiche e prodotte nelle fabbriche europee. Resta una domanda: quali i benefici per l'ambiente? Il settore del trasporto privato pesa per il 12% sul totale delle emissioni di CO₂ in Europa, che sono il 6% di tutto il mondo. Dimezzare al 6% la quota in Europa grazie al Green Deal peserebbe a livello mondiale per circa l'1%. ■

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Inspired by legacy, designed by vision: l'ICE guida la missione italiana al CES di Las Vegas

ROMA\ aise\ - Un ecosistema dell'innovazione che unisce la solidità delle proprie radici a una visione tecnologica di frontiera. È questo il racconto dell'Italia che si prepara a sbarcare al CES di Las Vegas, la più grande manifestazione fieristica al mondo dedicata alla tecnologia, che si aprirà domani, 6 gennaio, per poi chiudersi venerdì prossimo, 9 gennaio. Sotto il claim *Inspired by legacy, designed by vision*, la missione guidata dall'ICE Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane porterà nel cuore dell'Eureka Park una delegazione di più di 60 organizzazioni tra enti di ricerca, acceleratori di innovazione, attori istituzionali, cluster regionali e startup innovative provenienti da 13 regioni. Cuore pulsante della partecipazione italiana sarà l'Arena Italia, un'area dedicata progettata per ospitare panel tematici, dibattiti e sessioni di pitching con i principali attori dell'ecosistema dell'innovazione e partner internazionali. Domani, 6 gennaio, è in programma il taglio del nastro a cui presenzieranno il presidente di Agenzia ICE, Matteo Zoppas, assieme a Kinsey Fabrizio, presidente della Consumer Technology Association (che organizza il CES), alla Console Generale d'Italia a Los Angeles, Raffaella Valentini, e al Trade Commissioner dell'Ufficio ICE di Los Angeles, Giosafat Riganò. Seguirà lo Spritz & Pitch, un tradizionale evento di networking che favorisce l'incontro tra gli stakeholder internazionali e le startup del padiglione. Nel pomeriggio una conversazione con Stéphane Ouaki, capo-dipartimento dell'European Innovation Council (EIC), illustrerà gli strumenti di finanziamento e i programmi di accelerazione dell'UE per le aziende tech che puntano ai mercati globali. Assieme a Ouaki anche Alessandro Liani, CEO di Videosystems, startup italiana presente al CES proprio all'interno del padiglione organizzato dall'EIC. Seguirà un approfondimento sulla transizione verso sistemi energetici puliti e nuovi modelli di mobilità, che vedrà confrontarsi il professor Francesco Cupertino, già rettore del Politecnico di Bari e presidente di Fondazione NEST, Marco Ferrari (CEO di Eltech) e Luca Foresti (Progetto AIDA, Politecnico di Milano). Il progetto AIDA del Politecnico di Milano è protagonista di un'altra area espositiva italiana al CES 2026, curata dall'Ufficio ICE di Chicago nella West Hall del Las Vegas Convention Center, l'area dedicata all'industria automobilistica. Lo spazio, che vede la partecipazione anche di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), Stellantis ed Eldor, presenterà le più avanzate ed innovative tecnologie italiane nel campo dell'elettronica di bordo e dei sistemi di mobilità connessa e autonoma. Nello stand sarà presente una Fiat 500e a guida autonoma, equipaggiata con un robo-driver sviluppato dal Politecnico di Milano: un veicolo che rappresenta un passo concreto verso nuove soluzioni di mobilità intelligente e sostenibile. A seguire, un panel dedicato alle leadership femminile nel tech, con la partecipazione di numerose founder e manager delle startup italiane al CES, in un dibattito focalizzato sul superamento dei pregiudizi di genere nei dati e nell'intelligenza artificiale e le strategie di crescita negli ecosistemi internazionali. La giornata si concluderà con un focus sulla Regione Friuli Venezia Giulia, primo territorio italiano classificato come "Strong Innovator" dalla Commissione Europea. Grazie al suo ecosistema di ricerca e sviluppo, alla rete di hub scientifici e alla posizione logistica strategica, la regione si presenta come l'ambiente ideale per lo sviluppo di progetti innovativi in settori come l'AI e il quantum computing. L'incontro approfondirà le opportunità di investimento nel territorio e i servizi di supporto offerti dall'agenzia Select Friuli Venezia Giulia. Il giorno seguente, il 7 gennaio, la seconda giornata si aprirà con le prime sessioni di pitch delle startup italiane: la prima dedicata alle soluzioni per l'energia e la mobilità intelligente, seguita da un approfondimento sulle tecnologie per il futuro del lavoro, con focus su EdTech, servizi legali e cybersecurity. Seguirà la presentazione delle iniziative per il 2026 di WMF (WeMakeFuture), fiera internazionale certificata sull'Innovazione AI, Tech e Digital, tra i più importanti eventi in Europa per il comparto. Nel pomeriggio, Marco Paglia (co-presidente di Musixmatch), Marco Palacino (founder di Ovington Capital) e Luciana Mirizzi (CMO di Agos) discuteranno di come l'AI stia trasformando la creazione e distribuzione di contenuti nell'entertainment e nel marketing. Seguirà un incontro con InnovitItalian Innovation and Culture Hub di San Francisco, per esplorare i programmi di supporto che aiutano le startup italiane a validare i propri prodotti e incontrare investitori nella Silicon Valley. Le presentazioni delle startup proseguiranno con una sessione dedicata alla gestione smart dei territori e delle città, seguita da una panoramica sulle innovazioni per il comparto manifatturiero. La giornata si chiuderà con una tavola rotonda sul futuro dell'elettronica di consumo nel retail, con la partecipazione di Alessandro Penasa, CEO del Gruppo DAO, Roberto Omati, GM di Expert Italy, e di Daniele Pucci, CEO e co-founder di Generative Bionics, startup italiana nata nel 2025 da tecnologie sviluppate all'interno dell'Istituto



Italiano di Tecnologia (IIT) di Genova con un round di finanziamenti iniziali da 70 milioni di euro guidato da AMD. L'8 gennaio si aprirà con i pitch focalizzati sul settore della salute e delle scienze della vita, seguiti dalle soluzioni innovative per il lifestyle, lo sport e l'intrattenimento. Chiuderà la mattinata un talk ospitato da bitCorp. Nel pomeriggio un panel organizzato dall'ente nazionale di ricerca Area Science Park storico co-organizzatore della missione italiana al CES affronterà il tema della trasformazione della ricerca scientifica in imprese investibili, e del supporto delle startup in domini tecnologici complessi. L'ultima sessione tematica di pitch sarà dedicata alle innovazioni nel campo del marketing e dei media. Per l'ultima giornata di appuntamenti in Arena Italia, 9 gennaio, ci sarà prima l'Italian Startup Carousel, una vetrina ad alto ritmo in cui tutte le 51 startup del padiglione avranno un minuto ciascuna per presentare la propria tecnologia a investitori e partner, offrendo una panoramica completa dell'innovazione Made in Italy presente al CES 2026. Poi, le attività del padiglione termineranno con un talk conclusivo a cura di WeMakeFuture. (aise)