



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 19 al 25 maggio 2026**

*Torino, 27 maggio 2026*

## Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
32/33	Fleet Magazine	01/05/2026	<i>E' ancora record</i>	2
68/70	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/05/2026	<i>Primi segnali di recupero per la produzione automotive</i>	4
72/78	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/05/2026	<i>Qui, Stati Uniti D'America</i>	6
4	Interauto News	01/05/2026	<i>Italia in ripresa, ma lontana dai competitor</i>	12
45/51	Interauto News	01/05/2026	<i>Aprile porta la quinta crescita consecutiva: +11,6% Ripresa solida, ma il quadro resta fragile e inc</i>	13
	Gazzettamatin.com	19/05/2026	<i>Federauto: ogni 50mila auto perse a rischio 5mila posti</i>	20
	Ilgiornaleditorino.it	19/05/2026	<i>Federauto: ogni 50mila auto perse a rischio 5mila posti</i>	21
	Cronachedelmezzogiorno.it	19/05/2026	<i>Federauto: ogni 50mila auto perse a rischio 5mila posti</i>	22
	Ilcorrieredibologna.it	19/05/2026	<i>Federauto: ogni 50mila auto perse a rischio 5mila posti</i>	23
	Ansa.it	19/05/2026	<i>Al via a Verona la ventiquattresima edizione di Automotive Dealer Day</i>	24
	Askaneews.it	19/05/2026	<i>Federauto: ogni 50mila auto perse a rischio 5mila posti</i>	27
	Onroadmag.com	19/05/2026	<i>Transizione sostenibile, ANITA a Transpotec-Logitec 2026 sul futuro del trasporto merci</i>	30
	Gazzetta.it	20/05/2026	<i>Auto, tra crisi e prospettive: il confronto al Dealer Day</i>	31
XIV	Il Canavese	20/05/2026	<i>I ricambi viaggiano a 13 miliardi</i>	32
	Fleetime.it	20/05/2026	<i>Crisi auto: scontro al Dealer Day sulla sopravvivenza</i>	34
	Quattroruote.it	20/05/2026	<i>Federauto: A rischio 5 mila posti ogni 50 mila auto perse</i>	37
	Vadoetornoweb.com	20/05/2026	<i>Volvo Trucks, a Transpotec focus sui due camion esposti</i>	44
	Dealerlink.it	20/05/2026	<i>Crisi dell'auto: i dealer italiani lanciano l'allarme</i>	47
	Motorimagazine.it	21/05/2026	<i>La componentistica auto italiana resiste: export in calo ma bilancio ancora in attivo</i>	48
	Sicuraauto.it	21/05/2026	<i>Componentistica auto: calano import ed export, Germania partner piu' solido</i>	52
1+13/5	La Repubblica - Ed. Torino	22/05/2026	<i>Aprile amaro, in Piemonte calano le immatricolazioni (M.Sciullo)</i>	56
13+15	La Repubblica - Ed. Torino	22/05/2026	<i>Crollano i motori tradizionali</i>	59
19	La Verita'	22/05/2026	<i>Due eventi per vedere bolidi dal vivo (R.Eco.)</i>	60
	Borsaitaliana.it	24/05/2026	<i>Economia e finanza: gli orari del Senato / martedì'</i>	61
	Borsaitaliana.it	25/05/2026	<i>Economia e finanza: gli avvenimenti di MARTEDI' 26 maggio</i>	62
48	Affari&Finanza (La Repubblica)	25/05/2026	<i>Piu' elettrificazione per le auto aziendali</i>	64
	Milanofinanza.it	25/05/2026	<i>Primo quadrimestre del noleggio auto sotto osservazione: Yoyomove misura la crescita della mobilita'</i>	65
	PneusNews.it	25/05/2026	<i>Si concludono i Futurmotive Talks 2026, due giorni di confronto sul futuro dell'automotive</i>	69
	Pneurama.com	25/05/2026	<i>Si concludono i Futurmotive Talks 2026</i>	72
	Autoaziendalimagazine.it	25/05/2026	<i>Come e' andata ai Futurmotive Talks</i>	78

Oltre 980 partecipanti, 380 fleet e mobility manager e 65 brand presenti alla dodicesima edizione dell'evento di riferimento per il settore delle flotte aziendali

# È ANCORA RECORD

di Marina Marzulli

Il Fleet Motor Day - l'evento annuale dedicato ai gestori delle flotte aziendali promosso a Roma e all'autodromo di Vallelunga da LabSumo, con la partecipazione di Best Mobility e con il patrocinio delle Associazioni Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae - ha conteggiato 1.185 test drive effettuati su 200 vetture di 65 brand automobilistici, con numerose anteprime, distribuite sui cinque circuiti - pista e off-road - dell'autodromo romano. Presenti 380 fleet e mobility manager, più di 980 partecipanti complessivi, e 3.660 minuti spesi negli incontri one-to-one organizzati con la novità della piattaforma di business speed date nella Business Lounge.

## FISCO, OSTACOLO ALLA GESTIONE DELLE FLOTTE

La sempre maggior complessità del fisco italiano è uno dei principali ostacoli a una oculata gestione delle flotte. È quanto emerge dalla instant survey presentata nel corso della dodicesima edizione del Fleet Motor Day. Lo studio ha coinvolto 48 fleet e mobility manager di grandi aziende, per un totale di 82.873 veicoli gestiti, con l'obiettivo di analizzare l'impatto delle norme fiscali sulle scelte di driver e fleet manager, il livello di diffusione della telematica e lo stato dell'elettrificazione dei parchi auto.

L'introduzione dei "nuovi fringe benefit", con i vari spostamenti del periodo di adozione, ha introdotto modalità di

calcolo non chiare per fleet manager: oltre 4 su 10 indicano proprio nel computo del "valore normale" una delle principali complessità, con il passaggio alle nuove aliquote. Tra le altre criticità emergono le riassegnazioni dei veicoli (segnalate dal 32% dei rispondenti) e la gestione delle ricariche domestiche per le auto elettriche (28%), di fatto soggette a una doppia tassazione. Secondo **Giuseppe Benincasa**, Direttore Aniasa, "Per le imprese italiane serve un quadro fiscale più equo, in linea con gli standard europei e soprattutto stabile nel tempo". **Andrea Cardinali**, Direttore Generale Unrae osserva come "Il 2026 mostra segnali positivi, ma il contesto resta fragile e i volumi sono lontani dal pre-pandemia (stima circa -20%). In questo scenario, gestire la transizione richiede politiche certe e interventi sulla fiscalità delle flotte. Stimiamo che, da una revisione della deducibilità delle auto a uso promiscuo e pool, con un costo erariale netto di circa 85 milioni, potrebbero derivare oltre 100.000 nuove immatricolazioni a basse e 0 emissioni"

## ELETTRIFICAZIONE IN CRESCITA

Il secondo focus dell'Instant survey ha riguardato la transizione verso

l'elettrico che procede, pur se con qualche criticità. Il 71% delle aziende dichiara di aver introdotto in modo significativo veicoli elettrificati nella propria flotta, mentre il 23% non prevede di farlo nel breve periodo e il 6% avanza con circospezione. A spingere verso questa scelta sono soprattutto motivazioni ambientali (38%), incentivi fiscali (37%) ed esigenze legate agli obiettivi ESG (24%). "Lo studio mostra come le aziende possono essere il vero motore dell'elettrificazione della mobilità in Italia", evidenzia **Federico Di Paola**, Presidente di Best Mobility. Tuttavia, lo studio evidenzia anche una contraddizione normativa: l'attuale sistema fiscale penalizza le motorizzazioni full hybrid, equiparate a benzina e diesel. Una scelta che, secondo il 54% dei rispondenti, dovrebbe essere rivista per favorire una transizione più efficace e realistica verso la decarbonizzazione.

## TELEMATICA: POTENZIALE ANCORA INESPRESSO

Resta ancora parziale la diffusione nelle flotte della telematica, strumento chiave per migliorare efficienza, sicurezza e controllo dei costi delle flotte. Il 19% delle aziende utilizza questi sistemi per i benefici



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



## NOSTRI EVENTI

## FLEET MOTOR DAY 2026

Stellantis due sono Leasys”, spiega **Andrea Pertica**, Ceo di Leasys Italia. Anche per **Stefano Forcato**, Fleet director di Volkswagen Financial Services – sostituito all’ultimo del designato a parlare da parte della captiva di casa VW **Marco Aldegheri** –, il noleggio è strategico per la forza del brand: “Il 33% di auto Volkswagen sono a noleggio a lungo termine (10 punti più della media di mercato). La qualità consente due o tre cicli di vita; inoltre politiche di prezzo stabili proteggono il valore residuo”. “Siamo la connessione fra produttori e cliente finale. Per noi fare consulenza diventa il punto chiave e presuppone un approccio dinamico e proattivo, al passo con l’instabilità sistemica che caratterizza il nostro mondo”, ribadisce **Dario Casiraghi**, Managing Director Arval Italia. **Marco Girelli**, Amministratore Delegato Alphabet Italia, racconta come il noleggio sia una “Full brand experience”, con il coinvolgimento dei concessionari, e anche per questo la loro esperienza rimane in “ambiente premium”. **Luca Cantoni**, Founder & Ceo di Horizon Automotive (Facile.it) e **Lorenzo Sistino**, Presidente, Ceo e co fondatore ItalRent (Gruppo Intergea) sottolineano proprio il ruolo centrale dei concessionari nel mondo del noleggio.

economici che possono generare, con una parte che l’attiva solo in caso di incidente o furto. Il 43% non li adotta per problematiche legate a privacy e relazioni sindacali, mentre il 24% indica i costi come principale barriera. In prospettiva i fleet manager evidenziano come l’uso dell’AI potrebbe facilitarne l’adozione limando i costi e aiutando nell’analisi dei dati (il 6% dichiara di non avere tempo per farlo).

“Le limitazioni della telematica non sono tecnologiche, ma culturali, di organizzazione e approccio”, spiega **Michele Cipullo**, Go To Market Manager Targa Telematics, eviden-

ziando come le problematiche legate alla privacy possano essere superate coinvolgendo da subito i dipendenti e le sigle sindacali.

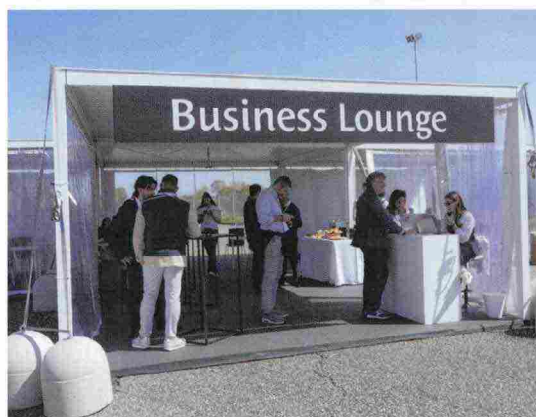
Sottolinea **Fabio Maio**, Sales Manager Geotab Italia: “Abbiamo fatto con Aniasa una survey con società di noleggio e il 90% la utilizza. I veicoli a noleggio sono già telematizzati e molte auto nuove lo sono già di primo impianto. Il tema è come utilizzarla”.

## LE VOCI DEL NOLEGGIO

Il FMD è stato l’occasione per ribadire la centralità del noleggio: “Su 3 auto vendute nel noleggio da

## Gli incontri Business hanno trovato casa

Novità di questa edizione è la Business Lounge, uno spazio dedicato agli incontri di lavoro, direttamente all’autodromo di Vallelunga, vicino alle pagode delle Case auto. Qui, fra una prova su pista e l’altra, fleet e mobility manager, noleggiatori, allestitori, concessionari, costruttori e tutti coloro che gravitano attorno al mondo flotte hanno potuto realizzare incontri one-to-one (in modalità speed date) per conoscersi o stringere accordi. “Un’idea fantastica per le persone come me che hanno poca memoria e spesso dimenticano il biglietto da visita: qui invece mi prendo un momento per parlare con chi mi ha dato appuntamento, ci sediamo e ci capiamo. Mancava una cosa del genere”, commenta **Valerio Cocco** (Italgas). “Sono contentissimo, ho molti appuntamenti. È un modo di ottimizzare la giornata, nel giro di un paio d’ore si incontrano le persone con cui si intende instaurare delle relazioni o con cui ci sono opportunità di contatto”, gli fa eco **Patrick Vella**, (Estée Lauder). Oltre dare la possibilità di allargare il proprio network, la Business Lounge è anche un modo più diretto per approfondire il rapporto con i fornitori. E tra i fornitori stessi.



ga

ASSOCIAZIONI



# PRIMI SEGNALI DI RECUPERO per la produzione automotive

Tanti i fattori in gioco, dalla ripresa ciclica della domanda alla transizione energetica e tecnologica fino al quadro regolatorio europeo, senza dimenticare il ruolo di Stellantis

a cura di ANFIA

**D**al punto di vista dei volumi produttivi, il 2025 è stato un "annus horribilis", che ha confermato una fase di debolezza strutturale della produzione nazionale. L'indice della produzione dell'industria automotive ha infatti registrato una flessione a doppia cifra (-10,3% sul 2024). Nel complesso, nel 2025 sono state prodotte 238mila autovetture, il 19,8% in meno



rispetto al 2024 - che era già stato un anno critico a livello di volumi - mentre il totale degli autoveicoli prodotti si attesta a 474mila unità, in calo del 19,8% - segnale di una contrazione significativa della capacità produttiva nazionale e del ruolo dell'Italia all'interno delle catene del valore europee. Nonostante la dinamica negativa annuale, l'ultimo scorcio del 2025 ha mostrato alcuni timidi segnali di stabilizzazione, con piccoli incrementi congiunturali della produzione. La partenza del 2026 è stata positiva: a gennaio, l'indice della produzione dell'industria automotive italiana ha registrato una crescita dell'11,8% rispetto allo stesso mese del 2025.

La dinamica è stata sostenuta in particolare dal comparto della fabbricazione di autoveicoli, che ha segnato un incremento del 29,4%, mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori ha mostrato una contrazione del 5,5%. In parallelo, il contesto industriale generale è rimasto piuttosto debole: nello stesso mese, infatti, l'indice della pro-

duzione industriale italiana nel suo complesso (escluso il comparto Costruzioni) ha registrato una lieve flessione (-0,6% su base annua), segnalando che i primi cenni di ripresa della produzione automotive si inseriscono in un quadro macroeconomico ancora incerto.

I dati di inizio anno rappresentano quindi un segnale incoraggiante, che, si auspica, possa trovare conferma nei prossimi mesi - anche grazie alle misure di sostegno all'offerta in arrivo dal Mimit - al fine di ripristinare gradualmente livelli di produzione adeguati per un Paese come il nostro, che vanta un'importante filiera della componentistica sul territorio.

Naturalmente, diversi fattori potranno influenzare l'andamento dell'anno in corso, tra cui la ripresa ciclica della domanda - i primi dati del 2026 mostrano una crescita delle immatricolazioni nel primo trimestre (+9,2% rispetto allo stesso periodo del 2025) - il percorso di transizione energetica e tecnologica della filiera che richiede investimenti rilevanti, riconversioni produttive e ridefinizione delle catene di fornitura, con effetti differenziati tra Costruttori e com-



ponentisti, e, non ultimo, il quadro regolatorio europeo, essendo le decisioni dell'Unione Europea in materia ambientale e sulle politiche industriali lato domanda e lato offerta una variabile determinante per la competitività dell'industria automotive nei prossimi anni.

Nel quadro delle prospettive per il 2026, anche il ruolo del Gruppo Stellantis ha ovviamente un peso rilevante per la ripresa della produzione automotive in Italia. Nell'ottica di modernizzare il rapporto di partnership con i fornitori, a marzo 2026 il Gruppo ha lanciato lo Stellantis Europe Supplier Advisory Council, un nuovo organismo strategico volto a rafforzare la collaborazione con l'ecosistema della filiera e ad accelerare la capacità di risposta dell'industria europea alle trasformazioni in atto.

L'iniziativa rappresenta un cambio di approccio rispetto al passato e si fonda sull'idea che la competitività industriale non dipenda esclusivamente dalla capacità produttiva del Costruttore finale, ma dalla qualità delle relazioni lungo l'intera catena del valore. Il nuovo Consiglio riunisce infatti i principali responsabili industriali europei di Stellantis e un gruppo selezionato di partner fornitori, con l'obiettivo di individuare criticità operative, definire priorità comuni e sviluppare soluzioni condivise per migliorare performance, innovazione e resilienza della supply chain.

Un elemento particolarmente significativo è il coinvolgimento diretto delle principali associazioni europee dei fornitori, tra cui ANFIA, chiamate a rappresentare in modo strutturato la voce della filiera industriale. Questo modello di collaborazione istituzionalizzata è indice di una crescente consapevolezza del fatto che la ripresa produttiva dipenderà dalla capacità di coordinare investimenti, tecnologie e competenze tra Costruttori e fornitori.

**ga**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

ga

RICAMBIO NEL MONDO



# Qui, STATI UNITI D'AMERICA

Dopo un rallentamento tra il 2024 e il 2025, l'economia USA ha mostrato una ripresa più forte del previsto grazie ad un mix di fattori ciclici e strutturali

a cura di Miriam Sala,  
Responsabile Area Studi  
e Statistiche ANFIA

L'economia statunitense si conferma, nel quadro delineato dall'ultimo World Economic Outlook dell'Fondo Monetario Internazionale<sup>1</sup>, come uno dei principali pilastri della crescita tra le economie avanzate, pur all'interno di un contesto globale segnato da dinamiche eterogenee e da un persistente livello di incertezza. Dopo una fase di rallentamento nel 2024-2025, l'attività economica ha mostrato una capacità di recupero superiore alle attese, sostenuta da una combinazione di fattori ciclici e strutturali.

Nel 2025 il PIL statunitense ha registrato una dinamica più robusta rispetto ad altre economie avanzate, con una crescita sostenuta anche da un'accelerazione nel terzo trimestre, legata in particolare alla ripresa degli investimenti tecnologici. Per il 2026, il FMI prevede un'espansione

del 2,4%, seguita da un moderato rallentamento al 2,0% nel 2027, livelli comunque superiori alla media delle economie avanzate.

Dal lato della domanda, la crescita è trainata da una combinazione di consumi privati relativamente resilienti, sostenuti dal mercato del lavoro, e da politiche fiscali ancora espansive. In particolare, misure di incentivo agli investimenti, come quelle previste dal One Big Beautiful Bill Act, contribuiscono a rafforzare la spesa delle imprese nel breve periodo. Parallelamente, la spesa pubblica continua a svolgere un ruolo anticiclico, compensando in parte gli effetti restrittivi derivanti dal contesto internazionale e dalle tensioni commerciali.

Un elemento distintivo della fase attuale è rappresentato dal contributo degli investimenti in tecnologia e intelligenza artificiale, che hanno inciso in misura significativa sulla crescita recente, contribuendo direttamente all'aumento del PIL e indirettamente al rafforzamento della pro-

<sup>1</sup> FMI, World Economic Outlook Update "Global Economy: Steady amid Divergent Forces" - January 2026.

RICAMBIO NEL MONDO

duttività. Tuttavia, questa concentrazione settoriale introduce anche un profilo di rischio, legato alla possibile volatilità degli investimenti e delle valutazioni finanziarie.

Nel corso del 2025 il mercato del lavoro statunitense ha confermato una tenuta complessiva, pur evidenziando segnali sempre più chiari di raffreddamento rispetto alla fase di forte espansione post-pandemica. Il tasso di disoccupazione si è attestato in media intorno al 4,3%, mantenendosi su livelli storicamente contenuti e coerenti con una situazione di quasi piena occupazione, ma in graduale risalita nel corso dell'anno, fino a sfiorare il 4,5-4,6% negli ultimi mesi. Questo andamento riflette un progressivo riequilibrio tra domanda e offerta di lavoro, più che un deterioramento brusco del quadro occupazionale.

La dinamica dell'occupazione ha infatti mostrato un rallentamento significativo. La creazione di nuovi posti di lavoro, pur rimanendo positiva, si è indebolita rispetto agli anni precedenti, con revisioni al ribasso dei dati che segnalano una perdita di slancio del ciclo occupazionale. Questo passaggio da un mercato del lavoro "surrisaldato" a una fase più equilibrata rappresenta uno degli elementi chiave per comprendere l'evoluzione recente dell'economia statunitense. Dal lato dell'offerta, il tasso di partecipazione si è mantenuto sostanzialmente stabile, intorno al 62%, mentre il rapporto tra occupati e popolazione si è collocato poco sotto il 60%. Ciò indica che l'aumento della disoccupazione non è imputabile a un ingresso massiccio di nuovi lavoratori, ma piuttosto a una domanda di lavoro meno dinamica. In questo contesto, persistono tuttavia criticità strutturali: la disoccupazione giovanile resta su livelli significativamente più elevati rispetto alla media, mentre permangono divari marcati tra gruppi demografici, con tassi più alti per alcune minoranze rispetto alla popolazione bianca.

Ulteriori segnali di fragilità emergono dall'analisi qualitativa dell'occupazione. Il numero di lavoratori part-time involontari si mantiene elevato, così come quello dei disoccupati di lungo periodo, evidenziando difficoltà di matching tra competenze disponibili e fabbisogni delle imprese. Questi elementi suggeriscono che, al di là dei dati aggregati, il mercato del lavoro presenta aree di vulnerabilità che potrebbero ampliarsi in presenza di un ulteriore rallentamento economico.

Dal punto di vista settoriale, il quadro appare fortemente differenziato. I comparti legati ai servizi alla persona, come sanità e assistenza sociale, continuano a registrare una crescita dell'occupazione, insieme alle costruzioni, sostenute anche da politiche di investimento pubblico. Al

contrario, il settore manifatturiero e alcune attività legate alla logistica e ai trasporti mostrano segnali di debolezza, risentendo sia del rallentamento della domanda globale sia delle trasformazioni in atto nelle catene del valore.

Infine, la dinamica salariale, pur rimanendo positiva, ha evidenziato un progressivo rallentamento, con tassi di crescita più contenuti rispetto al periodo immediatamente successivo alla pandemia. Questo contribuisce ad attenuare le pressioni inflazionistiche, ma al tempo stesso riduce il sostegno ai consumi, che restano uno dei principali driver della crescita statunitense.

L'inflazione negli Stati Uniti si sta gradualmente riducendo, ma con una dinamica più lenta rispetto ad altre grandi economie. Il rientro verso il target del 2% è previsto solo nel corso del 2027, riflettendo una combinazione di fattori: persistenza delle pressioni sui prezzi nei servizi, trasmissione degli effetti delle politiche tariffarie e resilienza della domanda interna.

Questo profilo inflazionistico condiziona le scelte della Federal Reserve, che mantiene un approccio prudente nella normalizzazione della politica monetaria. Sebbene sia atteso un graduale allentamento dei tassi, il livello rimane relativamente elevato rispetto al periodo pre-pandemico, con effetti diretti sul costo del credito e quindi sulla domanda di beni durevoli, inclusi gli autoveicoli.

La dinamica della produzione industriale negli Stati Uniti appare sempre più polarizzata. Da un lato, i settori ad alta intensità tecnologica - in particolare semiconduttori, componentistica avanzata e infrastrutture digitali - registrano una crescita sostenuta, contribuendo in modo significativo all'espansione economica. Dall'altro, i comparti manifatturieri più tradizionali risentono maggiormente del rallentamento della domanda globale e delle tensioni commerciali. Questo dualismo riflette una trasformazione strutturale dell'economia statunitense, in cui la

« NEL 2025 IL PIL STATUNITENSE HA REGISTRATO UNA DINAMICA PIÙ ROBUSTA RISPETTO AD ALTRE ECONOMIE AVANZATE »



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

«GLI INVESTIMENTI IN TECNOLOGIA E INTELLIGENZA ARTIFICIALE HANNO CONTRIBUTITO DIRETTAMENTE ALL'AUMENTO DEL PIL E INDIRETTAMENTE AL RAFFORZAMENTO DELLA PRODUTTIVITÀ»

manifattura avanzata e l'innovazione tecnologica assumono un peso crescente. Allo stesso tempo, la politica industriale e commerciale - inclusi dazi selettivi e incentivi alla produzione domestica - contribuisce a ridefinire le catene di approvvigionamento e a favorire processi di rilocalizzazione produttiva.

Nel primo trimestre del 2026 l'economia statunitense mostra segnali di recupero congiunturale dopo il marcato rallentamento registrato nella parte finale del 2025, ma il quadro complessivo resta caratterizzato da una crescita moderata e da elementi di fragilità.

Il punto di partenza è rappresentato da un quarto trimestre 2025 particolarmente debole: secondo i dati del Bureau of Economic Analysis, il PIL reale è cresciuto solo dello 0,7% su base annualizzata, frenato soprattutto dal calo della spesa pubblica e delle esportazioni. Questo rallentamento è stato in larga parte legato allo shutdown federale, che ha temporaneamente ridotto la domanda aggregata.

Nel primo trimestre 2026 si osserva invece un rimbalzo dell'attività economica, dovuto principalmente al recupero della spesa pubblica e privata precedentemente rinviata. Il Congressional Budget Office sottolinea infatti che la contrazione di fine 2025 è destinata a essere "invertita" proprio nei primi mesi del 2026, grazie al completamento della spesa federale e alla ripresa dei consumi e degli investimenti. Tuttavia, si tratta in parte di un recupero tecnico, più che di un'accelerazione strutturale del ciclo.

Dal lato della domanda, i consumi delle famiglie continuano a rappresentare il principale sostegno alla crescita, pur con una dinamica meno vivace rispetto agli anni precedenti. Già nel quarto trimestre 2025 la spesa per consumi cresceva a un ritmo contenuto (circa 2,4%), segnalando un progressivo raffreddamento. All'inizio del 2026 i consumi restano positivi, sostenuti da redditi

ancora solidi e da condizioni finanziarie in graduale allentamento, ma mostrano una minore capacità espansiva.

Il mercato del lavoro, pur rimanendo solido, evidenzia segnali di normalizzazione. A inizio 2026 il tasso di disoccupazione si colloca intorno al 4,4%, in aumento rispetto ai minimi del ciclo precedente ma ancora su livelli contenuti. La crescita dell'occupazione risulta più debole, con una riduzione del ritmo delle assunzioni, mentre licenziamenti e sussidi di disoccupazione rimangono relativamente bassi. Questo configura un mercato del lavoro meno "tirato", ma non in fase recessiva. Sul fronte dei prezzi, il processo disinflazionistico prosegue, ma in modo graduale. L'inflazione al consumo si attesta intorno al 2,4% a inizio 2026, avvicinandosi al target della Federal Reserve ma senza averlo ancora pienamente raggiunto. Allo stesso tempo, indicatori come il PCE core rimangono più elevati, segnalando una persistenza delle pressioni sui prezzi che induce la banca centrale a mantenere un approccio prudente nella riduzione dei tassi.

La dinamica produttiva appare infine eterogenea. Se da un lato gli investimenti - in particolare quelli legati alla tecnologia - mostrano segnali di ripresa, dall'altro la manifattura continua a risentire del rallentamento globale e delle tensioni commerciali. Ne deriva un'economia sempre più polarizzata, in cui pochi settori ad alta intensità tecnologica sostengono la crescita complessiva.

### PRODUZIONE DI AUTOVEICOLI

Secondo le analisi di Wards, il 2025 si è chiuso per gli Stati Uniti con volumi in ulteriore calo rispetto al 2024 (-2,5% rispetto al -0,7% del 2024 sul 2023). A registrare il calo maggiore sono le autovetture, con -9,6%. Le sole auto, che costituivano nel 2023 il 16,4% dell'intera produzione americana, scendono al 12,6% nel 2025. Restano sostanzialmente stabili, invece, i Light Truck<sup>2</sup> (-0,5%). Anche il comparto dei veicoli pesanti risulta perdere oltre un quarto dei propri volumi (-25,5%).

Nel primo bimestre del 2026 la produzione automotive statunitense mostra un quadro complessivamente stabile ma con dinamiche divergenti per segmento e costruttore, rispetto allo stesso periodo del 2025.

A livello aggregato, la produzione totale di veicoli si attesta a 1,59 milioni di unità, sostanzialmente invariata rispetto al 2025 (+0,2%). Questo dato segnala una fase di stabilizzazione del ciclo produttivo, dopo il calo registrato nel corso del 2025, ma senza evidenze di una vera e propria ripartenza. La dinamica è però profondamente differenziata per tipologia di veicolo. I light vehicle crescono





TABELLA 1

U.S. Vehicle Production by Company										
Costruttore	Jan-Dec		% MS		Vol.	Jan-Feb		% MS		Vol.
	2025	2024	Current	Year-Ago		% Chg.	2026	2025	Current	
Ford	66.420	56.745	0,6	0,5	17,0	8.928	10.680	0,6	0,7	-16,4
GM	46.934	190.950	0,5	1,8	-75,4	8.335	8.606	0,5	0,5	-3,1
Honda	246.103	271.673	2,4	2,6	-9,4	46.162	33.632	2,9	2,1	37,3
Hyundai	685	0	0,0	--	--	0	0	--	--	--
Kia	0	1.337	--	0,0	--	0	0	--	--	--
Lucid	9.496	6.618	0,1	0,1	43,5	1.668	1.170	0,1	0,1	42,6
Nissan	95.170	138.107	0,9	1,3	-31,1	13.513	19.457	0,8	1,2	-30,5
Subaru	18.612	22.018	0,2	0,2	-15,5	0	4.021	--	0,3	--
Tesla	238.882	189.317	2,3	1,8	26,2	35.617	42.846	2,2	2,7	-16,9
Toyota	566.290	538.524	5,5	5,1	5,2	78.424	85.072	4,9	5,3	-7,8
Volvo	0	9.749	--	0,1	--	0	0	--	--	--
<b>U.S. Car</b>	<b>1.288.592</b>	<b>1.425.038</b>	<b>12,6</b>	<b>13,5</b>	<b>-9,6</b>	<b>192.647</b>	<b>205.484</b>	<b>12,1</b>	<b>12,9</b>	<b>-6,2</b>
BMW	409.693	396.117	4,0	3,8	3,4	60.382	53.092	3,8	3,3	13,7
Ford	1.897.444	1.949.196	18,5	18,5	-2,7	263.352	266.516	16,5	16,8	-1,2
GM	1.559.841	1.516.847	15,2	14,4	2,8	231.087	236.801	14,5	14,9	-2,4
Honda	682.549	733.076	6,7	7,0	-6,9	130.582	115.780	8,2	7,3	12,8
Hyundai	416.099	358.000	4,1	3,4	16,2	69.110	61.172	4,3	3,8	13,0
Kia	351.500	350.763	3,4	3,3	0,2	54.624	57.800	3,4	3,6	-5,5
Lucid	2.087	272	0,0	0,0	667,3	2.000	293	0,1	0,0	582,6
Mercedes-Benz	268.634	304.316	2,6	2,9	-11,7	42.535	41.855	2,7	2,6	1,6
Nissan	406.987	387.476	4,0	3,7	5,0	69.826	63.479	4,4	4,0	10,0
Rivian	41.533	49.476	0,4	0,5	-16,1	6.823	9.661	0,4	0,6	-29,4
Stellantis	859.394	870.533	8,4	8,3	-1,3	138.687	134.621	8,7	8,5	3,0
Subaru	319.210	343.945	3,1	3,3	-7,2	60.793	55.006	3,8	3,5	10,5
Tesla	384.337	462.672	3,7	4,4	-16,9	63.577	68.713	4,0	4,3	-7,5
Toyota	692.017	607.468	6,7	5,8	13,9	101.458	103.039	6,4	6,5	-1,5
Toyota/Mazda	238.258	229.429	2,3	2,2	3,8	41.983	36.540	2,6	2,3	14,9
Volkswagen	147.409	170.583	1,4	1,6	-13,6	21.997	29.113	1,4	1,8	-24,4
Volvo	18.489	14.473	0,2	0,1	27,7	4.103	4.481	0,3	0,3	-8,4
Other	25.164	19.624	0,2	0,2	28,2	3.096	3.364	0,2	0,2	-8,0
<b>U.S. Light Truck</b>	<b>8.720.645</b>	<b>8.764.266</b>	<b>85,0</b>	<b>83,3</b>	<b>-0,5</b>	<b>1.366.015</b>	<b>1.341.326</b>	<b>85,7</b>	<b>84,3</b>	<b>1,8</b>
<b>U.S. Light Vehicle Total</b>	<b>10.009.237</b>	<b>10.189.304</b>	<b>97,6</b>	<b>96,8</b>	<b>-1,8</b>	<b>1.558.662</b>	<b>1.546.810</b>	<b>97,7</b>	<b>97,2</b>	<b>0,8</b>
Ford	65.072	87.921	0,6	0,8	-26,0	10.602	11.276	0,7	0,7	-6,0
Other	183.150	245.169	1,8	2,3	-25,3	25.446	32.668	1,6	2,1	-22,1
<b>U.S. Medium/Heavy Truck</b>	<b>248.222</b>	<b>333.090</b>	<b>2,4</b>	<b>3,2</b>	<b>-25,5</b>	<b>36.048</b>	<b>43.944</b>	<b>2,3</b>	<b>2,8</b>	<b>-18,0</b>
<b>U.S. Truck Total</b>	<b>8.968.867</b>	<b>9.097.356</b>	<b>87,4</b>	<b>86,5</b>	<b>-1,4</b>	<b>1.402.063</b>	<b>1.385.270</b>	<b>87,9</b>	<b>87,1</b>	<b>1,2</b>
<b>U.S. Vehicle Total</b>	<b>10.257.459</b>	<b>10.522.394</b>	<b>65,9</b>	<b>65,5</b>	<b>-2,5</b>	<b>1.594.710</b>	<b>1.590.754</b>	<b>66,5</b>	<b>64,4</b>	<b>0,2</b>

Fonte: Ward's

commerciali. Un andamento positivo si osserva anche per Hyundai, che consolida la propria presenza sul mercato statunitense con una crescita a doppia cifra, mentre BMW mantiene una dinamica espansiva coerente con il buon andamento dei marchi premium. Anche Subaru evidenzia un recupero dei volumi, contribuendo a rafforzare il gruppo dei costruttori con performance positive nel periodo. Più articolata appare la situazione dei grandi player globali. Ford e General Motors mostrano lievi contrazioni dei volumi, che tuttavia si inseriscono in un quadro di sostanziale stabilità produttiva. Si tratta di variazioni contenute, che suggeriscono una fase di gestione prudente della produzione più che un vero indebolimento strutturale. Stellantis, al contrario, registra un incremento moderato, segnale di una certa tenuta operativa nel mercato nordamericano. Sul fronte opposto si collocano diversi costruttori che evidenziano una flessione più marcata. Nissan appare tra i casi più rilevanti, con una contrazione significativa della produzione,

indicativa di una fase di difficoltà commerciale o di razionalizzazione produttiva. Anche Volkswagen registra un calo consistente, mentre Tesla mostra una riduzione dei volumi rispetto all'anno precedente, segnalando una fase meno dinamica dopo la forte espansione degli anni recenti. La contrazione interessa anche alcuni produttori più piccoli o specializzati, come Rivian<sup>3</sup>, che evidenzia una flessione rilevante, a testimonianza delle difficoltà tipiche delle fasi iniziali di scaling produttivo. In controtendenza, seppur su volumi ancora limitati, si osserva la crescita molto sostenuta di Lucid<sup>4</sup>, che riflette un'espansione della capacità produttiva ma che, data la base ancora ridotta, non incide in modo significativo sul quadro complessivo.

IL MERCATO DEI LIGHT VEHICLES

Con riferimento al solo comparto dei veicoli leggeri, nel 2025 Wards registra una variazione positiva del 2,4% rispetto al 2024. Sono 16,2 milioni gli LV immatricolati lo scorso anno, circa 500 mila in più dell'anno precedente.

leggermente (+0,8%), sostenute interamente dai light truck, che registrano un incremento dell'1,8% e rafforzano ulteriormente il loro peso, arrivando all'85,7% della produzione totale (in aumento rispetto all'84,3% dell'anno precedente). Al contrario, le autovetture continuano a contrarsi (-6,2%), confermando una tendenza strutturale di ridimensionamento del segmento. Ancora più marcata è la flessione dei medium e heavy truck, che registrano un calo del 18,0%, evidenziando una debolezza significativa della domanda nel comparto dei veicoli industriali, probabilmente legata al rallentamento ciclico dell'economia e degli investimenti. (TABELLA 1) Tra i gruppi che mostrano una crescita più marcata emerge Honda, che registra un incremento significativo dei volumi rispetto allo stesso periodo del 2025, sia nelle autovetture che nei veicoli

«L'INFLAZIONE NEGLI STATI UNITI SI STA GRADUALMENTE RIDUCENDO, MA CON UNA DINAMICA PIÙ LENTA RISPETTO AD ALTRE GRANDI ECONOMIE»

<sup>2</sup> Negli Stati Uniti, un light truck è un veicolo con un peso lordo massimo di 8.500 libbre (3.860 kg). In questa categoria rientrano pick-up, furgoni, minivans e SUV.  
<sup>3</sup> Casa specializzata in veicoli, prodotti e servizi relativi al trasporto sostenibile. Dispone di strutture a Plymouth nel Michigan, a Normal nell'Illinois, a San Jose e Irvine in California  
<sup>4</sup> Lucid Motors è una casa automobilistica statunitense specializzata in auto elettriche. La società è stata fondata nel 2007 e ha sede a Newark in California

RICAMBIO NEL MONDO

Nel primo bimestre del 2026 il mercato statunitense dei light vehicle evidenzia una lieve contrazione rispetto allo stesso periodo del 2025 (-0,9%), confermando una fase di rallentamento e stabilizzazione. Il dato complessivo riflette una domanda ancora solida ma meno dinamica, coerente con un contesto macroeconomico più incerto e con condizioni finanziarie ancora restrittive. L'analisi per costruttore mette in luce un quadro piuttosto articolato. Tra i principali gruppi, Ford e General Motors registrano entrambe una flessione delle vendite nel primo bimestre, con cali rispettivamente del -5,4% e del -4,6%, accompagnati anche da una riduzione della quota di mercato. Si tratta di segnali di indebolimento della domanda per i grandi player domestici, in linea con una fase di normalizzazione dopo le buone performance del 2025.

In controtendenza si colloca Toyota, che continua a rafforzare la propria leadership con una crescita significativa (+5,6% per il gruppo), portando la quota di mercato al 15,5%, in aumento rispetto al 14,6% dell'anno precedente. Anche Lexus contribuisce a questa dinamica positiva, segnalando una buona tenuta del segmento premium. Più in generale, i costruttori giapponesi mostrano una discreta resilienza: Honda registra un incremento moderato (+1,5%), mentre Nissan si mantiene sostanzialmente stabile.

Tra i gruppi coreani, Hyundai e Kia continuano a espandersi, con crescite rispettivamente del +4,2% e del +8,5%, rafforzando ulteriormente il loro posizionamento competitivo sul mercato statunitense. Questi risultati confermano una strategia efficace sia in termini di prodotto sia di pricing. Nel segmento premium europeo, il quadro appare misto. BMW registra una crescita delle vendite (+3,2%), così come Mercedes-Benz (+6,5%), mentre Audi mostra un lieve recupero nel bimestre (+2,4%) dopo un 2025 negativo. Al contrario, Volkswagen continua a evidenziare una contrazione significativa (-17,9%), segnalando difficoltà persistenti sul mercato.

Situazione più complessa per

Stellantis, che nel complesso registra una crescita nel primo bimestre (+3,3%), ma con forti divergenze interne tra i marchi. Dodge, Jeep e Ram mostrano segnali positivi, mentre altri brand, come Chrysler, evidenziano cali molto marcati, riflettendo una fase di riorganizzazione del portafoglio prodotti.

Nel comparto dei nuovi entranti e dei produttori elettrici, Tesla registra una crescita contenuta (+2,3%), segnale di una fase più matura rispetto agli anni di espansione accelerata. Rivian, invece, evidenzia una crescita significativa (+29,1%), pur su volumi ancora limitati, mentre Polestar mostra un forte incremento percentuale, ma con un impatto marginale sul totale del mercato. Infine, diversi marchi mostrano segnali di debolezza più marcata. Volvo registra un calo rilevante (-26,1%), così come Jaguar Land Rover e Mitsubishi, mentre Mazda continua a perdere terreno. (TABELLA 2)

Il dato più evidente riguarda il continuo ridimen-

« IL SETTORE MANIFATTURIERO E ATTIVITÀ LEGATE ALLA LOGISTICA E AI TRASPORTI MOSTRANO SEGNALI DI DEBOLEZZA, RISENTENDO SIA DEL RALLENTAMENTO DELLA DOMANDA GLOBALE »

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

TABELLA 2

	January - December				January - February					
	2025	2024	% Share Current	% Share Year-Ago	2026	2025	% Share Current	% Share Year-Ago		
<b>Audi</b>	164.942	196.576	1,0	1,2	-16,1	27.200	26.551	1,2	1,1	2,4
BMW	379.126	371.346	2,3	2,3	2,1	50.031	47.839	2,2	2,1	4,6
Mini	29.521	26.299	0,2	0,2	12,3	3.669	4.194	0,2	0,2	-12,5
<b>BMW</b>	<b>408.647</b>	<b>397.645</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>2,8</b>	<b>53.700</b>	<b>52.033</b>	<b>2,3</b>	<b>2,2</b>	<b>3,2</b>
Ford	2.027.024	1.900.549	12,5	12,0	6,7	259.153	276.358	11,3	11,9	-6,2
Lincoln	106.868	104.823	0,7	0,7	2,0	14.680	13.224	0,6	0,6	11,0
<b>Ford</b>	<b>2.133.892</b>	<b>2.005.372</b>	<b>13,1</b>	<b>12,6</b>	<b>6,4</b>	<b>273.833</b>	<b>289.582</b>	<b>11,9</b>	<b>12,5</b>	<b>-5,4</b>
Buick	198.155	183.421	1,2	1,2	8,0	26.369	36.126	1,1	1,6	-27,0
Cadillac	173.515	160.204	1,1	1,0	8,3	18.958	25.905	0,8	1,1	-26,8
Chevrolet	1.817.264	1.731.796	11,2	10,9	4,9	252.378	258.957	11,0	11,2	-2,5
GMC	652.394	614.117	4,0	3,9	6,2	92.443	88.131	4,0	3,8	4,9
<b>GM</b>	<b>2.841.328</b>	<b>2.689.538</b>	<b>17,5</b>	<b>17,0</b>	<b>5,6</b>	<b>390.148</b>	<b>409.119</b>	<b>17,0</b>	<b>17,6</b>	<b>-4,6</b>
Acura	133.433	132.367	0,8	0,8	0,8	19.955	18.014	0,9	0,8	10,8
Honda	1.297.144	1.291.490	8,0	8,1	0,4	186.801	185.771	8,1	8,0	0,6
<b>Honda</b>	<b>1.430.577</b>	<b>1.423.857</b>	<b>8,8</b>	<b>9,0</b>	<b>0,5</b>	<b>206.756</b>	<b>203.785</b>	<b>9,0</b>	<b>8,8</b>	<b>1,5</b>
Genesis	82.331	75.003	0,5	0,5	9,8	10.900	10.395	0,5	0,4	4,9
Hyundai	901.686	836.802	5,6	5,3	7,8	121.301	116.535	5,3	5,0	4,1
<b>Hyundai</b>	<b>984.017</b>	<b>911.805</b>	<b>6,1</b>	<b>5,7</b>	<b>7,9</b>	<b>132.201</b>	<b>126.930</b>	<b>5,7</b>	<b>5,5</b>	<b>4,2</b>
Isuzu	435	792	0,0	0,0	-45,1	63	72	0,0	0,0	-12,5
Jaguar	5.180	10.834	0,0	0,1	-52,2	466	1.119	0,0	0,0	-58,4
Land Rover	89.785	95.239	0,6	0,6	-5,7	13.434	16.276	0,6	0,7	-17,5
<b>Jaguar Land Rover</b>	<b>94.965</b>	<b>106.073</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>-10,5</b>	<b>13.900</b>	<b>17.395</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>-20,1</b>
Kia	852.155	796.488	5,2	5,0	7,0	130.507	120.310	5,7	5,2	8,5
Lucid	8.790	6.550	0,1	0,0	34,2	1.300	1.400	0,1	0,1	-7,1
Mazda	410.346	424.382	2,5	2,7	-3,3	62.455	67.219	2,7	2,9	-7,1
Mercedes-Benz	334.660	353.700	2,1	2,2	-5,4	54.000	50.707	2,3	2,2	6,5
<b>Mitsubishi</b>	<b>94.754</b>	<b>109.843</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>-13,7</b>	<b>15.600</b>	<b>18.838</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>-17,2</b>
Infiniti	52.846	58.070	0,3	0,4	-9,0	7.393	7.985	0,3	0,3	-7,4
Nissan	873.307	865.938	5,4	5,5	0,9	150.348	149.134	6,5	6,4	0,8
<b>Nissan</b>	<b>926.153</b>	<b>924.008</b>	<b>5,7</b>	<b>5,8</b>	<b>0,2</b>	<b>157.741</b>	<b>157.119</b>	<b>6,9</b>	<b>6,8</b>	<b>0,4</b>
Porsche	71.799	76.167	0,4	0,5	-5,7	9.100	11.930	0,4	0,5	-23,7
Rivian	42.950	45.780	0,3	0,3	-6,2	7.100	5.500	0,3	0,2	29,1
Alfa Romeo	5.652	8.865	0,0	0,1	-36,2	582	1.203	0,0	0,1	-51,6
Chrysler	126.373	124.683	0,8	0,8	1,4	11.456	20.251	0,5	0,9	-43,4
Dodge	101.927	141.730	0,6	0,9	-28,1	13.764	12.640	0,6	0,5	8,9
Fiat	1.321	1.528	0,0	0,0	-13,5	140	275	0,0	0,0	-49,1
Jeep	593.401	587.725	3,7	3,7	1,0	87.036	82.414	3,8	3,6	5,6
Maserati	2.838	4.708	0,0	0,0	-39,7	285	624	0,0	0,0	-54,3
Ram	418.756	421.684	2,6	2,7	-0,7	66.355	56.454	2,9	2,4	17,5
<b>Stellantis</b>	<b>1.250.268</b>	<b>1.290.923</b>	<b>7,7</b>	<b>8,1</b>	<b>-3,1</b>	<b>179.618</b>	<b>173.861</b>	<b>7,8</b>	<b>7,5</b>	<b>3,3</b>
Subaru	643.591	667.725	4,0	4,2	-3,6	87.270	95.479	3,8	4,1	-8,6
<b>Subaru</b>	<b>567.500</b>	<b>588.900</b>	<b>3,5</b>	<b>3,7</b>	<b>-3,6</b>	<b>80.300</b>	<b>78.500</b>	<b>3,5</b>	<b>3,4</b>	<b>2,3</b>
Tesla	370.260	345.669	2,3	2,2	7,1	51.941	47.948	2,3	2,1	8,3
Lexus	2.147.811	1.986.954	13,2	12,5	8,1	305.862	290.986	13,3	12,5	5,1
<b>Toyota</b>	<b>2.518.071</b>	<b>2.332.623</b>	<b>15,5</b>	<b>14,7</b>	<b>8,0</b>	<b>357.803</b>	<b>338.934</b>	<b>15,5</b>	<b>14,6</b>	<b>5,6</b>
Volkswagen	329.813	379.178	2,0	2,4	-13,0	45.908	55.944	2,0	2,4	-17,9
Polestar	4.787	5.250	0,0	0,0	-8,8	1.500	750	0,1	0,0	100,0
Volvo	118.923	125.243	0,7	0,8	-5,0	13.266	19.233	0,6	0,8	-31,0
<b>Volvo</b>	<b>123.710</b>	<b>130.493</b>	<b>0,8</b>	<b>0,8</b>	<b>-5,2</b>	<b>14.766</b>	<b>19.983</b>	<b>0,6</b>	<b>0,9</b>	<b>-26,1</b>
<b>LIGHT VEHICLE TOTAL</b>	<b>16.233.363</b>	<b>15.858.418</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>2,4</b>	<b>2.301.269</b>	<b>2.321.191</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>-0,9</b>

Fonte: Ward's

TABELLA 3

	Jan-Feb 2026	Jan-Feb 2025	MS 2026	MS 2025	Var. %
Segment	2.301.269	2.321.191			-0,9
Small Car	166.823	190.343	7,2	8,2	-12,4
Middle Car	164.323	139.196	7,1	6,0	18,1
Large Car	7	221	0,0	0,0	-96,8
Luxury Car	59.344	91.018	2,6	3,9	-34,8
CUV	1.123.309	1.161.330	48,8	50,0	-3,3
SUV	253.938	211.563	11,0	9,1	20,0
Van	105.313	109.022	4,6	4,7	-3,4
Pickup	428.127	418.403	18,6	18,0	2,3
Comm. chassis	85	95	0,0	0,0	-10,5

TABELLA 4

	Jan-Feb 2026	Jan-Feb 2025	MS 2026	MS 2025	Var. %
Fuel Type	2.301.269	2.321.191	100,0	100,0	-0,9
BEV	144.946	18.078	6,3	7,8	-19,5
Fuel Cell	60	56	0,0	0,0	7,1
Hybrid	313.269	281.651	13,6	12,1	11,2
PHEV	24.551	44.964	1,1	1,9	-45,4
ICE	1.818.443	1.814.442	79,0	78,2	0,2

Fonte: Ward's

sionamento delle autoveicoli tradizionali, che prosegue con intensità. Le small car registrano un calo significativo (-12,4%), accompagnato da una riduzione della quota di mercato dall'8,2% al 7,2%, mentre le luxury car mostrano una contrazione ancora più marcata (-34,8%), segnale di una domanda in forte indebolimento anche nei segmenti più alti. Ancora più netto è il crollo delle large car, ormai sostanzialmente residuali sul mercato. L'unica eccezione all'interno del comparto car è rappresentata dalle middle car, che crescono del 18,1%, ma partendo da una base relativamente contenuta e senza modificare in modo sostanziale il trend complessivo di declino del segmento.

Parallelamente, si conferma la centralità dei veicoli a maggiore altezza da terra. I CUV restano il segmento dominante con quasi la metà del mercato (48,8%), pur registrando una lieve flessione (-3,3%) e una perdita di quota rispetto al 2025. Questo calo non indica un'inversione di tendenza, quanto piuttosto una fase di saturazione dopo anni di crescita molto sostenuta. Al contrario, i SUV tradizionali mostrano una dinamica particolarmente positiva (+20,0%), aumentando la loro quota dall'9,1% all'11,0% e segnalando un possibile ribilanciamento interno al mondo dei veicoli utility, con una crescente domanda per modelli più grandi o più orientati all'off-road. Anche il segmento dei pickup continua a rafforzarsi, con una crescita del 2,3% e una quota che sale al 18,6%, confermando il ruolo strutturale di questa tipologia nel mercato statunitense, sostenuta sia dalla domanda privata sia da quella professionale. Più debole appare invece il comparto dei van, in lieve calo (-3,4%), coerentemente con un contesto economico meno dinamico per alcune attività commerciali. (TABELLA 3) Nell'analisi per alimentazione, il dato più rilevan-

te riguarda il rallentamento dei veicoli elettrici a batteria (BEV), che registrano una contrazione significativa (-19,5%) e una riduzione della quota di mercato dal 7,8% al 6,3%. Si tratta di un segnale importante, che suggerisce una temporanea perdita di slancio dell'elettrificazione pura, legata ai fattori politici, ai prezzi ancora elevati e al contesto macroeconomico meno favorevole. Il calo dei BEV appare ancora più significativo se letto in un'ottica di medio periodo, in quanto interrompe una fase di crescita sostenuta che aveva caratterizzato gli anni precedenti.

Ancora più marcata è la flessione dei veicoli ibridi plug-in (PHEV), che registrano un calo del -45,4%, con una quota che scende dall'1,9% all'1,1%. Questo andamento indica una perdita di attrattività di una tecnologia che, pur rappresentando una soluzione intermedia tra motorizzazioni tradizionali ed elettriche, sembra risentire sia della concorrenza interna agli ibridi sia di una domanda meno orientata verso soluzioni di compromesso. In controtendenza si collocano invece gli ibridi tradizionali, che crescono dell'11,2% e aumentano la loro quota di mercato dal 12,1% al 13,6%. Questo dato evidenzia come una parte significativa della domanda stia privilegiando soluzioni tecnologiche più mature, meno costose e percepite come più affidabili nel breve periodo. Parallelamente, i veicoli con motorizzazione tradizionale (ICE) mostrano una sostanziale stabilità (+0,2%) e mantengono una quota dominante pari al 79,0% del mercato. Questo dato sottolinea come, nonostante il processo di elettrificazione in corso, il motore a combustione interna continui a rappresentare il pilastro del mercato statunitense, almeno nel breve periodo. Infine, le tecnologie Fuel Cell restano del tutto marginali, con volumi trascurabili e senza un impatto significativo sulle dinamiche complessive. (TABELLA 4)

### IL MERCATO DEI VEICOLI PESANTI (GVW)

Il comparto dei veicoli industriali pesanti ha chiuso il 2025 con 416.467 unità immatricolate e una flessione pari al 13,6%. Anche nei primi due mesi dell'anno, il comparto registra un'importante variazione negativa. Nel periodo gennaio-febbraio, sono poco meno di 55mila i veicoli immatricolati, con una flessione del 18,1% rispetto al primo bimestre dello scorso anno. Gli autocarri medium duty, costituiscono l'1,5% del mercato americano di tutti gli autoveicoli e risultano in calo del 15,5% rispetto a gennaio-febbraio 2025. Anche gli heavy duty, altrimenti detti Classe 8<sup>5</sup> sul mercato americano, risultano in calo: -21% e market share dell'1,3%. Insieme, medium e heavy duty, compongono insieme poco meno del 3% del mercato complessivo. **ga**

«NEL PRIMO BIMESTRE DEL 2026 LA PRODUZIONE AUTOMOTIVE STATUNITENSE MOSTRA UN QUADRO COMPLESSIVAMENTE STABILE MA CON DINAMICHE DIVERGENTI PER SEGMENTO E COSTRUTTORE»

<sup>5</sup> Un camion di classe 8 è un veicolo pesante con un peso lordo del veicolo (GVWR) superiore a 33.000 libbre (14.969 kg).

**PRODUZIONE**

**Italia in ripresa,  
ma lontana  
dai competitor**

La produzione italiana di autovetture mostra segnali di recupero nel primo trimestre del 2026, pur restando su volumi ancora contenuti rispetto ai livelli storici. Secondo il Focus Produzione Automotive di Anfia, nel mese di marzo sono state prodotte circa 34mila autovetture, con una crescita del 14,5% rispetto allo stesso mese del 2025.

L'andamento riflette il miglioramento dell'indice della produzione industriale nel comparto autoveicoli, che a marzo registra un incremento tendenziale del 20,5%, mentre l'intero settore automotive cresce del 14,8%, ben oltre il +1,5% segnato dall'industria italiana nel suo complesso.

Nonostante il recupero, la produzione italiana resta distante dai livelli dei principali mercati europei. Nel confronto internazionale, a marzo la Germania ha prodotto oltre 400mila vetture, la Spagna circa 171mila e il Regno Unito quasi 70mila. Il divario dimensionale evidenzia come il sistema industriale italiano continui a operare su capacità ridotte, pur mostrando nel 2026 un ritmo di crescita superiore rispetto a molti competitor europei.

Positivi anche i dati sul fatturato della fabbricazione di autoveicoli, in crescita del 21,6% a febbraio rispetto all'anno precedente, sostenuti sia dal mercato interno sia dall'export. Più debole invece l'andamento della componentistica e delle carrozzerie, che continuano a muoversi in un contesto ancora fragile.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

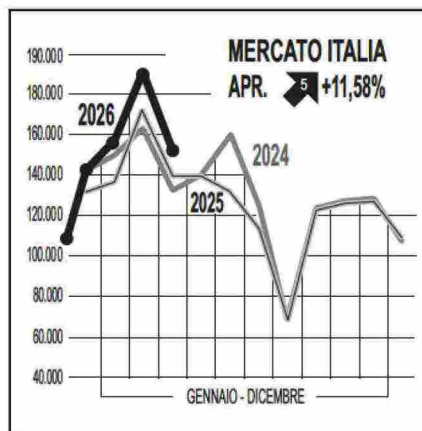
The thumbnail shows a preview of the magazine page. It includes the main article title 'Italia in ripresa, ma lontana dai competitor', a 'BLOCK NOTES' section with sub-sections for 'APRILE IN CIFRE' and 'INVESTIMENTI', and a 'FASCE 602' table at the bottom. The 'FASCE 602' table contains data for various automotive segments.

089849-11073K

## Aprile porta la quinta crescita consecutiva: +11,6% Ripresa solida, ma il quadro resta fragile e incerto

Aprile, quinta crescita mensile consecutiva per il mercato dell'auto. Con una giornata di vendite in più, nel mese si immatricolano 155.210 autovetture per un aumento in doppia cifra - il secondo da inizio anno - dell'11,6%. Il mercato appare in fase di recupero con un incremento dei volumi incoraggiante, sebbene la sostenibilità dipenda ancora dall'evoluzione del quadro macroeconomico e dalla continuità delle politiche di sostegno alla transizione energetica. Un quadro fragile e con rischi al ribasso consistenti, come certifica Istat, come prevede Banca d'Italia e come conferma Bce. Analizzando i canali per utilizzatore, il mercato è sostenuto principalmente dai Privati (+19,3%), che mettono a segno il terzo mese consecutivo di incremento, grazie, soprattutto, all'impulso portato dall'incentivo a loro dedicato per l'auto elettrica. Anche il Noleggio Breve Termine migliora in modo deciso (+22,9%), coerentemente con una ripresa dei flussi turistici e della mobilità business. Più debole invece il Noleggio Lungo Termine (-7,2%), che risente di un contesto finanziario ancora oneroso e di una certa cau-

tela delle flotte aziendali nel rinnovo dei contratti. Anche le Aziende contribuiscono al miglioramento con un incremento prossimo al 4%. Sempre in bolla le Autoimmatricolazioni: le 16mila unità targate corrispondono a un progresso del 15% con la quota stabile al 10% del mercato. Passando alle alimentazioni, la crescita è trainata in modo sempre più evidente dalle elettrificate. Le ibride (Hev e Phev) registrano un forte incremento (+52,8% nel mese), mentre le Bev raddoppiano i volumi (+98,6%), portando la quota oltre l'8%. Gli incentivi, la maggiore disponibilità di prodotto e, non ultima, la crescente consapevolezza rispetto al tema energetico (più che ambientale), continuano a sostenere il passaggio verso tecnologie a basse emissioni. In parallelo, le motorizzazioni tradizionali mostrano un ridimensionamento, dove la benzina cala sensibilmente (-16,6%) e il diesel prosegue nel proprio declino (-23%), a conferma per entrambi del trend strutturale ormai irreversibile. Il primo quadrimestre va in archivio con 640mila autovetture immatricolate per una crescita del 9,8%.



### APRILE 2026, CHI SALE E CHI SCENDE

Marche	Quota %	Diff. %
Geely	0,36	-
Leapmotor	2,90	1300,62
Omoda&Jaecoo	2,49	310,76
Lynk & Co	0,10	295,12
KGM	0,12	193,65
DFSK	0,16	172,53
BYD	2,95	171,66
Alpine	0,04	82,35
SWM	0,06	76,36
EMC	0,22	69,00
Honda	0,91	62,80
Lamborghini	0,04	57,50
Polestar	0,03	55,88
Ferrari	0,06	50,79
Tiger	0,03	47,22
EVO	0,40	41,94
Mercedes	3,59	31,71
Fiat	10,31	31,02
Nissan	1,37	28,11
Kia	2,87	25,58
Opel	2,91	19,63
Cupra	1,43	18,75
Skoda	2,26	17,33
Audi	4,41	15,51
Altre	0,17	14,85
Mini	1,06	13,70
Mazda	0,58	12,86
Volvo	0,97	12,50
<b>Totale mercato</b>	<b>100,00</b>	<b>11,58</b>
DR Motor	0,82	7,84
Toyota	7,32	7,25
MG	3,77	6,61
Subaru	0,14	6,60
BMW	4,43	4,55
Renault	4,68	1,77
Volkswagen	7,25	1,04
Porsche	0,34	-0,19
Land Rover	0,40	-1,57
Dacia	4,88	-2,33
Jeep	4,03	-4,27
Citroën	3,78	-5,15
Tesla	0,27	-5,38
Peugeot	5,26	-7,54
Ich-X	0,02	-8,11
Suzuki	1,54	-8,86
Lexus	0,30	-12,13
Lancia	0,60	-14,39
Seat	0,46	-25,42
Ford	3,45	-26,76
Mitsubishi	0,04	-31,76
Alfa Romeo	1,41	-33,09
Hyundai	1,66	-36,27
Sportequipe	0,13	-36,57
DS	0,18	-47,73
Maserati	0,04	-57,93

### IMMATRICOLAZIONI 2026, 2025 E 2024 A CONFRONTO

	Immatricol. 2026	Immatricol. 2025	Immatricol. 2024	Diff. unità 2026 su '25	Diff. % 2026 su '25	Diff. unità 2026 su '24	Diff. % 2026 su '24
Gennaio	142.036	133.721	142.009	8.315	6,22	27	0,02
Febbraio	157.399	137.965	147.171	19.434	14,09	10.228	6,95
Marzo	185.438	172.271	162.140	13.167	7,64	23.298	14,37
<b>1° trimestre</b>	<b>484.873</b>	<b>443.957</b>	<b>451.320</b>	<b>40.916</b>	<b>9,22</b>	<b>33.553</b>	<b>7,43</b>
Aprile	155.210	139.106	135.415	16.104	11,58	19.795	14,62
Maggio		139.445	139.612				
Giugno		132.402	160.120				
<b>2° trimestre</b>		<b>410.953</b>	<b>435.147</b>				
<b>1° semestre</b>		<b>854.910</b>	<b>886.467</b>				
Luglio		118.561	124.871				
Agosto		67.290	69.126				
Settembre		126.781	121.720				
<b>3° trimestre</b>		<b>312.632</b>	<b>315.717</b>				
<b>Primi 9 mesi</b>		<b>1.167.542</b>	<b>1.202.184</b>				
Ottobre		125.861	126.543				
Novembre		124.245	124.267				
Dicembre		108.075	105.726				
<b>4° trimestre</b>		<b>358.181</b>	<b>356.536</b>				
<b>2° semestre</b>		<b>670.813</b>	<b>672.253</b>				
<b>Totale anno</b>		<b>1.525.723</b>	<b>1.558.720</b>				
1° consolidato		1.525.722	1.558.704				
<b>Cumulato</b>	<b>640.083</b>	<b>583.063</b>	<b>586.735</b>	<b>57.020</b>	<b>9,78</b>	<b>53.348</b>	<b>9,09</b>

Fonte: Elaborazione InterAutoNews su dati Anfia

### EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> (G/KM) - MEDIA PONDERATA SU IMMATRICOLATO MERCATO ITALIA

	4 mesi 2026	4 mesi 2025	Diff. %	Apr. 2026	Apr. 2025	Diff. %
Media ponderata	107,7	115,3	-6,6	107,2	114,3	-6,2

Fonte: Elaborazioni Unrae al 30/04/2026

Elaborazione InterAutoNews (dati Min. Infrastrutture)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

**IL MERCATO ITALIANO RESO NOTO DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - Fonte: Unrae - Dati al 30/04/2026**

Marche	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %	Aprile 2026	Quota %	Aprile 2025	Quota %	Diff. %
Fiat	77.420	12,10	59.516	10,21	30,08	16.009	10,31	12.219	8,78	31,02
Toyota	44.660	6,98	44.479	7,63	0,41	11.369	7,32	10.600	7,62	7,25
Volkswagen	42.996	6,72	41.862	7,18	2,71	11.260	7,25	11.144	8,01	1,04
Peugeot	30.550	4,77	34.425	5,90	-11,26	8.168	5,26	8.834	6,35	-7,54
Renault	30.382	4,75	27.757	4,76	9,46	7.257	4,68	7.131	5,13	1,77
Dacia	30.290	4,73	38.844	6,66	-22,02	7.575	4,88	7.756	5,58	-2,33
Audi	29.097	4,55	24.688	4,23	17,86	6.850	4,41	5.930	4,26	15,51
BMW	27.529	4,30	26.175	4,49	5,17	6.875	4,43	6.576	4,73	4,55
Jeep	25.971	4,06	26.283	4,51	-1,19	6.256	4,03	6.535	4,70	-4,27
Citroën	23.898	3,73	24.327	4,17	-1,76	5.870	3,78	6.189	4,45	-5,15
MG	21.500	3,36	20.844	3,57	3,15	5.851	3,77	5.488	3,95	6,61
Mercedes	21.115	3,30	19.291	3,31	9,46	5.578	3,59	4.235	3,04	31,71
Ford	20.661	3,23	25.353	4,35	-18,51	5.348	3,45	7.302	5,25	-26,76
Kia	18.015	2,81	15.912	2,73	13,22	4.458	2,87	3.550	2,55	25,58
BYD	17.427	2,72	5.654	0,97	208,22	4.572	2,95	1.683	1,21	171,66
Opel	16.587	2,59	15.318	2,63	8,28	4.522	2,91	3.780	2,72	19,63
Leapmotor	16.135	2,52	895	0,15	1702,79	4.496	2,90	321	0,23	1300,62
Nissan	15.399	2,41	15.308	2,63	0,59	2.124	1,37	1.658	1,19	28,11
Skoda	15.155	2,37	13.023	2,23	16,37	3.507	2,26	2.989	2,15	17,33
Hyundai	13.196	2,06	16.719	2,87	-21,07	2.579	1,66	4.047	2,91	-36,27
Omoda&Jaeoo	12.848	2,01	2.995	0,51	328,98	3.857	2,49	939	0,68	310,76
Suzuki	11.122	1,74	11.981	2,05	-7,17	2.396	1,54	2.629	1,89	-8,86
Alfa Romeo	9.572	1,50	11.767	2,02	-18,65	2.184	1,41	3.264	2,35	-33,09
Cupra	8.273	1,29	7.064	1,21	17,11	2.217	1,43	1.867	1,34	18,75
Mini	6.439	1,01	5.007	0,86	28,60	1.643	1,06	1.445	1,04	13,70
Mazda	5.290	0,83	3.809	0,65	38,88	895	0,58	793	0,57	12,86
Volvo	5.237	0,82	5.041	0,86	3,89	1.512	0,97	1.344	0,97	12,50
Tesla	4.841	0,76	3.916	0,67	23,62	422	0,27	446	0,32	-5,38
Honda	4.537	0,71	3.095	0,53	46,59	1.405	0,91	863	0,62	62,80
Lancia	4.129	0,65	4.010	0,69	2,97	928	0,60	1.084	0,78	-14,39
DR Motor	3.946	0,62	5.362	0,92	-26,41	1.265	0,82	1.173	0,84	7,84
Seat	3.254	0,51	3.730	0,64	-12,76	713	0,46	956	0,69	-25,42
Land Rover	2.609	0,41	2.915	0,50	-10,50	625	0,40	635	0,46	-1,57
EVO	2.577	0,40	2.414	0,41	6,75	616	0,40	434	0,31	41,94
Lexus	2.220	0,35	2.289	0,39	-3,01	471	0,30	536	0,39	-12,13
Porsche	2.027	0,32	2.306	0,40	-12,10	524	0,34	525	0,38	-0,19
EMC	1.816	0,28	815	0,14	122,82	338	0,22	200	0,14	69,00
DS	1.553	0,24	1.909	0,33	-18,65	276	0,18	528	0,38	-47,73
Geely	1.460	0,23	0	0,00	-	551	0,36	0	0,00	-
Sportequipe	1.159	0,18	684	0,12	69,44	196	0,13	309	0,22	-36,57
DFSK	1.047	0,16	367	0,06	185,29	248	0,16	91	0,07	172,53
Subaru	1.032	0,16	779	0,13	32,48	210	0,14	197	0,14	6,60
KGM	779	0,12	117	0,02	565,81	185	0,12	63	0,05	193,65
Lynk & Co	676	0,11	151	0,03	347,68	162	0,10	41	0,03	295,12
SWM	464	0,07	165	0,03	181,21	97	0,06	55	0,04	76,36
Tiger	449	0,07	82	0,01	447,56	53	0,03	36	0,03	47,22
Ferrari	365	0,06	298	0,05	22,48	95	0,06	63	0,05	50,79
Maserati	346	0,05	638	0,11	-45,77	69	0,04	164	0,12	-57,93
Ich-X	341	0,05	75	0,01	354,67	34	0,02	37	0,03	-8,11
Lamborghini	283	0,04	195	0,03	45,13	63	0,04	40	0,03	57,50
Polestar	215	0,03	124	0,02	73,39	53	0,03	34	0,02	55,88
Mitsubishi	169	0,03	612	0,10	-72,39	58	0,04	85	0,06	-31,76
Alpine	146	0,02	84	0,01	73,81	62	0,04	34	0,02	82,35
Altre	879	0,14	1.594	0,27	-44,86	263	0,17	229	0,16	14,85
<b>Totale mercato</b>	<b>640.083</b>	<b>100,00</b>	<b>583.063</b>	<b>100,00</b>	<b>9,78</b>	<b>155.210</b>	<b>100,00</b>	<b>139.106</b>	<b>100,00</b>	<b>11,58</b>

**ITALIA - MERCATO AUTOVETTURE PER GRUPPI - Fonte: Unrae - Dati al 30/04/2026**

Gruppi*	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %	Aprile 2026	Quota %	Aprile 2025	Quota %	Diff. %
Gruppo Stellantis	206.161	32,21	179.088	30,72	15,12	48.778	31,43	42.918	30,85	13,65
Gruppo Volkswagen	99.058	15,48	90.562	15,53	9,38	24.610	15,86	22.926	16,48	7,35
Gruppo Renault	60.818	9,50	66.685	11,44	-8,80	14.894	9,60	14.921	10,73	-0,18
Gruppo Toyota	46.880	7,32	46.768	8,02	0,24	11.840	7,63	11.136	8,01	6,32
Gruppo BMW	33.968	5,31	31.182	5,35	8,93	8.518	5,49	8.021	5,77	6,20
Gruppo Hyundai Kia	31.211	4,88	32.631	5,60	-4,35	7.037	4,53	7.597	5,46	-7,37
Gruppo Daimler	21.225	3,32	19.591	3,36	8,34	5.601	3,61	4.286	3,08	30,68
Gruppo Ford	20.661	3,23	25.353	4,35	-18,51	5.348	3,45	7.302	5,25	-26,76
Gruppo Nissan	15.399	2,41	15.308	2,63	0,59	2.124	1,37	1.658	1,19	28,11
Gruppo DR	8.472	1,32	8.617	1,48	-1,68	2.164	1,39	1.989	1,43	8,80
Jaguar Land Rover	2.613	0,41	3.085	0,53	-15,30	625	0,40	659	0,47	-5,16
Altre marche	93.617	14,63	64.193	11,01	45,84	23.671	15,25	15.693	11,28	50,84
<b>Totale mercato</b>	<b>640.083</b>	<b>100,00</b>	<b>583.063</b>	<b>100,00</b>	<b>9,78</b>	<b>155.210</b>	<b>100,00</b>	<b>139.106</b>	<b>100,00</b>	<b>11,58</b>

\*L'elenco completo delle Marche e dei Gruppi è disponibile nella sezione dati del nostro sito web: [interautonews.com/dati/mercato-italia/](http://interautonews.com/dati/mercato-italia/)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

**VENDITE PER GIORNO LAVORATIVO** 

	2026 Giorni	2026 Vendite	2025 Giorni	2025 Vendite	2024 Giorni	2024 Vendite	2023 Giorni	2023 Vendite	2022 Giorni	2022 Vendite	2021 Giorni	2021 Vendite	2020 Giorni	2020 Vendite
Gennaio	20	7.102	21	6.368	22	6.455	21	6.111	20	5.393	19	7.063	21	7.422
Febbraio	20	7.870	20	6.898	21	7.008	20	6.520	20	5.546	20	7.158	20	8.156
Marzo	22	8.429	21	8.203	21	7.721	23	7.318	23	5.198	23	7.386	22	1.292
Aprile	21	7.391	20	6.955	20	6.771	18	6.994	19	5.124	21	6.916	21	205
Maggio	20		21	6.640	22	6.346	22	6.795	22	5.516	21	6.806	20	4.992
Giugno	21		20	6.620	20	8.006	21	6.626	21	6.059	21	7.127	21	6.319
Luglio	23		23	5.155	23	5.429	21	5.678	21	5.220	22	5.023	23	5.946
Agosto (-10 gg)	11		11	6.117	11	6.284	12	6.649	12	5.934	12	5.397	11	8.088
Settembre	22		22	5.763	21	5.796	21	6.491	22	5.045	22	4.787	22	7.107
Ottobre	22		23	5.472	23	5.502	22	6.322	21	5.517	21	4.814	22	7.145
Novembre	21		20	6.212	20	6.213	21	6.634	21	5.708	21	4.977	21	6.601
Dicembre	21		20	5.404	20	5.286	18	6.178	20	5.248	22	3.942	21	5.696
Media annua	20		20	6.317	20	6.401	20	6.526	20	5.459	20	5.950	20	5.747
Media periodo	21	7.698	21	7.106	21	6.989	21	6.736	21	5.315	21	7.131	21	4.269

 **LA STRUTTURA DEL MERCATO ITALIANO PER USO - Fonte: Unrae - Dati al 30/04/2026** 

Uso	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %	Aprile 2026	Quota %	Aprile 2025	Quota %	Diff. %
<b>PRIVATI</b>	<b>338.675</b>	<b>52,48</b>	<b>307.344</b>	<b>52,35</b>	<b>10,19</b>	<b>78.583</b>	<b>50,26</b>	<b>65.862</b>	<b>47,04</b>	<b>19,31</b>
<b>AUTOIMM.</b>	<b>61.569</b>	<b>9,54</b>	<b>51.944</b>	<b>8,85</b>	<b>18,53</b>	<b>16.105</b>	<b>10,30</b>	<b>14.043</b>	<b>10,03</b>	<b>14,68</b>
Uso privato	53.996	8,37	47.617	8,11	13,40	14.302	9,15	12.966	9,26	10,30
Uso noleggio	7.573	1,17	4.327	0,74	75,02	1.803	1,15	1.077	0,77	67,41
<b>NOLEGGIO</b>	<b>212.349</b>	<b>32,91</b>	<b>195.609</b>	<b>33,32</b>	<b>8,56</b>	<b>53.581</b>	<b>34,27</b>	<b>52.331</b>	<b>37,38</b>	<b>2,39</b>
Lungo termine	136.400	21,14	142.131	24,21	-4,03	33.112	21,18	35.679	25,48	-7,19
- Top (1)	57.923	8,98	54.854	9,34	5,59	14.354	9,18	12.787	9,13	12,25
- Captive (2)	72.477	11,23	81.817	13,94	-11,42	17.105	10,94	21.421	15,30	-20,15
- Altre	6.000	0,93	5.460	0,93	9,89	1.653	1,06	1.471	1,05	12,37
Breve termine	75.949	11,77	53.478	9,11	42,02	20.469	13,09	16.652	11,89	22,92
- Top (1)	60.658	9,40	48.647	8,29	24,69	13.473	8,62	15.207	10,86	-11,40
- Altre*	15.291	2,37	4.831	0,82	216,52	6.996	4,47	1.445	1,03	384,15
<b>SOCIETÀ</b>	<b>32.711</b>	<b>5,07</b>	<b>32.226</b>	<b>5,49</b>	<b>1,50</b>	<b>8.079</b>	<b>5,17</b>	<b>7.771</b>	<b>5,55</b>	<b>3,96</b>
<b>Totale</b>	<b>645.304</b>	<b>100,00</b>	<b>587.123</b>	<b>100,00</b>	<b>9,91</b>	<b>156.348</b>	<b>100,00</b>	<b>140.007</b>	<b>100,00</b>	<b>11,67</b>
di cui persone giuridiche	306.629	47,52	279.779	47,65	9,60	77.765	49,74	74.145	52,96	4,88
di cui noleggio	219.922	34,08	199.936	34,05	10,00	55.384	35,42	53.408	38,15	3,70

 **IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVETTURE PER REGIONI E AREE** 

Regione-Area	4 m. 2026	Q. %	4 m. 2025	Q. %	Diff. %	Apr. '26	Apr. '25	Diff. %
Valle d'Aosta	1.464	0,23	1.521	0,26	-3,75	352	335	5,07
Piemonte	70.836	11,07	71.531	12,27	-0,97	15.238	18.210	-16,32
Lombardia	91.653	14,33	84.860	14,56	8,00	21.706	19.675	10,32
Liguria	10.650	1,66	9.698	1,66	9,82	2.490	2.138	16,46
<b>Italia Nord-Ovest</b>	<b>174.603</b>	<b>27,29</b>	<b>167.610</b>	<b>28,76</b>	<b>4,17</b>	<b>39.786</b>	<b>40.358</b>	<b>-1,42</b>
Friuli	8.525	1,33	7.846	1,35	8,65	2.001	1.812	10,43
Trentino Alto Adige	117.342	18,34	100.765	17,29	16,45	31.633	28.347	11,59
Veneto	40.044	6,26	35.883	6,16	11,60	9.509	8.015	18,64
Emilia Romagna	45.511	7,11	43.868	7,53	3,75	10.931	9.608	13,77
<b>Italia Nord-Est</b>	<b>211.422</b>	<b>33,05</b>	<b>188.362</b>	<b>32,32</b>	<b>12,24</b>	<b>54.074</b>	<b>47.782</b>	<b>13,17</b>
Toscana	62.981	9,84	61.784	10,60	1,94	14.540	14.125	2,94
Umbria	6.574	1,03	6.103	1,05	7,72	1.478	1.335	10,71
Marche	10.508	1,64	9.791	1,68	7,32	2.455	2.144	14,51
Lazio	76.995	12,04	69.071	11,85	11,47	19.372	15.968	21,32
<b>Italia Centro</b>	<b>157.058</b>	<b>24,55</b>	<b>146.749</b>	<b>25,18</b>	<b>7,02</b>	<b>37.845</b>	<b>33.572</b>	<b>12,73</b>
Abruzzo	8.289	1,30	7.906	1,36	4,84	1.935	1.726	12,11
Basilicata	2.650	0,41	2.145	0,37	23,54	664	440	50,91
Campania	23.857	3,73	19.198	3,29	24,27	5.802	4.072	42,49
Molise	1.084	0,17	1.114	0,19	-2,69	276	243	13,58
Puglia	16.534	2,58	13.772	2,36	20,06	4.095	2.905	40,96
Calabria	9.130	1,43	8.355	1,43	9,28	2.031	1.782	13,97
Sicilia	25.788	4,03	20.407	3,50	26,37	6.459	4.454	45,02
Sardegna	9.321	1,46	7.236	1,24	28,81	2.178	1.728	26,04
<b>Italia Sud-Isole</b>	<b>96.653</b>	<b>15,11</b>	<b>80.133</b>	<b>13,75</b>	<b>20,62</b>	<b>23.440</b>	<b>17.350</b>	<b>35,10</b>
<b>Italia</b>	<b>639.736</b>	<b>100,00</b>	<b>582.854</b>	<b>100,00</b>	<b>9,76</b>	<b>155.145</b>	<b>139.062</b>	<b>11,57</b>

Fonte: Elaborazioni InterAutoNews su dati Anfia

 **TOP 5 MESI DI APRILE** 

Aprile 1992	257.891
Aprile 1998	229.356
Aprile 1997	228.872
Aprile 1999	222.205
Aprile 2001	221.144

 **TOP 5 MESI DI MAGGIO** 

Maggio 2007	248.195
Maggio 2000	237.273
Maggio 2001	235.146
Maggio 1990	232.221
Maggio 1997	230.674

 **BOTTOM 5 MESI DI APRILE - DAL 1980** 

Aprile 2020	4.295
Aprile 2022	97.365
Aprile 2013	116.838
Aprile 2014	119.850
Aprile 2023	125.884

 **BOTTOM 5 MESI DI MAGGIO - DAL 1980** 

Maggio 2020	99.842
Maggio 2022	121.349
Maggio 2014	132.312
Maggio 2013	136.850
Maggio 2025	139.445

**TOP 50 PROVINCE**

Province	4 mesi 2026	Quota %
1 Roma	69.309	10,74
2 Trento	63.136	9,78
3 Torino	54.981	8,52
4 Bolzano	53.856	8,35
5 Firenze	35.188	5,45
6 Milano	31.669	4,91
7 Napoli	11.718	1,82
8 Brescia	11.288	1,75
9 Bologna	10.361	1,61
10 Reggio Emilia	9.504	1,47
11 Varese	9.026	1,40
12 Bergamo	8.630	1,34
13 Monza e Brianza	8.605	1,33
14 Padova	8.353	1,29
15 Palermo	8.278	1,28
16 Verona	7.947	1,23
17 Vicenza	7.643	1,18
18 Treviso	7.325	1,14
19 Modena	7.282	1,13
20 Catania	6.786	1,05
21 Bari	6.608	1,02
22 Como	6.564	1,02
23 Venezia	6.075	0,94
24 Genova	5.542	0,86
25 Salerno	5.504	0,85
26 Pisa	5.036	0,78
27 Perugia	5.029	0,78
28 Pavia	4.848	0,75
29 Cuneo	4.556	0,71
30 Lucca	4.554	0,71
31 Parma	4.492	0,70
32 Caserta	4.187	0,65
33 Ravenna	3.873	0,60
34 Udine	3.818	0,59
35 Lecce	3.764	0,58
36 Alessandria	3.647	0,57
37 Cosenza	3.639	0,56
38 Ancona	3.596	0,56
39 Cagliari	3.549	0,55
40 Sassari	3.443	0,53
41 Livorno	3.415	0,53
42 Pistoia	3.357	0,52
43 Novara	3.340	0,52
44 Lecco	3.199	0,50
45 Forlì - Cesena	3.161	0,49
46 Prato	3.136	0,49
47 Arezzo	3.130	0,48
48 Latina	2.938	0,46
49 Messina	2.852	0,44
50 Cremona	2.828	0,44

Fonte: Unrae/CED - Ministero delle Infrastrutture

**TOP 5 IMMATRICOLAZIONI PER REGIONE**

Regione	4 mesi 2026	Quota %
1 Trentino Alto Adige	116.992	18,13
2 Lombardia	92.380	14,31
3 Lazio	77.396	11,99
4 Piemonte	71.725	11,11
5 Toscana	64.173	9,94

Fonte: Unrae/CED - Ministero delle Infrastrutture

**TOP 10 - APRILE 2026** - Fonte: Unrae - Dati al 30/04/2026

**4 MESI 2026**

1 Fiat Panda	45.601
2 Jeep Avenger	20.757
3 Fiat Grande Panda	16.894
4 Leapmotor T03	14.839
5 Citroën C3	14.306
6 Dacia Sandero	13.418
7 Toyota Aygo X	13.061
8 Toyota Yaris Cross	12.292
9 Renault Clio	12.163
10 MG ZS	11.767

**APRILE 2026**

1 Fiat Panda	8.571
2 Jeep Avenger	4.350
3 Leapmotor T03	4.090
4 Dacia Sandero	4.064
5 MG ZS	3.742
6 Fiat Grande Panda	3.704
7 Peugeot 208	3.558
8 Citroën C3	3.505
9 Toyota Aygo X	3.372
10 Volkswagen T-Roc	3.074

**BENZINA 4 MESI 2026**

1 Volkswagen T-Cross	9.537
2 Citroën C3	8.371
3 Opel Corsa	7.323
4 Jeep Avenger	6.010
5 Renault Clio	5.762
6 Peugeot 208	5.401
7 Kia Picanto	4.834
8 MG ZS	4.671
9 Renault Captur	4.401
10 Audi A1	4.371

**BENZINA APRILE 2026**

1 Volkswagen T-Cross	2.556
2 Citroën C3	2.269
3 Peugeot 208	2.235
4 Opel Corsa	2.211
5 Fiat Grande Panda	2.121
6 Renault Clio	1.546
7 MG ZS	1.321
8 Kia Picanto	1.247
9 Citroën C3 Aircross	1.191
10 Audi A1	952

**DIESEL 4 MESI 2026**

1 Volkswagen Tiguan	3.986
2 Audi Q3	3.840
3 Mercedes GLA	3.467
4 BMW X1	2.363
5 Volkswagen Golf	2.086
6 Mercedes Classe A	1.976
7 Alfa Romeo Tonale	1.941
8 Skoda Octavia	1.741
9 Audi A3	1.600
10 BMW Serie 1	1.431

**DIESEL APRILE 2026**

1 Mercedes GLA	949
2 Audi Q3	879
3 Volkswagen Tiguan	773
4 Alfa Romeo Tonale	678
5 Skoda Octavia	634
6 BMW X1	478
7 Mercedes Classe A	470
8 Volkswagen Golf	466
9 Peugeot 308	449
10 Audi Q2	431

**GPL 4 MESI 2026**

1 Dacia Sandero	10.915
2 Dacia Duster	7.987
3 Renault Captur	2.928
4 Renault Clio	1.953
5 Dacia Bigster	1.448
6 Kia Sportage	1.163
7 DR5	1.132
8 Dacia Jogger	1.064
9 Kia Picanto	902
10 EVO 5	790

**GPL APRILE 2026**

1 Dacia Sandero	3.610
2 Dacia Duster	1.624
3 Renault Captur	1.135
4 DR6	464
5 DR5	365
6 Kia Sportage	356
7 Dacia Jogger	337
8 Dacia Bigster	275
9 EVO 5	263
10 Kia Picanto	203

**IBRIDE 4 MESI 2026**

1 Fiat Panda	45.585
2 Jeep Avenger	14.105
3 Toyota Aygo X	12.666
4 Toyota Yaris Cross	12.292
5 Fiat Grande Panda	12.105
6 Toyota Yaris	10.391
7 Volkswagen T-Roc	9.576
8 Nissan Qashqai	9.363
9 Ford Puma	8.413
10 Fiat 600	7.385

**IBRIDE APRILE 2026**

1 Fiat Panda	8.570
2 Jeep Avenger	3.677
3 Toyota Aygo X	3.371
4 Volkswagen T-Roc	3.045
5 Toyota Yaris Cross	2.921
6 Toyota Yaris	2.619
7 MG ZS	2.421
8 Ford Puma	2.358
9 Peugeot 2008	1.738
10 Fiat 600	1.690

**PLUG-IN 4 MESI 2026**

1 BYD Seal U	6.154
2 BYD Atto 2	5.438
3 Kia Sportage	3.434
4 BMW X1	3.081
5 Volkswagen Tiguan	2.971
6 Toyota C-HR	2.499
7 Omoda 9	2.174
8 BYD Seal 6	1.976
9 Jaecoo 7	1.899
10 Audi Q3	1.720

**PLUG-IN APRILE 2026**

1 BYD Seal U	1.578
2 BYD Atto 2	1.482
3 Volkswagen Tiguan	845
4 BMW X1	650
5 Kia Sportage	629
6 BYD Seal 6	542
7 Jaecoo 7	541
8 Geely Starry	526
9 Toyota C-HR	501
10 Audi Q3	491

**ELETTRICHE 4 MESI 2026**

1 Leapmotor T03	14.839
2 Citroën C3	3.276
3 Tesla Model Y	2.760
4 BYD Dolphin Surf	2.535
5 Tesla Model 3	2.051
6 Dacia Spring	2.050
7 Skoda Elroq	1.120
8 Ford Puma	1.083
9 Leapmotor B10	942
10 Fiat Grande Panda	902

**ELETTRICHE APRILE 2026**

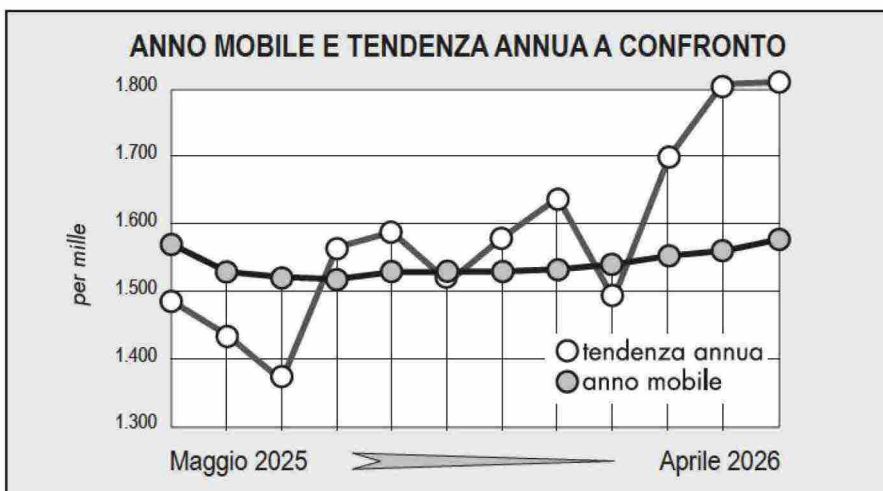
1 Leapmotor T03	4.090
2 Citroën C3	920
3 BYD Dolphin Surf	508
4 Dacia Spring	458
5 Tesla Model Y	370
6 Fiat 600	339
7 Leapmotor B10	316
8 Renault Twingo	261
9 Volvo EX30	255
10 Toyota C-HR	253

**TENDENZA ANNUA**

		Diff. %
Dicembre	1.604.028	2,02
Gennaio 2025	1.407.005	-12,28
Febbraio	1.496.112	6,33
Marzo	1.678.092	12,16
Aprile	1.621.099	-3,40
Maggio	1.484.996	-8,40
Giugno	1.435.643	-3,32
Luglio	1.370.641	-4,53
Agosto	1.553.790	13,36
Settembre	1.577.648	1,54
Ottobre	1.515.800	-3,92
Novembre	1.572.010	3,71
Dicembre	1.639.682	4,30
Gennaio 2026	1.494.495	-8,85
Febbraio	1.706.857	14,21
Marzo	1.806.352	5,83
Aprile	1.808.770	0,13

**ANNO MOBILE**

		Diff. %
Gen. '24 - Dic. '24	1.558.719	-0,35
Feb. '24 - Gen. '25	1.550.431	-0,53
Mar. '24 - Feb. '25	1.541.225	-0,59
Apr. '24 - Mar. '25	1.551.356	0,66
Mag. '24 - Apr. '25	1.555.047	0,24
Giu. '24 - Mag. '25	1.554.880	-0,01
Lug. '24 - Giu. '25	1.527.162	-1,78
Ago. '24 - Lug. '25	1.520.852	-0,41
Set. '24 - Ago. '25	1.519.016	-0,12
Ott. '24 - Set. '25	1.524.077	0,33
Nov. '24 - Ott. '25	1.523.395	-0,04
Dic. '24 - Nov. '25	1.523.373	0,00
Gen. '25 - Dic. '25	1.525.723	0,15
Feb. '25 - Gen. '26	1.534.038	0,54
Mar. '25 - Feb. '26	1.553.472	1,27
Apr. '25 - Mar. '26	1.566.639	0,85
Mag. '25 - Apr. '26	1.582.743	1,03



**PRODUZIONE NAZIONALE AUTO**

Anno	Produzione	Diff. % su periodo prec.
2011	485.606	-15,28
2012	396.817	-18,28
2013	388.465	-2,10
2014	401.317	3,31
2015	663.139	65,24
2016	712.971	7,55
2017	742.642	4,16
2018	670.982	-9,65
2019	542.472	-19,49
2020	451.718	-16,73
2021	443.819	-1,75
2022	473.194	6,62
2023	538.212	13,74
2024	309.758	-42,84
2025	237.849	-23,21

**ESPORTAZIONI DI AUTO NAZIONALI**

Anno	Esportazioni	Diff. % su periodo prec.
2016	398.277	3,26
2017	418.324	5,03
2018	380.503	-9,04
2019	292.415	-23,56
2020	252.452	-13,67

Fonte: elaborazione InterAutoNews su dati Anfia

**PRODUZIONE DI AUTOVETTURE**

Mese	2026	2026	Diff. %
Gennaio	17.528	12.973	35,11
Febbraio	23.679	24.295	-2,54
Marzo	34.000	29.770	14,21
I trimestre	75.207	67.038	12,19
Aprile		19.354	
Maggio		23.837	
Giugno		23.244	
II trimestre		66.435	
I semestre		133.473	
Luglio		18.852	
Agosto		6.543	
Settembre		20.869	
III trimestre		46.264	
Ottobre		16.765	
Novembre		19.776	
Dicembre		21.571	
IV trimestre		58.112	
II semestre		104.376	
Cumulato	75.207	67.038	12,19

Fonte: Anfia

**LA QUOTA % DI CIASCUN MESE NEL CORSO DELL'ANNO**

Mese	Media*	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Gennaio	9,50%	8,76%	9,11%	8,19%	8,19%	9,20%	11,28%	8,62%	9,33%	8,73%	8,54%	8,38%	8,71%	8,75%
Febbraio	9,22%	9,04%	9,44%	8,32%	8,42%	9,82%	11,81%	9,31%	9,54%	9,35%	9,48%	8,59%	8,74%	8,35%
Marzo	10,27%	11,29%	10,40%	10,75%	9,08%	11,65%	2,06%	10,14%	11,21%	11,50%	10,48%	10,29%	10,30%	10,18%
Aprile	8,58%	9,12%	8,69%	8,04%	7,39%	9,96%	0,31%	9,13%	9,00%	8,17%	9,21%	9,50%	8,81%	8,96%
Maggio	9,39%	9,14%	8,96%	9,54%	9,22%	9,80%	7,23%	10,32%	10,45%	10,39%	10,33%	9,36%	9,72%	10,49%
Giugno	9,22%	8,68%	10,27%	8,88%	9,66%	10,27%	9,60%	8,99%	9,17%	9,56%	9,10%	9,37%	9,43%	9,41%
Luglio	8,65%	7,77%	8,01%	7,61%	8,32%	7,58%	9,90%	8,00%	8,00%	7,40%	7,52%	8,41%	8,44%	8,30%
Agosto	4,33%	4,41%	4,43%	5,09%	5,41%	4,44%	6,44%	4,65%	4,80%	4,24%	3,94%	3,78%	3,93%	4,09%
Settembre	8,04%	8,31%	7,81%	8,70%	8,43%	7,22%	11,32%	7,44%	6,56%	8,50%	8,46%	8,30%	8,16%	8,20%
Ottobre	8,30%	8,25%	8,12%	8,88%	8,80%	6,93%	11,38%	8,20%	7,70%	8,04%	8,07%	8,48%	9,00%	8,54%
Novembre	7,90%	8,14%	7,97%	8,89%	9,10%	7,17%	10,03%	7,88%	7,71%	7,96%	8,02%	8,55%	7,98%	7,88%
Dicembre	6,59%	7,08%	6,78%	7,10%	7,97%	5,95%	8,66%	7,33%	6,52%	6,17%	6,85%	6,98%	6,78%	6,85%

Fonte: elaborazioni InterAutoNews. \* la media è calcolata dal 1997

**IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE E FUORISTRADA - TOP 10 PER SEGMENTO - Fonte: Unrae - Dati al 30/04/2026**
**SEGMENTO A - BERLINE**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Fiat Panda	45.601	62,43	46.617	80,59	-2,18
2 Leapmotor T03	14.839	20,32	749	1,29	-
3 Kia Picanto	5.736	7,85	4.467	7,72	28,41
4 Fiat 500	5.682	7,78	781	1,35	627,53
5 Hyundai I10	723	0,99	4.896	8,46	-85,23
6 Renault Twingo	276	0,38	56	0,10	392,86
7 DR1	161	0,22	180	0,31	-10,56
8 Abarth 500	17	0,02	93	0,16	-81,72
9 smart Fortwo	6	0,01	0	0,00	-
10 Ford Ka	1	0,00	0	0,00	-
<i>Altre</i>	<i>1</i>	<i>0,00</i>	<i>5</i>	<i>0,01</i>	<i>-80,00</i>
<b>Totale segm. A - Berline</b>	<b>73.043</b>	<b>100,00</b>	<b>57.844</b>	<b>100,00</b>	<b>26,28</b>
<i>% segm. A - Berline su tot. mercato</i>	<i>11,3</i>			<i>9,9</i>	

**SEGMENTO A - SUV**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Toyota Aygo X	13.061	86,40	7.359	63,35	77,48
2 Dacia Spring	2.050	13,56	2.250	19,37	-8,89
3 Suzuki Jimny	6	0,04	0	0,00	-
4 Suzuki Ignis	0	0,00	2.007	17,28	-100,00
5 Suzuki SJ	0	0,00	1	0,01	-100,00
<b>Totale segm. A - Suv</b>	<b>15.117</b>	<b>100,00</b>	<b>11.617</b>	<b>100,00</b>	<b>30,13</b>
<i>% segm. A - Suv su tot. mercato</i>	<i>2,3</i>			<i>2,0</i>	

**SEGMENTO B - BERLINE**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Dacia Sandero	13.418	13,85	20.511	19,74	-34,58
2 Renault Clio	12.163	12,56	10.005	9,63	21,57
3 Peugeot 208	10.967	11,32	15.303	14,73	-28,33
4 Toyota Yaris	10.570	10,91	13.475	12,97	-21,56
5 Opel Corsa	9.289	9,59	10.456	10,06	-11,16
6 MG3	6.277	6,48	6.523	6,28	-3,77
7 Suzuki Swift	5.085	5,25	3.700	3,56	37,43
8 Audi A1	4.371	4,51	3.444	3,31	26,92
9 Skoda Fabia	4.346	4,49	4.022	3,87	8,06
10 Lancia Ypsilon	4.126	4,26	4.010	3,86	2,89
<i>Altre</i>	<i>16.235</i>	<i>16,76</i>	<i>12.456</i>	<i>11,99</i>	<i>30,34</i>
<b>Totale segm. B - Berline</b>	<b>96.847</b>	<b>100,00</b>	<b>103.905</b>	<b>100,00</b>	<b>-6,79</b>
<i>% segm. B - Berline su tot. mercato</i>	<i>15,0</i>			<i>17,7</i>	

**SEGMENTO B - SUV**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Jeep Avenger	20.757	10,68	19.675	10,65	5,50
2 Fiat Grande Panda	16.894	8,69	518	0,28	-
3 Citroën C3	14.306	7,36	20.124	10,89	-28,91
4 Toyota Yaris Cross	12.292	6,32	12.551	6,79	-2,06
5 MG ZS	11.767	6,05	12.088	6,54	-2,66
6 Dacia Duster	10.654	5,48	13.820	7,48	-22,91
7 Renault Captur	10.606	5,46	9.726	5,27	9,05
8 Volkswagen T-Roc	10.556	5,43	9.375	5,08	12,60
9 Volkswagen T-Cross	9.537	4,91	8.291	4,49	15,03
10 Ford Puma	9.496	4,88	9.722	5,26	-2,32
<i>Altre</i>	<i>67.543</i>	<i>34,74</i>	<i>68.824</i>	<i>37,26</i>	<i>-1,86</i>
<b>Totale segm. B - Suv</b>	<b>194.408</b>	<b>100,00</b>	<b>184.714</b>	<b>100,00</b>	<b>5,25</b>
<i>% segm. B - Suv su tot. mercato</i>	<i>30,1</i>			<i>31,5</i>	

**SEGMENTO C - BERLINE**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Volkswagen Golf	5.338	22,14	5.533	19,54	-3,52

**SEGMENTO C - BERLINE**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
2 Audi A3	4.196	17,40	5.539	19,56	-24,25
3 BMW Serie 1	3.138	13,01	3.377	11,92	-7,08
4 Mercedes Classe A	2.558	10,61	2.063	7,28	23,99
5 Cupra Leon	1.989	8,25	1.523	5,38	30,60
6 Ford Focus	1.110	4,60	2.974	10,50	-62,68
7 Mercedes CLA	915	3,79	482	1,70	89,83
8 Peugeot 308	862	3,58	726	2,56	18,73
9 Citroën C4	838	3,48	1.189	4,20	-29,52
10 Mazda3	697	2,89	446	1,57	56,28
<i>Altre</i>	<i>2.470</i>	<i>10,24</i>	<i>4.471</i>	<i>15,79</i>	<i>-44,76</i>
<b>Totale segm. C - Berline</b>	<b>24.111</b>	<b>100,00</b>	<b>28.323</b>	<b>100,00</b>	<b>-14,87</b>
<i>% segm. C - Berline su tot. mercato</i>	<i>3,7</i>			<i>4,8</i>	

**SEGMENTO C - SUV**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Nissan Qashqai	9.363	6,39	7.894	6,97	18,61
2 BMW X1	8.889	6,07	7.660	6,77	16,04
3 Volkswagen Tiguan	8.729	5,96	8.423	7,44	3,63
4 Kia Sportage	8.463	5,78	7.292	6,44	16,06
5 Audi Q3	8.227	5,61	4.723	4,17	74,19
6 Peugeot 3008	7.362	5,02	6.037	5,33	21,95
7 Toyota C-HR	6.320	4,31	6.876	6,07	-8,09
8 BYD Atto 2	5.774	3,94	100	0,09	-
9 Hyundai Tucson	5.648	3,85	4.774	4,22	18,31
10 Omoda 5	5.540	3,78	1.345	1,19	311,90
<i>Altre</i>	<i>72.223</i>	<i>49,29</i>	<i>58.084</i>	<i>51,31</i>	<i>24,34</i>
<b>Totale segm. C - Suv</b>	<b>146.538</b>	<b>100,00</b>	<b>113.208</b>	<b>100,00</b>	<b>29,44</b>
<i>% segm. C - Suv su tot. mercato</i>	<i>22,7</i>			<i>19,3</i>	

**SEGMENTO D - BERLINE**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Tesla Model 3	2.051	39,76	2.389	45,02	-14,15
2 Audi A5	561	10,87	426	8,03	31,69
3 BYD Seal 6	534	10,35	0	0,00	-
4 BMW Serie 4 GC	508	9,85	335	6,31	51,64
5 Mercedes Classe C	438	8,49	284	5,35	54,23
6 Peugeot 408	231	4,48	346	6,52	-33,24
7 BMW Serie 3	200	3,88	364	6,86	-45,05
8 Mazda6	185	3,59	0	0,00	-
9 Alfa Romeo Giulia	140	2,71	308	5,80	-54,55
10 BYD Seal	73	1,42	283	5,33	-74,20
<i>Altre</i>	<i>238</i>	<i>4,61</i>	<i>571</i>	<i>10,76</i>	<i>-58,32</i>
<b>Totale segm. D - Berline</b>	<b>5.159</b>	<b>100,00</b>	<b>5.306</b>	<b>100,00</b>	<b>-2,77</b>
<i>% segm. D - Berline su tot. mercato</i>	<i>0,8</i>			<i>0,9</i>	

**SEGMENTO D - SUV**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 BYD Seal U	6.205	12,69	4.064	10,46	52,68
2 BMW X3	3.813	7,80	2.520	6,48	51,31
3 Mercedes GLC	3.739	7,64	2.852	7,34	31,10
4 Audi Q5	3.146	6,43	2.400	6,18	31,08
5 Tesla Model Y	2.760	5,64	1.518	3,91	81,82
6 Omoda 9	2.175	4,45	5	0,01	-
7 Peugeot 5008	2.043	4,18	1.738	4,47	17,55
8 Mercedes GLC Coupé	1.819	3,72	1.776	4,57	2,42
9 Skoda Kodiaq	1.600	3,27	1.202	3,09	33,11
10 Nissan X-Trail	1.360	2,78	1.352	3,48	0,59
<i>Altre</i>	<i>20.249</i>	<i>41,40</i>	<i>19.433</i>	<i>50,01</i>	<i>4,20</i>
<b>Totale segm. D - Suv</b>	<b>48.909</b>	<b>100,00</b>	<b>38.860</b>	<b>100,00</b>	<b>25,86</b>
<i>% segm. D - Suv su tot. mercato</i>	<i>7,6</i>			<i>6,6</i>	

**IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE E FUORISTRADA - TOP 10 PER SEGMENTO - Fonte: Unrae - Dati al 30/04/2026**

**SEGMENTO E/F - BERLINE**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 BMW Serie 5	394	32,89	348	31,99	13,22
2 Audi A6	237	19,78	89	8,18	166,29
3 Mercedes Classe E	225	18,78	205	18,84	9,76
4 Audi e-Tron GT	91	7,60	19	1,75	378,95
5 BMW Serie 7	78	6,51	65	5,97	20,00
6 Audi A8	41	3,42	28	2,57	46,43
7 Volvo ES90	36	3,01	0	0,00	-
8 Mercedes EQE	21	1,75	98	9,01	-78,57
9 Mercedes Classe S	19	1,59	86	7,90	-77,91
10 Tesla Model S	18	1,50	5	0,46	260,00
Altre	38	3,17	145	13,33	-73,79
<b>Totale segm. E/F - Berline</b>	<b>1.198</b>	<b>100,00</b>	<b>1.088</b>	<b>100,00</b>	<b>10,11</b>
<b>% segm. E/F - Berline su tot. mercato</b>		<b>0,2</b>		<b>0,2</b>	

**SEGMENTO E/F - SUV**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 BMW X5	1.072	14,34	927	10,93	15,64
2 Range Rover Sport	1.024	13,69	1.331	15,70	-23,07
3 Mercedes GLE	726	9,71	758	8,94	-4,22
4 Audi Q8	712	9,52	1.122	13,23	-36,54
5 BMW X6	650	8,69	685	8,08	-5,11
6 Porsche Cayenne	612	8,18	729	8,60	-16,05
7 Mercedes GLE Coupé	455	6,08	458	5,40	-0,66
8 Volvo XC90	392	5,24	462	5,45	-15,15
9 Mercedes Classe G	299	4,00	280	3,30	6,79
10 Lamborghini Urus	205	2,74	130	1,53	57,69
Altre	1.331	17,80	1.598	18,84	-16,71
<b>Totale segm. E/F - Suv</b>	<b>7.478</b>	<b>100,00</b>	<b>8.480</b>	<b>100,00</b>	<b>-11,82</b>
<b>% segm. E/F - Suv su tot. mercato</b>		<b>1,2</b>		<b>1,4</b>	

**SEGMENTO STATION WAGON**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Skoda Octavia	2.226	14,01	1.883	11,62	18,22
2 Audi A5	2.016	12,69	1.693	10,45	19,08
3 Peugeot 308	1.583	9,96	1.731	10,68	-8,55
4 BYD Seal 6	1.442	9,08	0	0,00	-
5 BMW Serie 3	1.233	7,76	1.490	9,20	-17,25
6 BMW Serie 5	913	5,75	769	4,75	18,73

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
7 Toyota Corolla	899	5,66	957	5,91	-6,06
8 Volkswagen Passat	854	5,38	792	4,89	7,83
9 Cupra Leon	841	5,29	685	4,23	22,77
10 Audi A6	736	4,63	782	4,83	-5,88
Altre	3.144	19,79	5.420	33,45	-41,99
<b>Tot. segm. Station w.</b>	<b>15.887</b>	<b>100,00</b>	<b>16.202</b>	<b>100,00</b>	<b>-1,94</b>
<b>% segm. Station wagon su tot. mercato</b>		<b>2,5</b>		<b>2,8</b>	

**SEGMENTO MPV**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Ford Tourneo Courier	3.327	27,93	4.203	31,49	-20,84
2 Dacia Jogger	1.430	12,01	2.166	16,23	-33,98
3 BMW Serie 2	1.081	9,08	1.104	8,27	-2,08
4 Volkswagen Caddy	855	7,18	782	5,86	9,34
5 Mercedes Classe V	825	6,93	891	6,68	-7,41
6 Fiat Ulysse	601	5,05	137	1,03	338,69
7 Citroën Spacetourer	445	3,74	206	1,54	116,02
8 Citroën Berlingo	432	3,63	610	4,57	-29,18
9 Ford Tourneo Connect	381	3,20	373	2,79	2,14
10 Volkswagen Multivan	369	3,10	401	3,00	-7,98
Altre	2.165	18,18	2.473	18,53	-12,45
<b>Totale segm. Mpv</b>	<b>11.911</b>	<b>100,00</b>	<b>13.346</b>	<b>100,00</b>	<b>-10,75</b>
<b>% segm. Mpv su tot. mercato</b>		<b>1,8</b>		<b>2,3</b>	

**SEGMENTO SPORTIVE**

Marca e modello	4 mesi 2026	Quota %	4 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Porsche 911	909	19,35	676	15,98	34,47
2 Mini Mini	630	13,41	444	10,50	41,89
3 Mazda MX-5	506	10,77	203	4,80	149,26
4 Mercedes CLE	463	9,86	480	11,35	-3,54
5 BMW Serie 4	371	7,90	485	11,47	-23,51
6 Dongfeng Shine	272	5,79	0	0,00	-
7 BMW Serie 2	237	5,04	227	5,37	4,41
8 BMW Z4	217	4,62	146	3,45	48,63
9 BMW i4	123	2,62	197	4,66	-37,56
10 Porsche Panamera	104	2,21	171	4,04	-39,18
Altre	866	18,43	1.201	28,39	-27,89
<b>Totale segm. Sportive</b>	<b>4.698</b>	<b>100,00</b>	<b>4.230</b>	<b>100,00</b>	<b>11,06</b>
<b>% segm. Sportive su tot. mercato</b>		<b>0,7</b>		<b>0,7</b>	

**LA STRUTTURA DEL MERCATO - Fonte: Elaborazioni Unrae su dati del CED - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al 30/04/2026 (Aut. Min. D09420/H4)**

		4 mesi 2026	Quota%	4 mesi 2025	Quota%	Diff. %	Apr. 2026	Quota%	Apr. 2025	Quota%	Diff. %
Per alimentazione	Benzina	128.459	19,91	156.739	26,70	-18,04	31.850	20,37	38.197	27,28	-16,62
	Diesel	43.679	6,77	57.711	9,83	-24,31	10.718	6,86	13.906	9,93	-22,93
	Gpl	37.067	5,74	52.519	8,95	-29,42	9.549	6,11	11.202	8,00	-14,76
	Metano	1	0,00	1	0,00	0,00	1	0,00	1	0,00	0,00
	Ibride	327.491	50,80	263.084	44,81	24,48	76.808	49,13	61.944	44,24	24,00
	Ibride plug-in	57.207	8,87	27.320	4,65	109,40	14.184	9,07	8.091	5,70	75,31
	Elettriche	51.399	7,97	29.749	5,07	72,78	13.238	8,47	6.666	4,76	98,59
Idrogeno	1	0,00	0	0,00	-	0	0,00	0	0,00	-	
Per utilizzatore	Privati	338.675	52,48	307.344	52,35	10,19	78.583	50,26	65.862	47,04	19,31
	Autoimmatricolazioni	61.569	9,54	51.944	8,85	18,53	16.105	10,30	14.043	10,03	14,68
	Noleggio Lungo Termine	136.400	21,14	142.131	24,21	-4,03	33.112	21,18	35.679	25,48	-7,19
	Noleggio Breve Termine	75.949	11,77	53.478	9,11	42,02	20.469	13,09	16.652	11,89	22,92
	Societa ed Enti	32.711	5,07	32.226	5,49	1,50	8.079	5,17	7.771	5,55	3,96
Per area geografica	Nord Occidentale	176.324	27,32	168.773	28,75	4,47	40.118	25,66	40.641	29,03	-1,29
	Nord Orientale	212.141	32,87	189.018	32,19	12,23	54.280	34,72	47.837	34,17	13,47
	Centrale	158.857	24,62	148.028	25,21	7,32	38.264	24,47	33.884	24,20	12,93
	Meridionale	62.544	9,69	53.393	9,09	17,14	14.976	9,58	11.389	8,13	31,50
	Insulare	35.438	5,49	27.911	4,75	26,97	8.710	5,57	6.256	4,47	39,23
<b>Totale mercato</b>	<b>645.304</b>	<b>100,00</b>	<b>587.123</b>	<b>100,00</b>	<b>9,91</b>	<b>156.348</b>	<b>100,00</b>	<b>140.007</b>	<b>100,00</b>	<b>11,67</b>	

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

## Federauto: ogni 50mila auto perse a rischio 5mila posti

Milano, 19 mag. (askanews) Ogni 50mila macchine che perdiamo sul mercato ci sono 5mila posti a rischio. L'allarme è stato lanciato da Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto, durante la sessione inaugurale della 24esima edizione dell'Automotive Dealer Day a Verona. Al centro del confronto, acceso ma dai toni pacati, la crisi del mercato, la redditività delle concessionarie, il ruolo del noleggio e la richiesta di regole più chiare a governo e Unione europea. Vanini ha sottolineato i margini sempre più ridotti dei dealer, intorno all'1,4% nel 2024 e con il rischio di scendere sotto nel 2025. A pesare, ha aggiunto, sono anche immobilizzazioni per circa 4 miliardi che mettono in difficoltà le aziende.



Il vicepresidente di Federauto ha puntato il dito anche sui rapporti con il noleggio, settore finanziariamente più solido e sempre più presente nel lungo termine ai privati anche attraverso il canale dei dealer. Sui servizi di assistenza, ha denunciato, ci sono prezzi da strozzinaggio di cui bisogna vergognarsi. Federauto chiede ai noleggiatori di riflettere e alle case maggiore trasparenza per costruire un accordo di filiera sano, altrimenti i dealer italiani non saranno più in condizioni di sopravvivere. Il presidente di Aniasa, Italo Folonari, ha difeso il ruolo del noleggio, spiegando che proprio grazie alle concessionarie il settore ha raggiunto alcune categorie di piccoli consumatori alle quali non sarebbe altrimenti potuta arrivare. Folonari ha riconosciuto il tema delle tariffe di manutenzione, collegandolo però alla pressione della clientela sul best price e sulla rata. Il cliente resta il punto di caduta della transizione. Tommaso Bortolomiol, ceo di Quintegia, ha osservato che il consumatore vive una situazione di grande confusione tra nuove tecnologie, nuovi operatori, diverse forme di mobilità e motorizzazioni, dalle elettriche alle ibride. Da qui la richiesta di una posizione più coesa verso le istituzioni. Per il presidente di Unrae, Roberto Pietrantonio, l'ecosistema deve comunicare continuità industriale, i costruttori devono investire con fiducia nelle reti, perché il digitale conta ma l'aspetto umano resta fondamentale, e servono regole di medio-lungo periodo coerenti e rassicuranti per il cliente. Marco Stella, vicepresidente di Anfia, ha chiesto di completare la trasformazione della normativa europea riallineandola con realismo al resto del mondo e garantendo che chi opera sul mercato europeo rispetti le stesse regole. Per Stella sono decisive la politica sul made in Europe e il rilancio della manifattura italiana. Fabio Pressi, appena riconfermato presidente di Motus-E, ha richiamato il nodo della fiscalità e dei costi di ricarica, indicando come anomalia da rimuovere la doppia fiscalità per chi ricarica anche a casa un'elettrica o plug-in. [Al Dealer Day filiera chiede regole chiare a governo e Ue | PN\_20260519\_00158 | gn00 nv01 sp21 | [https://askanews.it/wp-content/uploads/2026/05/20260519\\_212518\\_B68080A2.jpg](https://askanews.it/wp-content/uploads/2026/05/20260519_212518_B68080A2.jpg) | 19/05/2026 21:25:27 | Federauto: ogni 50mila auto perse a rischio 5mila posti | Auto | Economia, Motori]

## Federauto: ogni 50mila auto perse a rischio 5mila posti

Milano, 19 mag. (askanews) - "Ogni 50mila macchine che perdiamo sul mercato ci sono 5mila posti a rischio". L'allarme è stato lanciato da Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto, durante la sessione inaugurale della 24esima edizione dell'Automotive Dealer Day a Verona. Al centro del confronto, acceso ma dai toni pacati, la crisi del mercato, la redditività delle concessionarie, il ruolo del noleggio e la richiesta di regole più chiare a governo e Unione europea. Vanini ha sottolineato i margini sempre più ridotti dei dealer, intorno all'1,4% nel 2024 e con il "rischio di scendere sotto" nel 2025. A pesare, ha aggiunto, sono anche immobilizzazioni per circa 4 miliardi che mettono in difficoltà le aziende. Il vicepresidente di Federauto ha puntato il dito anche sui rapporti con il noleggio, settore finanziariamente più solido e sempre più presente nel lungo termine ai privati anche attraverso il canale dei dealer. Sui servizi di assistenza, ha denunciato, ci sono "prezzi da strozzinaggio di cui bisogna vergognarsi". Federauto chiede ai noleggiatori di "riflettere" e alle case maggiore "trasparenza" per costruire "un accordo di filiera sano", altrimenti i dealer italiani "non saranno più in condizioni di sopravvivere". Il presidente di Aniasa, Italo Folonari, ha difeso il ruolo del noleggio, spiegando che proprio grazie alle concessionarie il settore "ha raggiunto alcune categorie di piccoli consumatori alle quali non sarebbe altrimenti potuta arrivare". Folonari ha riconosciuto il tema delle tariffe di manutenzione, collegandolo però alla pressione della clientela sul "best price" e sulla rata. Il cliente resta il punto di caduta della transizione. Tommaso Bortolomiol, ceo di Quintegia, ha osservato che il consumatore vive "una situazione di grande confusione" tra nuove tecnologie, nuovi operatori, diverse forme di mobilità e motorizzazioni, dalle elettriche alle ibride. Da qui la richiesta di una posizione più coesa verso le istituzioni. Per il presidente di Unrae, Roberto Pietrantonio, l'ecosistema deve comunicare continuità industriale, i costruttori devono investire con fiducia nelle reti, perché il digitale conta ma "l'aspetto umano resta fondamentale", e servono regole di medio-lungo periodo coerenti e rassicuranti per il cliente. Marco Stella, vicepresidente di Anfia, ha chiesto di completare "la trasformazione della normativa europea" riallineandola con realismo al resto del mondo e garantendo che chi opera sul mercato europeo rispetti le stesse regole. Per Stella sono decisive la politica sul made in Europe e il rilancio della manifattura italiana. Fabio Pressi, appena riconfermato presidente di Motus-E, ha richiamato il nodo della fiscalità e dei costi di ricarica, indicando come anomalia da rimuovere la doppia fiscalità per chi ricarica anche a casa un'elettrica o plug-in.

immagine

## Federauto: ogni 50mila auto perse a rischio 5mila posti

Milano, 19 mag. (askanews) - "Ogni 50mila macchine che perdiamo sul mercato ci sono 5mila posti a rischio". L'allarme è stato lanciato da Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto, durante la sessione inaugurale della 24esima edizione dell'Automotive Dealer Day a Verona. Al centro del confronto, acceso ma dai toni pacati, la crisi del mercato, la redditività delle concessionarie, il ruolo del noleggio e la richiesta di regole più chiare a governo e Unione europea. Vanini ha sottolineato i margini sempre più ridotti dei dealer, intorno all'1,4% nel 2024 e con il "rischio di scendere sotto" nel 2025. A pesare, ha aggiunto, sono anche immobilizzazioni per circa 4 miliardi che mettono in difficoltà le aziende. Il vicepresidente di Federauto ha puntato il dito anche sui rapporti con il noleggio, settore finanziariamente più solido e sempre più presente nel lungo termine ai privati anche attraverso il canale dei dealer. Sui servizi di assistenza, ha denunciato, ci sono "prezzi da strozzinaggio di cui bisogna vergognarsi". Federauto chiede ai noleggiatori di "riflettere" e alle case maggiore "trasparenza" per costruire "un accordo di filiera sano", altrimenti i dealer italiani "non saranno più in condizioni di sopravvivere". Il presidente di Aniasa, Italo Folonari, ha difeso il ruolo del noleggio, spiegando che proprio grazie alle concessionarie il settore "ha raggiunto alcune categorie di piccoli consumatori alle quali non sarebbe altrimenti potuta arrivare". Folonari ha riconosciuto il tema delle tariffe di manutenzione, collegandolo però alla pressione della clientela sul "best price" e sulla rata. Il cliente resta il punto di caduta della transizione. Tommaso Bortolomiol, ceo di Quintegia, ha osservato che il consumatore vive "una situazione di grande confusione" tra nuove tecnologie, nuovi operatori, diverse forme di mobilità e motorizzazioni, dalle elettriche alle ibride. Da qui la richiesta di una posizione più coesa verso le istituzioni. Per il presidente di Unrae, Roberto Pietrantonio, l'ecosistema deve comunicare continuità industriale, i costruttori devono investire con fiducia nelle reti, perché il digitale conta ma "l'aspetto umano resta fondamentale", e servono regole di medio-lungo periodo coerenti e rassicuranti per il cliente. Marco Stella, vicepresidente di Anfia, ha chiesto di completare "la trasformazione della normativa europea" riallineandola con realismo al resto del mondo e garantendo che chi opera sul mercato europeo rispetti le stesse regole. Per Stella sono decisive la politica sul made in Europe e il rilancio della manifattura italiana. Fabio Pressi, appena riconfermato presidente di Motus-E, ha richiamato il nodo della fiscalità e dei costi di ricarica, indicando come anomalia da rimuovere la doppia fiscalità per chi ricarica anche a casa un'elettrica o plug-in. The post appeared first on Cronache del Mezzogiorno .

immagine

## Federauto: ogni 50mila auto perse a rischio 5mila posti

Milano, 19 mag. (askanews) Ogni 50mila macchine che perdiamo sul mercato ci sono 5mila posti a rischio. L'allarme è stato lanciato da Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto, durante la sessione inaugurale della 24esima edizione dell'Automotive Dealer Day a Verona. Al centro del confronto, acceso ma dai toni pacati, la crisi del mercato, la redditività delle concessionarie, il ruolo del noleggio e la richiesta di regole più chiare a governo e Unione europea. Vanini ha sottolineato i margini sempre più ridotti dei dealer, intorno all'1,4% nel 2024 e con il rischio di scendere sotto nel 2025. A pesare, ha aggiunto, sono anche immobilizzazioni per circa 4 miliardi che mettono in difficoltà le aziende. Il vicepresidente di Federauto ha puntato il dito anche sui rapporti con il noleggio, settore finanziariamente più solido e sempre più presente nel lungo termine ai privati anche attraverso il canale dei dealer. Sui servizi di assistenza, ha denunciato, ci sono prezzi da strozzinaggio di cui bisogna vergognarsi. Federauto chiede ai noleggiatori di riflettere e alle case maggiore trasparenza per costruire un accordo di filiera sano, altrimenti i dealer italiani non saranno più in condizioni di sopravvivere. Il presidente di Aniasa, Italo Folonari, ha difeso il ruolo del noleggio, spiegando che proprio grazie alle concessionarie il settore ha raggiunto alcune categorie di piccoli consumatori alle quali non sarebbe altrimenti potuta arrivare. Folonari ha riconosciuto il tema delle tariffe di manutenzione, collegandolo però alla pressione della clientela sul best price e sulla rata. Il cliente resta il punto di caduta della transizione. Tommaso Bortolomiol, ceo di Quintegia, ha osservato che il consumatore vive una situazione di grande confusione tra nuove tecnologie, nuovi operatori, diverse forme di mobilità e motorizzazioni, dalle elettriche alle ibride. Da qui la richiesta di una posizione più coesa verso le istituzioni. Per il presidente di Unrae, Roberto Pietrantonio, l'ecosistema deve comunicare continuità industriale, i costruttori devono investire con fiducia nelle reti, perché il digitale conta ma l'aspetto umano resta fondamentale, e servono regole di medio-lungo periodo coerenti e rassicuranti per il cliente. Marco Stella, vicepresidente di Anfia, ha chiesto di completare la trasformazione della normativa europea riallineandola con realismo al resto del mondo e garantendo che chi opera sul mercato europeo rispetti le stesse regole. Per Stella sono decisive la politica sul made in Europe e il rilancio della manifattura italiana. Fabio Pressi, appena riconfermato presidente di Motus-E, ha richiamato il nodo della fiscalità e dei costi di ricarica, indicando come anomalia da rimuovere la doppia fiscalità per chi ricarica anche a casa un'elettrica o plug-in.

immagine

**MOTORI** / Mondo Motori

# Al via a Verona la ventiquattresima edizione di Automotive Dealer Day

Vanini, senza accordo di filiera sano i dealer italiani saranno a rischio di sopravvivenza

VERONA, 19 maggio 2026, 18:35

Redazione ANSA

Condividi



↑ Al via a Verona la ventiquattresima edizione di Automotive Dealer Day -  
RIPRODUZIONE RISERVATA

**S**i è aperta nel segno del confronto la 24<sup>a</sup> edizione dell'Automotive Dealer Day di Verona, appuntamento dedicato al mondo della mobilità e dell'automotive.

Al centro del dibattito inaugurale, il difficile momento attraversato dal settore, tra transizione energetica, pressione sui margini e trasformazione dei modelli di business.

A lanciare l'allarme è stato il vicepresidente di Federauto, Plinio Vanini, che ha evidenziato le difficoltà economiche della rete distributiva italiana. "Ogni 50 mila macchine che perdiamo sul mercato - ha commentato Vanini - ci sono 5 mila posti a rischio". Vanini ha sottolineato come i margini delle concessionarie siano scesi attorno all'1,4% nel 2024 e come possano peggiorare ulteriormente nel 2025. Vanini ha inoltre parlato di immobilizzazioni per circa 4 miliardi di euro che stanno mettendo in difficoltà le aziende della distribuzione.

Nel mirino anche il rapporto con il settore del noleggio a lungo termine. Secondo Federauto, i dealer si trovano a operare con condizioni economiche penalizzanti soprattutto nell'assistenza post-vendita. Da qui la richiesta di una maggiore trasparenza nei rapporti con le case automobilistiche e di un nuovo equilibrio all'interno della filiera. "Altrimenti - ha detto ancora Vanini - i dealer italiani non saranno più in condizioni di sopravvivere".

Dal fronte del noleggio, il presidente di Aniasa, Italo Folonari, ha difeso il ruolo del settore, spiegando come il canale delle concessionarie abbia consentito di raggiungere nuove categorie di clienti privati. Folonari ha riconosciuto il tema delle tariffe di manutenzione, collegandolo però alla crescente attenzione dei consumatori verso il 'best price' e il costo delle rate mensili.

Il dibattito si è poi concentrato sulla trasformazione del mercato e

sulla crescente incertezza vissuta dai clienti. Il Ceo di Quintegia, Tommaso Bortolomiol, ha parlato di una "situazione di grande confusione", determinata dall'evoluzione delle tecnologie, dall'arrivo di nuovi operatori e dalla moltiplicazione delle soluzioni di mobilità disponibili, tra elettrico, ibride e nuovi modelli di utilizzo dell'auto.

Nel corso dell'incontro è emersa anche la necessità di una maggiore coesione del comparto nei confronti delle istituzioni italiane ed europee. Il presidente di Unrae, Roberto Pietrantonio, ha sottolineato l'importanza di garantire continuità industriale, investire nelle reti di concessionari e definire regole stabili e di medio-lungo periodo capaci di assicurare i consumatori.

Sulla stessa linea il vicepresidente di **Anfia**, Marco Stella, che ha richiamato la necessità di riallineare la normativa europea con maggiore realismo. "Siamo sulla buona strada - ha commentato Stella, citando Sergio Marchionne che a suo tempo aveva utilizzando le parole della canzone 'Better days' di Bruce Springsteen - ma ancora non abbiamo svolto tutti i compiti per far funzionare le cose. Bisogna completare la trasformazione della normativa europea e riallinearla con realismo al resto del mondo. Inoltre è necessario che chi gioca sul mercato europeo rispetti le stesse regole. Per questo è fondamentale la politica sul made in Europe e il rilancio della manifattura nel nostro Paese".

Spazio infine anche ai temi della fiscalità e della ricarica elettrica. Fabio Pressi, riconfermato presidente di Motus-E, ha definito prioritario il nodo dei costi energetici e delle regole fiscali, evidenziando come in Italia resti ancora irrisolta la questione del rimborso delle ricariche domestiche per auto elettriche e plug-in utilizzate dai dipendenti aziendali.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

19 maggio 2026

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 20°C

# askanews

🏠 POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA

SPORT SOCIALE CULTURA SPETTACOLO

VIDEONEWS +ALTRE SEZIONI +REGIONI

**Speciali:**

ASIA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | CYBER AFFAIRS |  
ASKAENERGY | ITALIANI NEL MONDO | EUROPA BUILDING |  
MONDO TECH | USA-ITALIA

**Speciali:**

Milano-Cortina  
2026 | Dentro  
l'Europa



CRONACA

VIDEONEWS

## Salvi due operai caduti su un viadotto a Barberino di Mugello

19 MAGGIO 2026

ECONOMIA

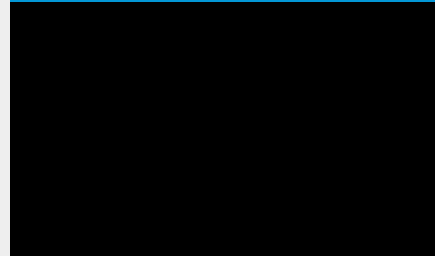
MOTORI

## Federauto: ogni 50mila auto perse a rischio 5mila posti

*Al Dealer Day filiera chiede regole chiare a governo e Ue*

MAG 19, 2026 Auto

Pannella, ricordo askanews-Radio radicale a 10 anni dalla scomparsa



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



Milano, 19 mag. (askanews) – “Ogni 50mila macchine che perdiamo sul mercato ci sono 5mila posti a rischio”. L’allarme è stato lanciato da Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto, durante la sessione inaugurale della 24esima edizione dell’Automotive Dealer Day a Verona. Al centro del confronto, acceso ma dai toni pacati, la crisi del mercato, la redditività delle concessionarie, il ruolo del noleggio e la richiesta di regole più chiare a governo e Unione europea.

Vanini ha sottolineato i margini sempre più ridotti dei dealer, intorno all’1,4% nel 2024 e con il “rischio di scendere sotto” nel 2025. A pesare, ha aggiunto, sono anche immobilizzazioni per circa 4 miliardi che mettono in difficoltà le aziende.

Il vicepresidente di Federauto ha puntato il dito anche sui rapporti con il noleggio, settore finanziariamente più solido e sempre più presente nel lungo termine ai privati anche attraverso il canale dei dealer. Sui servizi di assistenza, ha denunciato, ci sono “prezzi da strozzinaggio di cui bisogna vergognarsi”. Federauto chiede ai noleggiatori di “riflettere” e alle case maggiore “trasparenza” per costruire “un accordo di filiera sano”, altrimenti i dealer italiani “non saranno più in condizioni di sopravvivere”.

Il presidente di Aniasa, Italo Folonari, ha difeso il ruolo del noleggio, spiegando che proprio grazie alle concessionarie il settore “ha raggiunto alcune categorie di piccoli consumatori alle quali non sarebbe altrimenti potuta arrivare”. Folonari ha riconosciuto il tema delle tariffe di manutenzione, collegandolo però alla pressione della clientela sul “best price” e sulla rata.

Il cliente resta il punto di caduta della transizione. Tommaso Bortolomiol, ceo di Quintegia, ha osservato che il consumatore vive “una situazione di grande confusione” tra nuove tecnologie, nuovi operatori, diverse forme di mobilità e motorizzazioni, dalle elettriche alle ibride.

Da qui la richiesta di una posizione più coesa verso le istituzioni. Per il presidente di Unrae, Roberto Pietrantonio, l’ecosistema deve comunicare continuità industriale, i costruttori devono investire con fiducia nelle reti, perché il digitale conta ma “l’aspetto umano resta

info &amp; imprese



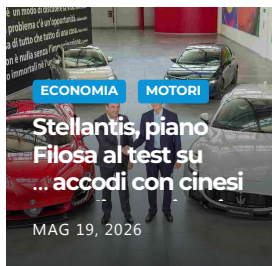
askanews

 Segui la Pagina 185.486 follower

fondamentale”, e servono regole di medio-lungo periodo coerenti e rassicuranti per il cliente.

Marco Stella, vicepresidente di **Anfia**, ha chiesto di completare “la trasformazione della normativa europea” riallineandola con realismo al resto del mondo e garantendo che chi opera sul mercato europeo rispetti le stesse regole. Per Stella sono decisive la politica sul made in Europe e il rilancio della manifattura italiana.

Fabio Pressi, appena riconfermato presidente di Motus-E, ha richiamato il nodo della fiscalità e dei costi di ricarica, indicando come anomalia da rimuovere la doppia fiscalità per chi ricarica anche a casa un’elettrica o plug-in.



Home	Salute e Benessere	Sistema	Abruzzo	Molise	Asia	PCM – Attività di
Politica	Transizione	Trasporti	Basilicata	Piemonte	Nomi e Nomine	Governo
Economia	Ecologica	Lifestyle e	Calabria	Puglia	Crisi Climatica	Chi siamo
Esteri	Scienza e	Design	Campania	Sardegna	Cyber Affairs	La Redazione
Cronaca	Innovazione	Made in Italy	Emilia Romagna	Sicilia	Askaenergy	Area Clienti
Sport	Agrifood	Start Up	Friuli Venezia	Toscana	Italiani nel mondo	Disclaimer e
Sociale	Turismo	Moda	Giulia	Trentino Alto	Europa Building	Privacy
Cultura	Motori	Info e Imprese	Lazio	Adige	Sguardi	Informativa Cookie
Spettacolo			Liguria	Umbria	Mondo Tech	Whistleblowing
Videonews			Lombardia	Valle d'Aosta	Milano-Cortina 2026	Pubblicità
			Marche	Veneto	Dentro l'Europa	



# ONROADMAG

YOUR JOURNEY, OUR STORIES

19 MAGGIO 2026 · BY REDAZIONE · 1 MIN READ

ANITA è intervenuta a Transpotec-Logitec 2026 in occasione di due appuntamenti dedicati alla transizione sostenibile del trasporto merci su strada, tema onnipresente per l'evoluzione del comparto logistico. Il presidente Riccardo Morelli ha partecipato ai lavori di due iniziative che hanno riunito imprese, costruttori e rappresentanti della filiera, con l'obiettivo di approfondire tempi, strumenti e condizioni necessari per accompagnare il cambiamento. Il primo incontro è stato promosso da Daimler Truck Italia, il secondo da ANFIA, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, con la collaborazione di ANITA. In entrambi i casi, il confronto si è concentrato sulla necessità di costruire un percorso realistico per il settore, in una fase in cui la transizione sostenibile non è più una prospettiva teorica, ma un processo già avviato che richiede scelte coerenti e un quadro operativo più definito.

## Regole e investimenti

Nel suo intervento, Morelli ha richiamato alcuni nodi considerati decisivi per accompagnare la trasformazione dell'autotrasporto merci. Il presidente di ANITA ha evidenziato che la transizione del comparto è già partita, ma ha ribadito la necessità di un quadro normativo più chiaro e coerente, capace di dare alle imprese riferimenti stabili per programmare gli investimenti. Al centro della posizione dell'associazione c'è il richiamo al principio di neutralità tecnologica, affiancato alla pluralità tecnologica, considerati elementi indispensabili per evitare soluzioni rigide in un contesto che resta eterogeneo per mezzi, percorrenze, infrastrutture disponibili e modelli organizzativi. In questa prospettiva, la transizione sostenibile viene letta come un percorso che deve tenere insieme obiettivi ambientali, sostenibilità economica e concreta possibilità di rinnovo delle flotte, senza forzature che rischierebbero di rallentare invece di accelerare il cambiamento.

## La revisione del regolamento

Tra i passaggi ritenuti più urgenti da ANITA c'è l'anticipo al 2026 della revisione del regolamento sulle emissioni dei veicoli pesanti. Secondo l'associazione, si tratta di un punto cruciale perché consentirebbe di allineare le regole europee ai tempi effettivi di rinnovo delle flotte, alla disponibilità delle infrastrutture e al grado di maturità raggiunto dalle diverse soluzioni tecnologiche. Il doppio confronto ospitato a Transpotec-Logitec ha così confermato che la transizione sostenibile dell'autotrasporto merci e della logistica è già entrata nella fase operativa e che il dialogo tra attori del sistema resta uno strumento essenziale per orientarla. Su questo terreno, ANITA ha indicato la volontà di proseguire il lavoro con imprese, costruttori e istituzioni, nel tentativo di tradurre gli obiettivi in risultati misurabili e sostenibili per l'intero settore.

## Auto, tra crisi e prospettive: il confronto al Dealer Day

SportContenuti G+Il CiclistaAltre SezioniVideoGazzaPlayCerca Il convegno inaugurale del Dealer Day di Verona vede i protagonisti del settore mettere sul tavolo i tanti motivi di una crisi che mette a rischio migliaia di posti di lavoro. Tra interessi divergenti di concessionari e noleggiatori e un'Unione Europea che deve affrettarsi a chiarire le nuove regole per la transizione del 2035 Inquietudine e preoccupazione pervadono il mondo dell'auto italiana. Se c'era bisogno di una riprova la si è avuta nel convegno inaugurale della 24esima edizione dell'Automotive Dealer Day, il momento di incontro tra



concessionari e operatori del settore dei servizi in corso in questi giorni a Verona. Sono tanti i motivi di allarme, ma a lanciare quello più grave è stato Plinio Vanini, titolare della rete di punti vendita Autotorino e vicepresidente di Federauto, la principale associazione di categoria, che ha sottolineato come "margini risicati, nel 2024 dell'1,4% e nel 2025 forse ancora inferiori, e immobilizzazioni pari a circa 4 miliardi di euro mettono in difficoltà le aziende di un settore che dà lavoro a oltre 90mila persone". Il suo atto di accusa non si è fermato ai soli meccanismi regolatori, che pure mettono in difficoltà operatori e consumatori, ma si è allargato al mondo del noleggio a lungo termine, un sistema che, a suo parere, "gode di buona salute finanziaria e che utilizza il canale delle concessionarie per crescere e per fornire servizi di assistenza ai clienti, con prezzi da strozzinaggio (praticati ai dealer, ndr) di cui bisogna vergognarsi". Parole decise, dunque, che delineano un contrasto tra concessionari e noleggiatori, ai quali Federauto chiede di riflettere, essendo la partita molto delicata. "Ogni 50mila auto vendute in meno, ci sono 5 mila posti di lavoro a rischio", ha concluso l'imprenditore valtellinese. Al quale ha replicato Italo Folonari, presidente di Aniasa, l'associazione di Confindustria che rappresenta il mondo del noleggio, secondo il quale "grazie al canale delle concessionarie, il settore ha potuto raggiungere alcune categorie di consumatori, come le piccole imprese, i liberi professionisti e i titolari di partita Iva, ai quali altrimenti non sarebbe stato possibile arrivare". Nel 2025, infatti, l'80% del fatturato del noleggio è risultato attribuibile alle aziende, il 7,20% alle pubbliche amministrazioni, ma il 6,10% è derivato da privati titolari di partita Iva e il 5,80% da privati con codice fiscale, con queste ultime due voci che, dunque, hanno rappresentato una quota non trascurabile di clientela. Vivi un'esperienza unica: GP di Catalunya dal vivo. Parti ora con Gazzetta Motori! LEGGI ANCHE grande confusione Al netto delle polemiche tra concessionari e noleggiatori, un dato è certo: il consumatore, in questi ultimi anni, ha perso centralità, anzi "sta vivendo una situazione di grande confusione dovuta ai cambiamenti delle tecnologie e all'arrivo di sempre nuovi operatori sul mercato", come ha sottolineato Tommaso Bortolomiol, amministratore delegato di Quintegia, società che organizza l'evento di Verona. Il risultato è che, come emerge da un sondaggio, il 45% degli interpellati ritiene di non sapere quale motorizzazione sceglierà nel momento in cui dovrà acquistare una nuova auto. I prezzi, del resto, sono cresciuti in media del 56% e poco conta che il valore medio dell'equipaggiamento delle vetture abbia conosciuto un incremento del 74%: in questa corsa al rialzo, ha spiegato Marco Stella, vicepresidente dell'Anfia, l'associazione della filiera industriale automobilistica nazionale, "si è perso di vista il cliente, al quale sono state proposte soluzioni inadatte per soddisfare i suoi bisogni". Bisogna cambiare rotta e Stella ha spiegato che all'Unione Europea spettano tre compiti: "Completare la disciplina che renda la transizione ecologica del 2035 multi-tecnologica, recependo gli emendamenti presentati per renderla possibile; rilanciare l'industria europea facendo sì che i nuovi soggetti che si affacciano sul nostro mercato giochino con le nostre stesse regole, per preservare la competitività delle nostre aziende; recuperare il senso della realtà, così da coniugare la passione per il prodotto con la complessità dell'innovazione". A questo Roberto Pietrantonio, presidente dell'Unrae, l'associazione delle case straniere in Italia, ha aggiunto la necessità che "i costruttori investano nelle reti dei concessionari con fiducia, perché per il consumatore l'esperienza digitale ha la sua importanza, ma l'aspetto umano, nel processo di acquisto, conserva un'importanza fondamentale". Anche nel costruire quella fiducia di cui i nuovi brand di origine cinese, sempre più numerosi e presenti in forze al Dealer Day, hanno bisogno, se vogliono affermarsi in un mercato complesso come quello europeo. Poi, certamente sullo sfondo resta il tema della fiscalità, al centro dell'intervento di Fabio Pressi, presidente di Motus-E, l'associazione degli operatori della mobilità elettrica: "Bisogna lavorare sui costi delle ricariche, cosa che si sta facendo con l'Arera, l'Autorità di regolazione dell'Energia, e sulla tassazione che grava sulle persone che ricaricano l'auto a batteria anche a domicilio, un costo che per il lavoratore è difficile farsi rimborsare dalle aziende, a differenza di quanto accade per le carte carburante". Una delle tante anomalie che penalizzano i consumatori italiani. Leggi anche

# I ricambi viaggiano a 13 miliardi

Tanto vale nel Nordovest l'«aftermarket» nella filiera dell'Automotive che arriva a impiegare oltre 150mila addetti e ha in Torino uno dei perni

Anche nella filiera dell'aftermarket dell'automotive, il settore di ricambi per auto, le regioni del Nordovest sono tra i primi posti nella classifica nazionale per volume d'affari. Nello specifico la Lombardia è ai vertici delle graduatorie per il valore del prodotto, mentre in Piemonte si registra il maggior peso sull'economia locale della filiera. E' quanto emerge da una ricerca condotta dal centro studi Guglielmo Tagliacarne.

La Lombardia guida la classifica del valore prodotto con il dato di 8,8 miliardi di euro (il 28,2% del totale nazionale, con un'incidenza sull'economia locale del 2%). In Piemonte, invece, si registra l'incidenza sul tessuto dell'economia locale più elevata, con una quota del 2,6% (e un valore totale di 3,7 miliardi di euro). La Liguria, infine, è nelle parti basse della classifica, con un'incidenza dell'1% sull'economia locale e un valore assoluto di produzione di 578 milioni di euro. Il totale del Nordovest vede un valore assoluto di 13 miliardi di euro, un terzo del totale nazionale e il

valore più alto di tutte le aree geografiche dello Stivale.

## Nel Nordovest sono occupati nel settore 156mila addetti

La ricerca mette in fila anche il numero di occupati della filiera, regione per regione. I nostri territori impiegano ben 156mila persone. Il record è lombardo, con 102mila addetti sulla regione. Il Piemonte segue con 47mila, e la Liguria - anche in questo ambito - è negli ultimi posti della classifica, con 6.400 persone.

## Le province: tra le prime 20 italiane molte sono del Nordovest

Lo studio stila un'analisi anche a un livello di dettaglio maggiore, studiando le prime 20 province italiane per dimensioni. Emerge così come ben 9 siano del Nordovest, partendo dal Torinese che con il 3% di incidenza sull'economia locale ha quasi il doppio del valore relativo nazionale (1,6%). E' seguita dalle province di Bergamo e Lecco (al 5° e al 7° posto nazionale).

## Le previsioni sul 2026

## sono buone, ma ci sono delle criticità

Per l'anno in corso a livello nazionale l'indagine riporta come siano il 24,8% delle imprese del settore a prevedere un aumento del fatturato. Di più quelle che prevedono un incremento delle assunzioni (36%), anche se sono 2 imprese su 3 quelle che lamentano non poche difficoltà a reperire forza lavoro.

## Il tema del passaggio all'elettrico non preoccupa

Secondo lo studio, realizzato per conto della Camera di commercio di Modena, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con il supporto di ANFIA, non sembra preoccupare, invece, nell'immediato il passaggio all'elettrico: solo il 13,8% degli operatori che producono e vendono ricambi di auto investirà nell'elettrico entro il 2028 e appena l'11,8% lo ha già fatto tra il 2023 e il 2025. Anche per questo il 73,3% resta ancorato alla produzione della componentistica di auto a combustione. E in prospettiva ad ostacolarne la transizione verso l'elettrico è soprattutto la concorrenza

proveniente dai paesi emergenti vista come una minaccia dal 18,3% delle imprese del settore.

«L'aftermarket automotive si conferma un pilastro tutt'altro che marginale dell'economia italiana, con oltre 31 miliardi di valore aggiunto e più di 400 mila occupati, ma i dati evidenziano anche alcuni segnali che non vanno sottovalutati - spiega Giuseppe Molinari, presidente del Centro Studi Tagliacarne e della Camera di commercio di Modena - accanto a una crescita economica moderata del settore tra il 2021 e il 2024 si registra, infatti, una lieve riduzione dell'occupazione e mentre persistono criticità strutturali, a partire dalla difficoltà di reperire competenze. Nel lungo periodo, - sottolinea Molinari - le trasformazioni tecnologiche, inclusa la transizione elettrica, potrebbero logorare alcune componenti importanti della filiera. Diventa dunque cruciale rafforzare le politiche a sostegno della competitività, accompagnando le imprese in un percorso di adattamento che sarà determinante per il futuro del settore».

● **Alessandro Zonca**



**FILIERA AFTERMARKET AUTOMOTIVE: LE PRIME PROVINCE**

Regioni e macroripartizioni	% Valore aggiunto su tot. Economia locale	Valore aggiunto in milioni di euro	Occupati aftermarket
Torino (4)	3	2.354	29.658
Bergamo (5)	3	1.239	14.787
Lecco (7)	2,9	339	4.283
Monza e Brianza (8)	2,8	849	9.812
Brescia (9)	2,7	1.310	15.945
Asti (12)	2,5	147	2.039
Alessandria (14)	2,5	321	3.500
Cuneo (19)	2,1	451	6.197
Novara (20)	2,1	258	3.296

Fonte: elaborazione Centro Studi Tagliacarne

**FILIERA AFTERMARKET AUTOMOTIVE: VALORE AGGIUNTO SU ECONOMIA LOCALE, IN TERMINI ASSOLUTI E IN NUMERO OCCUPATI NEL 2024**

Regioni e macroripartizioni	% Valore aggiunto su tot. Economia locale	Valore aggiunto in milioni di euro	Occupati aftermarket
Piemonte	2,6	3.731	47.497
Emilia Romagna	2,4	4.295	48.787
Veneto	2,3	4.152	54.093
Marche	2,2	979	14.199
Lombardia	2	8.823	102.320
Friuli Venezia Giulia	1,9	813	11.054
Abruzzo	1,6	579	8.836
Basilicata	1,5	195	3.429
Trento	1,4	328	3.550
Molise	1,3	90	1.354
Umbria	1,2	302	5.032
Toscana	1,2	1.571	21.184
Bolzano	1,2	352	4.139
Liguria	1,1	578	6.411
Puglia	1,1	905	15.250
Campania	1	1.212	20.932
Valle d'Aosta	0,6	33	480
Sicilia	0,6	618	11.558
Lazio	0,6	1.220	19.205
Calabria	0,5	192	4.138
Sardegna	0,5	200	3.968
NORDOVEST	2	13.165	156.708
NORDEST	2,2	9.940	121.623
CENTRO	1	4.072	59.620
MEZZOGIORNO	0,9	3.991	69.465
ITALIA	1,6	31.169	407.417

Fonte: elaborazione Centro Studi Tagliacarne



**NUMERI POSITIVI**  
Immagine generata con AI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

TALKING ADDRESS

AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

Contatti Media Kit Soste in Viaggio

f in YouTube Instagram

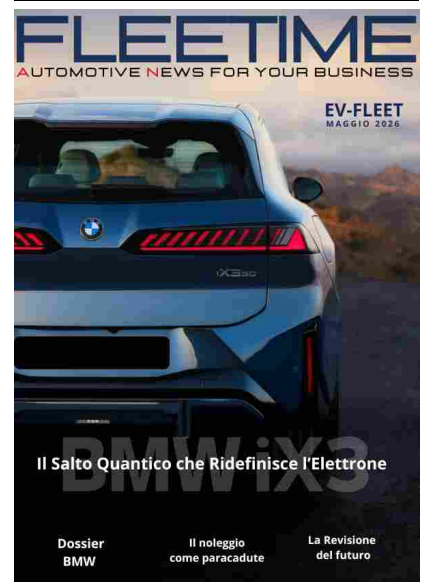
**FLEETTIME**  
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

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

# Crisi auto: scontro al Dealer Day sulla sopravvivenza

Fleetime magazine digitale maggio 2026

20 Maggio 2026 No Comment



## Škoda: la nuova energia che muove le flotte



## Le concessionarie italiane lanciano l'allarme sui margini aziendali e chiedono patti chiari a case automobilistiche e società di noleggio.

**Crisi auto, l'allarme di Federauto e i margini al collasso per i dealer.** La sessione inaugurale della 24ª edizione dell'Automotive Dealer Day a Verona si è trasformata nel palcoscenico di un confronto serrato, seppur improntato al dialogo costruttivo, tra i massimi vertici della filiera automobilistica nazionale. A scuotere la platea di **Veronafiere** è stato il duro grido d'allarme lanciato dalle reti di distribuzione, logorate da una crisi strutturale che ne mette a repentaglio la stessa continuità aziendale. I dati macroeconomici emersi descrivono una redditività drammaticamente compressa, con margini operativi per gli imprenditori che nel 2024 si sono attestati su un esiguo **(1,4%)** e che, secondo le proiezioni finanziarie, registreranno un ulteriore e preoccupante calo al di sotto dell'un per cento.

Search ... Search

### Breaking news

Flotte e algoritmi: al via da oggi al Dealer Day 2026 Veronafiere

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

La sofferenza dei bilanci è aggravata da immobilizzazioni finanziarie di magazzino che sfiorano l'astronomica cifra di **4 miliardi di euro**, una zavorra che soffoca la liquidità delle imprese. **Plinio Vanini**, vicepresidente di **Federauto**, ha tradotto questa crisi in metriche occupazionali immediate, evidenziando come la perdita di ogni singola quota di mercato – quantificabile in 50.000 immatricolazioni in meno – metta direttamente a rischio circa 5.000 posti di lavoro nella filiera distributiva. La federazione ha puntato il dito sia contro la **mancanza di trasparenza commerciale delle case costruttrici**, sia contro le **dinamiche tariffarie imposte dal comparto del noleggio nei servizi di assistenza post-vendita**, definite insostenibili per le officine e tali da minare un sano accordo di filiera.

## Il punto di vista del noleggio e la confusione del consumatore

La replica del mondo della locazione non si è fatta attendere, evidenziando come il canale delle concessionarie resti comunque un partner insostituibile. **Italo Folonari**, presidente di **Aniasa** (l'associazione di Confindustria che rappresenta il comparto del noleggio), ha riconosciuto la valenza strategica dei dealer, grazie ai quali il settore è riuscito a intercettare e servire fasce di piccoli consumatori privati altrimenti irraggiungibili. Riguardo alla forte contrazione delle tariffe di manutenzione, Folonari ha chiarito che la rigidità dei prezzi è la diretta conseguenza di un mercato guidato da utenti finali estremamente sensibili alla convenienza della rata mensile e alla ricerca del miglior prezzo assoluto.

A tirare le fila del dibattito, evidenziando lo smarrimento dell'utente finale, è stato **Tommaso Bortolomioli**, CEO di **Quintegia**. Il moderatore ha sottolineato come il consumatore si trovi immerso in una profonda nebbia informativa, generata dal sovrapporsi di nuove tecnologie motoristiche – dalle auto a batteria alle diverse varianti ibride – e dall'ingresso di operatori internazionali emergenti che ridisegnano costantemente i canali d'offerta e le formule di mobilità.

## Le richieste della filiera alle istituzioni italiane ed europee

Di fronte a uno scenario così frammentato, i leader dell'ecosistema automotive concordano sull'urgenza di presentarsi uniti davanti ai legislatori nazionali e comunitari. **Roberto Pietrantonio**, presidente dell'**UNRAE**, ha tracciato la rotta strategica chiedendo ai costruttori di investire con fiducia nelle reti fisiche: sebbene il percorso digitale sia ormai imprescindibile, l'elemento umano rimane il pilastro centrale dell'esperienza d'acquisto. Pietrantonio ha invocato regole di medio e lungo periodo che siano coerenti sul territorio e capaci di assicurare l'automobilista.

Sul fronte manifatturiero, **Marco Stella**, vicepresidente dell'**ANFIA**, ha richiamato la necessità di una profonda revisione del quadro normativo europeo, che deve essere riallineato con pragmatismo alle dinamiche globali, tutelando la produzione e la manifattura interna attraverso politiche severe sul **Made in Europe**. Infine, l'attenzione si è spostata sui nodi fiscali che frenano le nuove alimentazioni: **Fabio Pressi**, presidente di **Motus-E**, ha denunciato l'anomalia della doppia fiscalità italiana sulle ricariche domestiche dei veicoli elettrici e plug-in. L'associazione sta collaborando attivamente con l'**ARERA** per rimuovere l'assurdità burocratica che impedisce il rimborso delle ricariche casalinghe come se si trattasse di una normale carta carburante aziendale.

Redazione Fleettime



Finanza green UE: stretta sui veicoli a fine vita



SPOTICAR supera 3 milioni di ricerche AI con SPOT.i



Target UE Flotte: L'Europa accelera sull'elettrificazione B2B



Guarda tutte le news

**Guarda le altre cover digitali**

Fonte QUINTEGIA

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...

aniasa, Automotive Dealer Day 2026, Concessionarie a rischio, Crisi Auto Italia, Federauto, Motus-E, noleggio lungo termine, UNRAE

## No Comments Yet

### Lascia un commento

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

Nome \*

Email \*

Sito web

Avvertimi via email in caso di risposte al mio commento.

Avvertimi via email alla pubblicazione di un nuovo articolo.

Invia commento

« Promozioni auto e offerte noleggio: scattano gli sconti

#### Contatti

Fleettime Automotive News  
San Donato Milanese (MI)  
[redazione@fleettime.it](mailto:redazione@fleettime.it)

[Privacy Policy](#)

[Cookie Policy](#)

#### Per la pubblicità

EliMedia  
20097 - San Donato Milanese (MI)  
Piva 10671390960  
[advertising@fleettime.it](mailto:advertising@fleettime.it)

#### Certificazioni



#### Fleettime App

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



# QUATTORRUOTE

**ABBONATI**



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



# FLEET & BUSINESS

NOLEGGIO • SERVIZI • RETI

## ABBONATI: È GRATIS

Quattorruote Fleet&Business è la rivista per i professionisti del fleet management

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

con il supporto di  QUATTORUOTE Professional

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

LAVORO

# Federauto: “A rischio 5 mila posti ogni 50 mila auto perse”

**Redazione Online** | aggiornato il 20/05/2026 | 0 commenti

Toyota C-HR+: prova su strada

ADV

## I PIÙ POPOLARI

- 01** Itala 35, lo storico marchio torinese riparte da una Suv: motore cinese, stile Italdesign
- 02** Le GTI non rombono più: ecco la ID. Polo elettrica da 226 CV - VIDEO
- 03** Dazi, 2035 e Green Deal: l'addio di Zipse a BMW è un atto d'accusa contro Bruxelles

**Aggiungi Quattroruote ai preferiti su Google**

“Ogni 50 mila macchine che perdiamo sul mercato ci sono 5 mila posti a rischio”. È l'allarme lanciato da Plinio Vanini durante il convegno di apertura della 24ª edizione dell'Automotive Dealer Day, organizzato da Quintegia alla Fiera di Verona. Il vicepresidente di **Federauto** ha fotografato una rete distributiva sotto pressione: marginalità “attorno all'1,4%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

nel 2024” e prospettive ancora peggiori per il 2025, con immobilizzazioni finanziarie stimate in circa 4 miliardi di euro. Numeri che, secondo Vanini, stanno mettendo in seria difficoltà le concessionarie italiane.

## Servizi a condizioni insostenibili

Nel mirino ci sono soprattutto gli equilibri tra dealer e noleggio a lungo termine. Se da un lato il renting continua a crescere e ad appoggiarsi alle reti per vendita e assistenza, dall'altro Federauto denuncia condizioni economiche non più sostenibili, soprattutto sul post-vendita. Vanini parla di “prezzi da strozzinaggio” nei servizi di assistenza e chiede maggiore trasparenza nei rapporti con case automobilistiche e operatori del noleggio, per costruire “un accordo di filiera sano”. In caso contrario, avverte, molte concessionarie “non saranno più in condizioni di sopravvivere”. Dal fronte del noleggio, Italo Folonari, presidente dell'Aniasa, ha difeso il ruolo del settore, sottolineando come il canale delle concessionarie abbia consentito di raggiungere fasce di clientela che altrimenti sarebbero rimaste escluse dal lungo termine. Sul tema delle tariffe di manutenzione, Folonari ha riconosciuto l'esistenza del problema, attribuendolo però alla crescente pressione del mercato sul miglior prezzo e sulla rata mensile.



Cerchi l'auto? Quattroruote risponde. [Scopri trovauto.](#) ▶

TAGS: [FEDERAUTO](#) [VANINI](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'incertezza del consumatore

Il dibattito, moderato da Tommaso Bortolomiol di Quintegia, si

**04** Retromarcia Honda: il tutto elettrico slitta al 2050, in arrivo 15 nuove ibride

**05** BYD vuole le fabbriche europee: Stellantis nel mirino, Maserati "molto interessante"

**VEDI ALTRO**

**FOCUS ON**

brand stories

ADV

ADV

è concentrato sulla centralità del cliente in una fase di forte trasformazione del mercato, in cui il consumatore è disorientato, tra nuove tecnologie, nuovi operatori e differenti formule di mobilità. L'offerta si amplia e cresce l'incertezza nelle scelte d'acquisto. In questo scenario, il comparto automotive italiano prova a fare fronte comune verso le istituzioni italiane ed europee. **Roberto Pietrantonio**, presidente dell'**Unrae**, ha indicato tre priorità: garantire continuità industriale, rafforzare gli investimenti nelle reti di concessionari e definire regole di medio-lungo periodo coerenti e stabili, capaci di assicurare il consumatore.

## Made in Europe da proteggere

Sulla necessità di riallineare la normativa europea alle dinamiche globali si è soffermato anche **Marco Stella**, vicepresidente dell'**Anfia**, che ha sottolineato come la trasformazione dell'industria europea sia ancora incompleta. "Bisogna completare la trasformazione della normativa europea e riallinearla con realismo al resto del mondo", ha spiegato, rilanciando il tema del made in Europe e della manifattura italiana. Infine, spazio anche alla mobilità elettrica. **Fabio Pressi**, presidente di **Motus-E**, ha acceso i riflettori sui costi di ricarica e sulle criticità normative che penalizzano flotte e utenti privati. Tra queste, la doppia fiscalità sulle ricariche domestiche per auto elettriche e plug-in, che oggi rende complicato il rimborso dei rifornimenti effettuati a casa come avviene invece con le tradizionali carte carburante. Una criticità che il settore chiede di superare rapidamente.

### COMMENTA

Disclaimer

ADV



## Volvo Trucks, a Transpotec focus sui due camion esposti

Volvo Fh WonderFuel e Volvo Fh Aero alimentato a gas/biogás: questi i due veicoli al centro della partecipazione di Volvo Trucks a Transpotec Logitec 2026. La linea del costruttore svedese sembra chiara: la transizione non passa da una sola tecnologia, ma da una combinazione di efficienza, carburanti alternativi e servizi capaci di incidere sui costi di esercizio.

05/20/2026 di Redazione



La presenza di **Volvo Trucks Italia** a [Transpotec Logitec 2026](#) ha confermato una linea che

### In primo piano

Siemens accompagna la transizione elettrica del trasporto pesante: soluzioni integrate per il futuro della mobilità

05/08/2026

Interviste, Logistica

30 anni di un'icona: il Mercedes Actros. Leggi e scarica lo Speciale di VeT

05/12/2026

Rivista, Truck

VDO Link e VDO Fleet: l'ecosistema digitale per una gestione flotta senza confini

05/06/2026

Logistica

Autotrasporto, verso modelli sempre più integrati e digitali grazie a Lumesia

05/11/2026

Logistica

TSG e la transizione energetica del trasporto merci

04/28/2026

Logistica

ormai sembra chiara: la transizione del trasporto pesante non passa da una sola tecnologia, ma da una combinazione di efficienza, carburanti alternativi e servizi capaci di incidere sui costi di esercizio.

Il noto costruttore svedese, che ha aperto questo 2026 alla grande, facendo segnare un **+38,6 per cento sul fronte immatricolazioni nel primo trimestre** (dati [Anfia](#)), ha scelto di non organizzare conferenze stampa in occasione di Transpotec. Tutti i riflettori sono stati puntati sui due veicoli esposti.

### Volvo a Transpotec: focus sui due veicoli esposti

Il primo, un **Volvo Fh WonderFuel**, trattore 4x2 diesel/biocarburanti con cabina Fh Aero Globetrotter e motore D13 Euro 6 da 500 cavalli. La configurazione, proposta con una **livrea ispirata ai colori svedesi**, riunisce soluzioni per il **contenimento dei consumi**: pacchetto I-Save, aerodinamica curata, cambio I-Shift, pneumatici a bassa resistenza al rotolamento e Camera monitoring system. Un insieme di soluzioni utili a massimizzare il rendimento nel lungo raggio.



Fari puntati anche sul **Volvo Fh Aero alimentato a gas/biogás**, trattore 4x2 spinto dal motore G13-Lng Euro 6 da 500 cavalli. Qui l'aerodinamica della cabina Aero si combina con il biogás per offrire una soluzione già disponibile a chi vuole ridurre l'impronta carbonica mantenendo autonomia, coppia e ottima guidabilità.

### Il nuovo motore D13

La presenza in fiera si è inserita anche nel quadro dell'annuncio della nuova piattaforma di motori da 13 litri. Secondo Volvo, la nuova generazione – che, va precisato, **non era installata sul camion esposto a Transpotec** – potrà ridurre i consumi fino al 4 per cento rispetto al precedente D13 e sarà disponibile per **Fm, Fmx, Fh e Fh Aero**. Il lancio di questo nuovo propulsore dimostra, semmai ce ne fosse bisogno, che il motore a combustione mantiene un ruolo importante nella strategia dell'azienda verso le emissioni nette zero.

---

### Articoli correlati

Stellantis Pro One, a Transpotec Logitec il nuovo Fiat Professional TRIS ma non solo

🕒 05/20/2026 📁 Light Truck, Transpotec 2026

Il furgone Captain guida la gamma di veicoli commerciali leggeri Dongfeng, ora anche in Italia. A Transpotec l'anteprima

🕒 05/19/2026 📁 Light Truck, Transpotec 2026

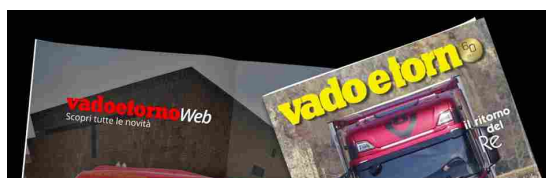
Renault Trucks a Transpotec 2026 con l'elettrico da oltre 660 km di autonomia

🕒 05/19/2026 📁 Transpotec 2026, Truck

Kia PV5 protagonista a Transpotec Logitec 2026

🕒 05/19/2026 📁 Light Truck, Transpotec 2026

Sfoggia comodamente la nostra rivista cartacea e rimani aggiornato!



ABBONATI ORA

## Crisi dell'auto: i dealer italiani lanciano l'allarme

Se non migliorano i rapporti con le case e i noleggiatori, le concessionarie italiane sono a rischio sopravvivenza. È questo l'allarme lanciato dagli operatori del settore nella sessione inaugurale dell'Automotive Dealer Day 2026. Tra richieste al governo e all'Unione europea per migliorare lo stato delle cose, si è anche inserito l'allarme delle concessionarie italiane. Sul palco di Verona Fiere c'era Plinio Vanini, vicepresidente di Federauto, che ha sottolineato come ogni 50mila macchine che perdiamo sul mercato ci sono 5mila posti a rischio. Il grande problema è quello dei margini, sempre più bassi: erano intorno all'1,4% nel 2025, nel 2025 si potrebbe addirittura andare sotto; e a ciò si aggiungono immobilizzazioni pari a circa 4 miliardi di euro. La situazione non migliora nel comparto del noleggio che, denuncia Vanini, propone alle concessionarie prezzi da strozzinaggio di cui bisogna vergognarsi. La richiesta che Federauto avanza alle società di noleggio è quella di riflettere, perché se avessero riflettuto si sarebbero fermati su una parte che era quella delle aziende. La questione è seria, se non si riuscirà a trovare un accordo di filiera sano, i dealer italiani non saranno più in condizioni di sopravvivere. L'incertezza nazionale è amplificata dalle nuove, e non ancora stabili, normative comunitarie. Il presidente di Unrae Roberto Pietrantonio ha illustrato lucidamente tre elementi: Gli attori dell'ecosistema devono essere bravi a comunicare la continuità industriale; i costruttori devono investire nelle reti di concessionari con fiducia, perché il digital journey ha una sua importanza, ma l'aspetto umano resta ed è fondamentale nell'esperienza del consumatore; occorrono regole di medio-lungo periodo, coerenti anche sul territorio, rassicuranti per il cliente automobilista. Siamo sulla buona strada, ma ancora non abbiamo svolto tutti i compiti per far funzionare le cose. ha aggiunto Marco Stella, vicepresidente Anfia. Bisogna completare la trasformazione della normativa europea e riallinearla con realismo al resto del mondo. Inoltre, è necessario che chi gioca sul mercato europeo rispetti le stesse regole. Per questo è fondamentale la politica sul made in Europe e il rilancio della manifattura nel nostro Paese. Informativa sulla raccolta



# motorimagazine

Menu

## PIÙ LETTI

Oggi Settimana Mese



Itala 35, il ritorno del brand storico con una SUV media dal sapore italiano



Spia luce blu in macchina: cosa fare



Alleanza possibile tra Gucci e Alpine: quando il lusso corre in Formula 1



La spia del motore è accesa ma la macchina va bene: cosa significa?



Tutto sul Gran Premio d'Italia 2026 al Mugello: date, biglietti e consigli



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

# La componentistica auto italiana resiste: export in calo ma bilancio ancora in attivo

Nel primo bimestre del 2026 import ed export di componenti auto scendono, ma il valore aggiunto mantiene la bilancia commerciale italiana in attivo

PUBBLICATO IL 21/05/2026 ALLE 10:38

---

Nel **primo bimestre del 2026** il comparto della **componentistica auto** in Italia ha registrato una riduzione dei flussi commerciali secondo i dati diffusi da **ANFIA**. Le **importazioni** sono diminuite dell'1,4% mentre le **esportazioni** hanno segnato una flessione del 2,7% rispetto allo stesso periodo del 2026. Nonostante questa diminuzione dei volumi, il sistema produttivo italiano ha dimostrato una notevole capacità di reazione: il **saldo della bilancia commerciale** del settore ha raggiunto un valore positivo di circa **1,1 miliardi di euro**, lo stesso risultato ottenuto nello stesso periodo del 2026, a conferma della tenuta della filiera.

Questa stabilità è il frutto della combinazione tra specializzazione produttiva e prodotti ad alto *valore aggiunto*, che hanno compensato il calo quantitativo degli ordini esteri. Sul piano geografico l'Europa rimane centrale: il continente assorbe la quota principale degli scambi e agisce da elemento stabilizzante per le imprese italiane. Al tempo stesso emergono dinamiche extraeuropee interessanti: l'Asia e, in particolare, la **Cina** aumentano il loro peso nelle importazioni, mentre il Nord America rimane un mercato di riferimento per vendite selezionate, con quote che variano lievemente a seconda delle fonti.

## Numeri chiave e interpretazione

Analizzando i numeri con attenzione, il calo relativo delle **esportazioni** è risultato più accentuato rispetto a quello delle **importazioni**, ma la struttura dei prezzi e la qualità del prodotto italiano hanno permesso di preservare un **avanzo** commerciale positivo pari a **1,1 miliardi di euro**. Questo dato evidenzia come il settore non subisca soltanto l'effetto quantità, ma anche un posizionamento sui segmenti a maggiore valore che sostiene i ricavi. La capacità di mantenere il saldo in attivo nonostante il contesto meno favorevole mostra la resilienza delle supply chain nazionali e la centralità del made in Italy nella catena europea dell'automotive.

## Geografia degli scambi: Europa, Asia e Nord America

La ripartizione geografica degli scambi conferma l'Europa come hub primario: il continente rappresenta il **78,8%** del valore delle **importazioni** e il **83,3%** del valore delle **esportazioni** di componenti. Tra i partner extraeuropei, l'**Asia** è il principale fornitore con il **16,4%** del valore delle importazioni; la **Cina** si attesta come secondo Paese fornitore con il **9,1%** delle importazioni totali. Sul fronte delle vendite oltreoceano, il Nord America è il principale sbocco extra-UE, con quote dell'ordine del **5,6%-6,2%** delle esportazioni di componentistica a seconda delle rilevazioni, segnale di una presenza limitata ma significativa fuori dal continente.

## Il confronto con i veicoli finiti

Il comportamento della **componentistica** si discosta nettamente dall'andamento dei **veicoli completi** nel medesimo periodo. Mentre l'**import** di autovetture nuove è cresciuto dell'**1,1%**, l'**export** di veicoli finiti ha segnato un calo pesante del **27,7%** rispetto al 2026. Le autovetture pronte alla vendita hanno visto le esportazioni ridursi del **14,3%**, e il segmento dei veicoli industriali ha accusato una contrazione ancora più marcata del **65,6%**. Questi movimenti hanno generato un **saldo** commerciale fortemente negativo per le vetture, stimato intorno a **-3,7 miliardi di euro**, in netto contrasto con il risultato positivo del comparto componenti.

## Ruolo della componentistica nella stabilità del sistema

La differenza tra i due universi mette in luce la funzione anticiclica dei produttori di pezzi di ricambio: mantenendo un **saldo** positivo di circa **1,1 miliardi**, la componentistica contribuisce a sostenere l'intero tessuto industriale nazionale. Questo ruolo è legato non solo alla qualità dei prodotti, ma anche alla diversificazione dei mercati europei e alla forte interconnessione con i grandi poli produttivi dell'automotive, soprattutto in Germania, paese che assorbe quote rilevanti sia nelle importazioni che nelle esportazioni italiane.

## Categorie merceologiche e concorrenza internazionale

All'interno del comparto emergono dinamiche differenziate per categoria: le **parti meccaniche** sono il principale motore positivo, con un **saldo** di **474,8 milioni di euro** e esportazioni stabili per **1,31 miliardi**. Al contrario, settori come **pneumatici e articoli in**

**gomma** e la **componentistica elettrica** mostrano saldi negativi, rispettivamente per 70,5 milioni e 58,6 milioni di euro, in parte a causa dell'aumento delle importazioni. La crescente incidenza della **Cina** come fornitore (9,1% delle importazioni) segnala pressioni competitive che richiedono attenzione strategica da parte delle aziende italiane.

## Implicazioni per la filiera e prospettive

Per la **filiera** italiana la priorità resta rafforzare il posizionamento sui segmenti a *alto valore aggiunto*, proteggendo al contempo le categorie più vulnerabili come pneumatici e componenti elettrici. L'integrazione europea e l'asse produttivo con la **Germania** continuano a essere fattori chiave di stabilità, ma la diversificazione verso mercati extraeuropei e la gestione della concorrenza asiatica saranno determinanti per il futuro. In sintesi, la capacità di innovare e di preservare la qualità produttiva rimane l'elemento centrale per conservare la tenuta finanziaria e la competitività internazionale del settore.

Scritto da **Camilla Bellini**

Auto

### ARTICOLI CORRELATI



#### Insegne per officine e autofficine: come scegliere quella con cui attirare clienti

Per ogni attività c'è sempre qualcosa che si fa notare prima dei servizi offerti e delle recensioni: stiamo parlando dell'insegna.



#### Come scegliere una moto rétro performante senza compromessi

Consigli mirati per scegliere una moto rétro performante che unisca estetica vintage e comportamento dinamico moderno

Home • [Aftermarket Automotive & Flotte](#)

# Componentistica auto: calano import ed export, Germania partner più solido



I dati **ANFIA** evidenziano una flessione negli scambi commerciali della componentistica auto: la Germania si conferma primo mercato strategico

di Redazione 21 Maggio 2026 - 10:22



Offerte auto con rottamazione: gli sconti di maggio 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Il settore della **componentistica auto in Italia** registra una **contrazione** nei primi due mesi del 2026. Secondo i **dati diffusi** dall'ANFIA, import ed export di parti di ricambio hanno subito una **battuta d'arresto** rispetto allo stesso periodo del 2025. Nonostante la riduzione dei volumi commerciali complessivi, la bilancia commerciale italiana mantiene una posizione solida, evidenziando la **capacità di resistenza** delle nostre aziende manifatturiere. All'interno di questo scenario macroeconomico, spiega l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica, **l'Europa si conferma l'area geografica fondamentale** per l'interscambio italiano, assorbendo la quota maggioritaria delle merci in uscita e alimentando i flussi in entrata dei componenti necessari alla filiera produttiva.

## IL BILANCIO COMMERCIALE DELLA COMPONENTISTICA ITALIANA

Nel primo bimestre del 2026, le **importazioni di componentistica auto** sono **calate dell'1,4%**, mentre le **esportazioni** hanno fatto registrare una **flessione del 2,7%**. Nonostante la variazione negativa dei flussi in uscita sia stata più marcata rispetto a quella dei flussi in entrata, il sistema economico italiano ha dimostrato **un'ottima tenuta strutturale**. Il saldo della bilancia commerciale ha infatti raggiunto un valore positivo di circa **1,1 miliardi di euro**, replicando esattamente l'ottimo risultato economico che era stato conseguito nello stesso periodo del 2025. Questo avanzo commerciale dimostra come la qualità e l'alto valore aggiunto dei prodotti italiani riescano a compensare la riduzione quantitativa degli ordini industriali provenienti dai mercati esteri.

## IL RUOLO STRATEGICO DEI MERCATI EUROPEI ED EXTRAEUROPEI

La geografia degli scambi dimostra che il nostro paese resta strettamente integrato nelle dinamiche industriali del continente: **l'Europa rappresenta il 78,8% del valore dell'import e l'83,3% del valore dell'export** per quanto riguarda i componenti automobilistici. Questo legame geografico e commerciale definisce l'area europea come il vero motore per lo sviluppo del settore. Esaminando i flussi commerciali al di fuori dei confini del vecchio continente, emergono altri partner rilevanti per le nostre imprese: **la prima macroarea di origine**

### Ultime notizie



**Monopattini, obbligo casco poco rispettato: quali soluzioni?**



**Componentistica auto: calano import ed export, Germania partner più solido**



**Auto e ricambi "certificati": quando lo sono davvero (e quando no)**

delle merci extraeuropee è l'Asia, da cui l'Italia acquista il 16,4% del valore totale di parti e accessori. Sul fronte delle vendite oltreoceano, invece, il Nord America si consolida come il principale polo di riferimento extra-comunitario per l'export italiano, intercettando il 6,2% dei componenti totali spediti all'estero.



## GERMANIA PRIMO PARTNER PER L'AUTOMOTIVE ITALIANO

L'analisi dei singoli Stati evidenzia una leadership commerciale indiscussa: **Berlino si conferma il partner economico più solido** per la filiera industriale italiana della componentistica. I dati statistici indicano che il mercato tedesco rappresenta **il 25,9% delle importazioni italiane e il 19,8% delle esportazioni totali** del settore. Questa stretta interconnessione industriale unisce i fornitori italiani alle grandi fabbriche di veicoli tedesche, creando un **asse produttivo fondamentale**. Sul fronte delle vendite all'estero, invece, le aziende italiane scelgono Francia e Spagna come principali mercati di sbocco commerciali dopo quello tedesco.

## CONFRONTO TRA IL COMPARTO COMPONENTI E I VEICOLI FINITI

L'andamento della componentistica auto mostra dinamiche differenti rispetto al mercato dei veicoli completi, che nello stesso periodo del 2026 ha vissuto forti scossoni: se l'import di autoveicoli nuovi è

cresciuto dell'1,1% nel primo bimestre, l'export di veicoli completi ha subito un **pesante calo del 27,7% rispetto al 2025**. Le **auto pronte alla vendita** hanno registrato una riduzione delle esportazioni pari al 14,3%, mentre il segmento dei veicoli industriali ha subito una contrazione dell'export pari al 65,6%. Questo scenario ha generato un saldo commerciale fortemente negativo per i veicoli finiti, pari a circa **-3,7 miliardi di euro** per le sole vetture. Al contrario, la stabilità economica dimostrata dalla componentistica, capace di mantenere il suo saldo in attivo a 1,1 miliardi, conferma la centralità strategica dei produttori di **pezzi di ricambio** nel sostenere l'intera economia industriale nazionale.

## COMPONENTISTICA AUTO: BENE LE PARTI MECCANICHE, CRESCE IL PESO DELLA CINA

Un'analisi dettagliata delle singole macrocategorie merceologiche della componentistica rivela dinamiche profondamente differenziate all'interno del comparto. **A fare da traino sono le parti meccaniche**, che da sole hanno generato un saldo positivo di **474,8 milioni di euro**, a fronte di esportazioni stabili per 1,31 miliardi. Al contrario, i segmenti legati agli **pneumatici** e articoli in **gomma**, insieme alla componentistica elettrica, registrano **salDI negativi** rispettivamente per 70,5 milioni e 58,6 milioni di euro, risentendo maggiormente dell'incremento delle importazioni.

Sul fronte geografico dei singoli mercati, i dati complessivi mostrano il **peso crescente della Cina**, consolidata come il **secondo Paese fornitore** assoluto della filiera con il 9,1% delle importazioni totali. Inoltre, l'interscambio extraeuropeo evidenzia dinamiche divergenti rispetto alle vetture finite: se l'export di autoveicoli completi trova negli Stati Uniti il suo sbocco prioritario con una quota del 15,1%, **la componentistica indirizza verso i mercati nordamericani appena il 5,6% del proprio flusso estero**, preferendo una quasi totale integrazione nei confini continentali.

Share on:     

**#ANFIA** #COMPONENTISTICA AUTO

#RICAMBI AUTO

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Aprile amaro, in Piemonte calano le immatricolazioni

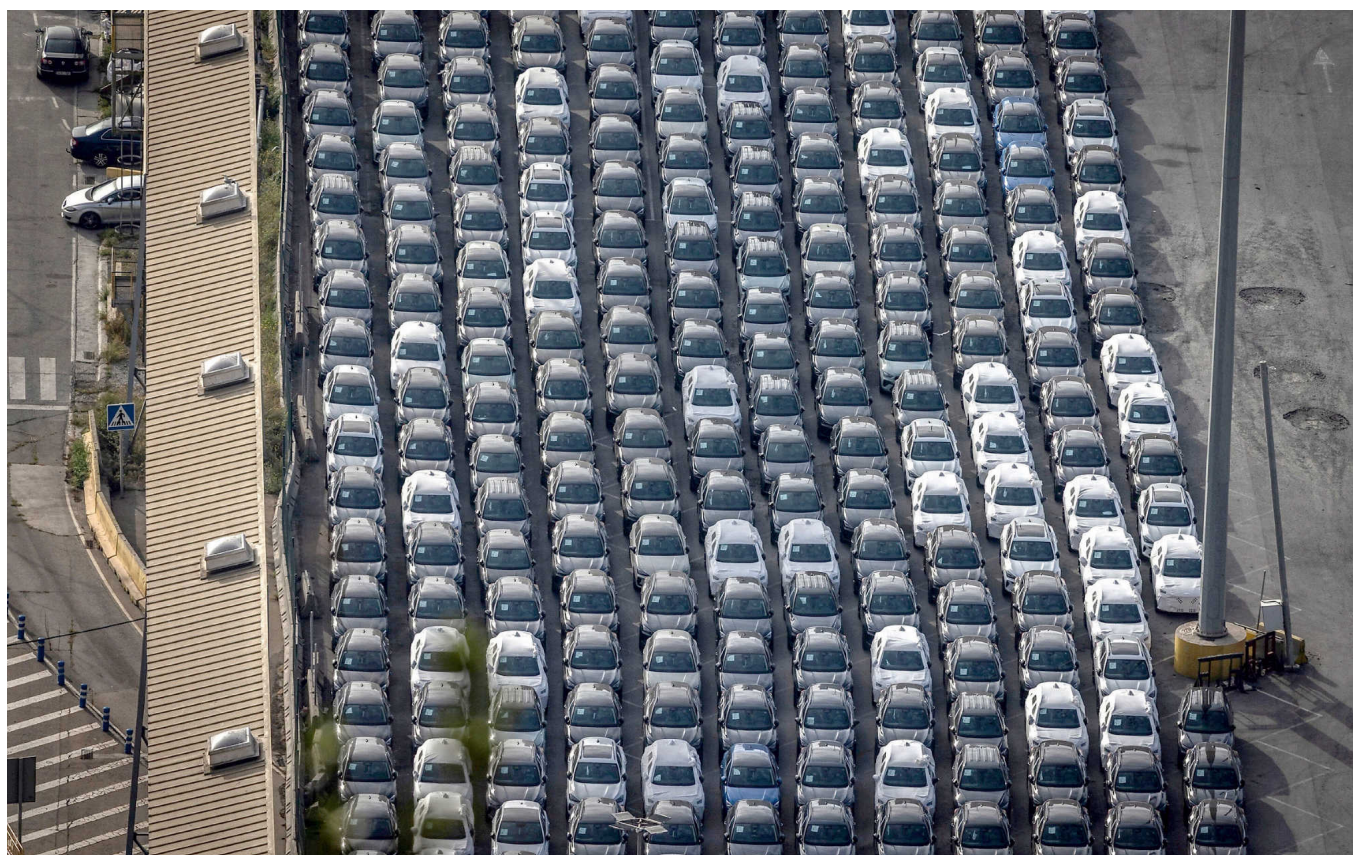


→ lo speciale da pagina 13 a pagina 19

# Aprile in flessione per l'auto Torino fa frenare il Piemonte

Calano le immatricolazioni nell'area metropolitana, a mancare sono soprattutto gli acquisti delle società di noleggio. Il mercato delle famiglie in lieve ripresa, soprattutto nelle province

di MASSIMILIANO SCIULLO



→ alle pagine 14 e 15

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

# Mercato auto negativo ad aprile tirano il freno Torino e il noleggio

In Piemonte brusco calo delle immatricolazioni rispetto a marzo Crescono però gli acquisti delle famiglie, tengono le aziende

di MASSIMILIANO SCIULLO

**A**prile, brusco frenare. Anche i proverbi si adattano all'andamento del mercato automotivo in Piemonte. E secondo i dati del ministero dei Trasporti, rielaborati dall'ufficio studi di Anfia, il quarto mese del 2026 è stato decisamente brusco, per il comparto delle quattro ruote. La colpa sembra essere equamente spartita tra il territorio di Torino e il settore delle vetture a noleggio.

Dopo un periodo di relativa positività, aprile evidenzia e amplia ancora di più le difficoltà che già marzo aveva messo in luce. Se nel mese precedente le immatricolazioni erano state 21.421 (contro le 22.886 dello stesso mese dell'anno precedente),

stavolta le cose vanno pure un po' peggio. Si parla di 15.238 esemplari messi su strada, in netto calo rispetto a marzo che - nonostante fosse in riduzione - stava comodamente sopra quota 21mila. Ma anche in termini relativi le cose non vanno affatto bene: rispetto allo stesso mese del 2025, infatti, la diminuzione sfiora le tremila unità (erano state 18.210 ad aprile scorso).

Come ormai ha abituato a fare, la cartina di tornasole della situazione è legata a doppio filo a Torino e alla sua provincia. È qui che si scava il solco, in caso di diminuzioni regio-

nali (o, viceversa, si gonfiano le vele per accelerazioni evidenti). Il capoluogo di regione, nell'arco di un anno, è sceso da quota 14.654 a 11.282. Esattamente quelle tremila unità che di fatto delineano la performance regionale nel suo complesso. Adirittura, a differenza del passato,

molte delle altre province si muovono in controtendenza: Alessandria sale da 812 a 871, Asti da 334 a 358. Anche Cuneo aumenta e arriva a 1073. E migliorano anche Novara (da 628 a 776), Vercelli (da 230 a 312) e Verbanò Cusio Ossola, che passa da 244 a 272. Soltanto Biella cala ancora, da 307 a 294. Ma si tratta di scostamenti troppo ridotti per incidere sulla dinamica piemontese.

Dinamica che, in termini aggregati, conferma la difficoltà di questi ultimi mesi rispetto all'avvio dell'anno. Se si guarda al primo quadrimestre si scopre che la quota si piazza leggermente sotto quella registrata un anno fa nello stesso arco di tempo. Da 73.052 si è scesi a 72.300. Non un crollo, ma certo una frenata accentuata soprattutto negli ultimi 60 giorni presi in considerazione.

Anche in questo caso, Torino rappresenta un esempio fedele della situazione: in quattro mesi, la città della Mole ha accusato una diminuzione passando da 55.615 a 54.248 immatricolazioni. La stessa tendenza regionale, insomma. Mentre risultano davvero minimi gli altri scosta-

menti, che pur muovendosi quasi tutti verso l'alto, spostano la lancetta di poche decine di vetture messe su strada.

Se invece si prende in analisi l'andamento per tipologia di acquirente, si smaschera un altro "responsabile" che si aggiunge al territorio di Torino. Si tratta della formula del noleggio: sono proprio queste le vetture che hanno tolto spinta alle immatricolazioni in Piemonte. Se le società sono rimaste sostanzialmente invariate (da 2625 a 2689), i privati sono addirittura leggermente aumentati, passando da 5516 a 6383. È la formula del noleggio a mancare: da 10.404 esemplari si è scesi a 6518.

Il fenomeno appare meno marcato nell'arco dei quattro mesi, ma anche in questo caso le società sono sostanzialmente stabili, mentre i privati crescono leggermente. Di nuovo, è il noleggio a far mancare il suo apporto, scendendo da 38.550 a 35.698.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Segni positivi in quasi tutte le province ma non bastano a invertire la tendenza regionale imposta dal capoluogo

**IL MERCATO DELL'AUTO  
TRA GENNAIO E APRILE**  
Vetture immatricolate

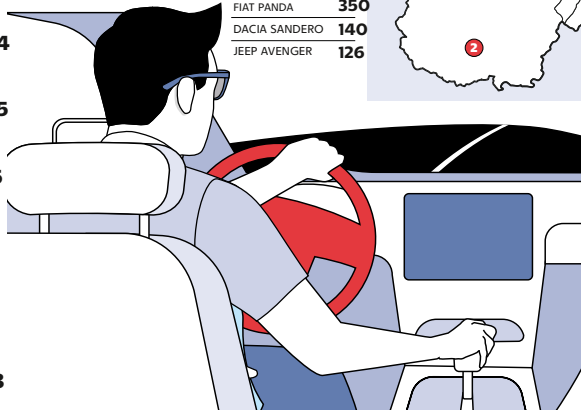
	Gen-Apr 2025	Gen-Apr 2026
<b>1 PIEMONTE</b>	71.531	70.836
<b>2 ALESSANDRIA</b>	3.449	3.598
<b>3 ASTI</b>	1.447	1.531
<b>4 BIELLA</b>	1.296	1.231
<b>5 CUNEO</b>	4.288	4.522
<b>6 NOVARA</b>	3.117	3.306
<b>7 TORINO</b>	55.615	54.248
<b>8 VERBANIA</b>	1.147	1.163
<b>9 VERCELLI</b>	1.172	1.237
<b>10 VALLE D'AOSTA</b>	1.521	1.464

**LA TOP 10 IN PIEMONTE E VALLE D'AOSTA**

<b>FIAT</b>	FIAT PANDA	8.462
<b>FIAT</b>	FIAT GRANDE PANDA	5.145
<b>Jeep</b>	Jeep AVENGER	2.752
<b>Jeep</b>	Jeep COMPASS	2.017
<b>ALFA ROMEO</b>	ALFA ROMEO TONALE	1.924
<b>CITROEN</b>	CITROEN C3	1.825
<b>ALFA ROMEO</b>	ALFA ROMEO JUNIOR	1.655
<b>PEUGEOT</b>	PEUGEOT 208	1.533
<b>FIAT</b>	FIAT 600	1.521
<b>PEUGEOT</b>	PEUGEOT 3008	1.503

**LA TOP 3 IN OGNI PROVINCIA**

<b>1 TORINO</b>	FIAT PANDA 7.124	FIAT GRANDE PANDA 4.734	Jeep AVENGER 2.171
<b>2 CUNEO</b>	FIAT PANDA 341	Jeep AVENGER 190	FIAT GRANDE PANDA 146
<b>3 ALESSANDRIA</b>	FIAT PANDA 350	DACIA SANDERO 140	Jeep AVENGER 126
<b>4 NOVARA</b>	FIAT PANDA 221	SUZUKI SWIFT 107	CITROEN C3 95
<b>5 BIELLA</b>	FIAT PANDA 84	SUZUKI SWIFT 43	SUZUKI VITARA 38
<b>6 ASTI</b>	FIAT PANDA 103	DACIA SANDERO 78	DACIA DUSTER 73
<b>7 VERCELLI</b>	FIAT PANDA 77	SUZUKI SWIFT 57	MG MOTOR ZS 46
<b>8 VERBANIA</b>	FIAT PANDA 109	HYUNDAI I20 49	SUZUKI SWIFT 43
<b>9 AOSTA</b>	PEUGEOT 208 175	MG MOTOR ZS 154	MG MOTOR MG3 76



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Torino**

**Sindacati contro Stellantis "Mirafiori sparita dai radar"**

**Spiano il computer di Bombardieri**

**Case: Ac faciscono il conto politico**

**Così ho schivato l'auto-contromano**

**Aprile amaro, in Piemonte calano le immatricolazioni**

**Scoti sono e vigilia di rivalsa il Derby degli stadi d'antico**

**Donna 1800 e 1000 di SEA Servizio Emergenza Anestesi Torino**

**CF 97540920010**

**Auto**

**Aprile in flessione per l'auto Torino fa frenare il Piemonte**

**CREIAMO VALORE PER IL NUOVO AUTOMOTIVE**

**ANFIA**

**torino auto**

**Jeep AVENGER BENZINA**

**ANCHE SABATO E DOMENICA**

**torino auto**

**Nel primo quadrimestre flop dei motori a benzina**

**SOLIDI SICURI SUZUKI**

**Autogrup S**

**Torino - Corso Giulio Cesare 324 - Tel. 011 6787938**

**Milano - Viale Certosa 211 - Tel. 02 38002179**

089849-11073K

## Le tendenze

### Crollano i motori tradizionali

→ a pagina 15

# Nel primo quadrimestre flop dei motori a benzina

Mal comune, mezzo gaudio? Forse no. Ma di certo la flessione delle immatricolazioni di auto in Piemonte ad aprile non ha fatto differenze di cilindrata o dimensioni. Secondo i dati del ministero dei Trasporti, elaborati da **Anfia**, calano tutte le voci di analisi, senza distinzioni. La diminuzione più evidente è quella delle utilitarie (da 7433 a 5626), ma la freccia punta verso il basso anche per i suv, che calano da 9451 a 8779 esemplari messi su strada. In diminuzione anche le medie, così come le monovolumi. Stabili le sportive (che però sono state solo 43) e in lieve crescita i combo, che però con 248 esemplari faticano a muovere gli equilibri.

Situazione diversa, invece, se si analizza l'andamento degli ultimi quattro mesi. Qui la differenza la fanno soprattutto le piccole, che calano da 33.130 a 27.883. Andamento ben diverso per i Suv, che sono saliti da quasi 34mila a 39.315. In lieve calo invece le medie, così come le monovolumi. Andamenti coerenti con quelli mensili, infine, per le sportive (stabili) e per i combo, che addirittura sfiorano il raddoppio.

In termini di motorizzazioni, se ad aprile il calo caratterizza gli andamenti di tipologie tradizionali come

benzina e diesel (rispettivamente da 5519 e 3031 e da 2113 a 1149 esemplari immatricolati), continuano a crescere le proposte più moderne: il gpl sale da 1004 a 1379 esemplari, mentre l'ibrido passa da 8320 a 8456. In salita anche le plug in ready, che da 620 passano a 822. Calo infine anche per i modelli elettrici, che da aprile 2025 ad aprile 2026 perdono quota da 969 a 753.

Gli elettrici però si riscattano nell'arco dei quattro mesi cumulati: da 2833 salgono a 3091 nonostante la frenata di aprile, mentre i mezzi a benzina quasi si dimezzano, passando da 21.230 a 11.869. Calano anche i mezzi diesel che da 6698 passano a 5032. Confermano la loro crescita, invece, i mezzi a Gpl (da 4737 a 5970) così come gli ibridi, che da 35.692 salgono a 41.334. Netta crescita anche per i plug in ready, che da 1851 si issano sopra quota cinquemila, più precisamente 5004.

Ciò che il passare del tempo non scalfisce, infine, è il dominio incontrastato della Panda. In pratica, una vera dittatura: anche ad aprile 2026 è stata la vettura più immatricolata in assoluto, davanti a Grande Panda e Jeep Compass.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#### I NUMERI

## 4.180

#### I propulsori tradizionali

Ad aprile tra Piemonte e Valle d'Aosta sono state immatricolate 3.031 auto a benzina e 1.149 diesel. Nello stesso mese di un anno fa le vetture messe in strada erano rispettivamente 5.519 e 2.113

## 8.456

#### La tenuta delle ibride

Il dato di aprile delle vetture ibride è in lievissimo aumento rispetto ad aprile 2025, quando le immatricolazioni furono 8.320. Crescono anche le ibride plug-in, passate da 620 a 822 esemplari

## 753

#### Giù le elettriche

Le automobili 100% elettriche immatricolate ad aprile sono state 753. Erano 969 nello stesso mese del 2025

— M.SCI.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

# Due eventi per vedere bolidi dal vivo

A giugno e a settembre, Monza e Torino saranno teatro di «esposizioni dinamiche» riservate alle quattro ruote e che incassano il sostegno di Aci, Asi, Unrae e **Anfia**

Due saloni per ricordare agli appassionati di auto e motori che le macchine si possono vedere su schermo, attraverso pc o smartphone. Ma un conto è vederle, un conto viverle e toccarle.

Il primo è il Mimo, il Milano-Monza motor show, che si svolgerà dal 26 al 28 giugno 2026 all'Autodromo di Monza e rappresenta un evento dinamico, immersivo con ingresso gratuito, dove il pubblico potrà vivere l'automobile in tutte le sue espressioni più emozionali e tecnologiche. Supercar e hypercar saranno protagoniste in pista, con la possibilità per gli appassionati di assistere a sessioni dinamiche e vivere esperienze dirette. Accanto a queste, saranno attivi programmi di test drive che permetteranno al pubblico di provare le vetture sia all'interno del circuito sia su percorsi di viabilità ordinaria, entrando in contatto con le più recenti tecnologie e soluzioni di mobilità.

Il secondo evento si terrà a Torino a fine estate: il Salone dell'auto di Torino si svolgerà, infatti, dall'11 al 13 settembre nel centro della città e attende la partecipazione di oltre 40 case automobilistiche, grandi protagoniste con modelli esposti in forma statica e vetture disponibili per test drive per le vie della città. L'evento, gratuito per i visitatori, si configura come una piattaforma completa per il settore, con la possibilità per il pubblico di entrare in contatto diretto con i brand e, in alcuni casi, avviare precontratti durante la manifestazione, da finalizzare poi presso la rete dei concessionari. A rafforzare ulteriormente il valore dell'evento contribuiscono il programma bTOB (10 settembre 2026), dedicato agli incontri tra industria e filiera automotive (si svolgerà il 10 settembre 2026 presso il Teatro Regio di Torino, con un calendario di appuntamenti one-to-one pensati per favo-

rire relazioni concrete e opportunità di business tra industria e filiera) e la Settimana Salone auto Torino.

Nel corso degli anni, Mimo e Salone auto Torino si sono affermati come piattaforme capaci di generare valore per i territori ospitanti, non solo in termini di visibilità internazionale, ma anche di indotto economico e turistico. «Il coinvolgimento diretto delle persone, unito alla possibilità di vivere esperienze dinamiche e di conoscere le nuove tecnologie, contribuisce a diffondere una cultura della mobilità più consapevole e moderna», commenta **Gerónimo La Russa**, presidente di Aci, «Gli eventi favoriscono infatti la promozione delle città e delle loro eccellenze architettoniche e culturali, offrendo al pubblico un'esperienza diffusa che integra mobilità, design e scoperta del territorio. Un ruolo centrale è svolto dal sistema di convenzioni sviluppato nel tempo, che coinvolge musei, trasporti, strutture ricettive, attività commerciali e hotel, contribuendo a valorizzare l'offerta turistica nel suo complesso e a incentivare la permanenza dei visitatori».

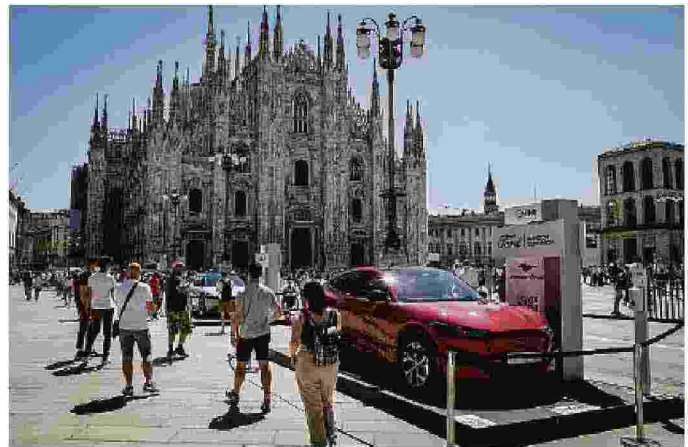
«In dieci anni abbiamo costruito un format che ha cambiato il modo di vivere i motor show, portando l'automobile nelle città e creando un dialogo diretto tra brand e pubblico», spiega **Andrea Levy**, presidente dei due eventi, «Oggi questo modello è riconosciuto anche a livello internazionale ed è stato ripreso da altre realtà europee, a conferma della sua efficacia. Mimo e Salone auto Torino rappresentano non solo eventi espositivi, ma vere e proprie piattaforme di sistema, capaci di generare visibilità, relazioni e valore per l'intera filiera, con un'attenzione crescente da parte dei media e un impatto concreto sui territori».

Lo sviluppo del format è sostenuto dalle principali istituzioni e realtà del sistema

automotive italiano, tra cui Aci, Asi (Automotoclub storico italiano), **Anfia** (Associazione nazionale filiera industria automobilistica), Unrae (Unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri) e Federauto.

R. Eco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**MADONNINA** Una delle passate versioni «meneghine» di Mimo



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

## ECONOMIA E FINANZA: GLI ORARI DEL SENATO / MARTEDI'



(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 24 mag - 11,00 Audizioni di Regione Liguria, Provincia di Savona, Comune di Savona, Comune di Cairo Montenotte, Comune di Vado Ligure, Autorita' sistema portuale Mar Ligure occidentale, Confartigianato Savona, Unione industriali Provincia di Savona, Legacoop Liguria, Cgil, Cisl e Uil su area crisi industriale Savona (Industria) 13,00 Ddl in materia farmaceutica (Affari Sociali) 13,30 Audizione ministro Economia Giancarlo Giorgetti su Ddl riforma Rai (Ambiente) 13,30 Audizioni di [Anfia](#), Anie, Cna, Confartigianato Imprese, Invitalia e Ice su Atti Ue Accelerazione industriale) e 'Eu Inc' (Industria) 13,30 Ddl registro dispositivi medici (Affari Sociali).

nep

(RADIOCOR) 24-05-26 17:05:00 (0391) 5 NNNN

### TAG

EUROPA ITALIA LIGURIA PROVINCIA DI SAVONA

CAIRO MONTENOTTE ARTIGIANATO ECONOMIA

ENTI ASSOCIAZIONI CONFEDERAZIONI LAVORO ITA

Gruppo Euronext  
Euronext  
Live Markets  
Comunicati stampa

Altri link  
Comitato Corporate Governance  
Lavora con noi  
Pubblicità

EN



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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



## Economia e finanza: gli avvenimenti di MARTEDI' 26 maggio

FINANZA - Roma: il Tesoro offre in asta BTP Short Term e BTP a 5 e 20 anni indicizzati all'inflazione dell'area euro per massimi 5 miliardi di euro. - Nell'ambito del talk video "The Big Picture", Assogestioni diffonde i dati definitivi di raccolta e patrimonio dell'industria del risparmio gestito relativi al I trimestre 2026. Ore 11,00. In streaming. RIUNIONI DEI CONSIGLI DI AMMINISTRAZIONE - APPROVAZIONE DATI CONTABILI: nessun appuntamento in agenda. INCONTRI SOCIETA' QUOTATE - Nessun appuntamento in agenda. ASSEMBLEE DEGLI AZIONISTI - Nessun appuntamento in agenda. DATI MACROECONOMICI - Italia: Istat - flussi turistici, primo trimestrale. Ore 10,00. - Stati Uniti: C/Shiller indice dei prezzi delle case a/a, marzo. Ore 15,00. - Stati Uniti: Indice dei prezzi delle case m/m, marzo. Ore 15,00. - Stati Uniti: Fiducia consumatori (CB), maggio. Ore 16,00. ECONOMIA - Venezia: prosegue l'VIII Congresso Nazionale Uilca. Ore 9,00. Partecipano, tra gli altri, Fulvio Furlan, segretario generale Uilca; Luca Zaia, presidente Consiglio Regionale del Veneto; Luigi Lovaglio, a.d. Monte dei Paschi di Siena; Gianni Franco Papa, a.d. Bper; PierPaolo Bombardieri, segretario generale Uil. Presso l'Hotel Hilton - Molino Stucky alla Giudecca. I lavori terminano il 28 maggio. - Roma: si conclude la seconda conferenza "Business and the Future of Democracy", nata nell'ambito della collaborazione scientifica fra la Luiss Guido Carli e la Wharton School della University of Pennsylvania. Ore 9,00. Presso sala delle Colonne, Campus Luiss, viale Pola, 12. - Milano: Envision Conference "L'evoluzione delle infrastrutture sostenibili. Progettare, misurare e certificare: esperienze a confronto". Ore 9,30. Presso il Centro Congressi Fondazione Cariplo. - Roma: convegno di studi "La Pa nell'era dell'IA. Casi d'uso e sfide di policy per la trasformazione digitale delle istituzioni", un dialogo strategico promosso dal Centro di Ricerca Interuniversitario Leitai. Ore 10,00. Partecipa, tra gli altri, Bruno Frattasi, direttore generale dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale (Acn). Presso la Camera dei Deputati, Palazzo San Macuto. - Roma: assemblea 2026 di Confindustria. Ore 10,00. Partecipa, tra gli altri, il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella; la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni; il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini; il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. Presso il Roma Convention Center La Nuvola. Anche in streaming. - Roma: si apre la Terza Conferenza nazionale della Cooperazione allo Sviluppo, convocata ogni tre anni dal Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, in collaborazione con l'Agenzia Italiana per la Cooperazione allo Sviluppo (Aics). Ore 10,30. Partecipano, tra gli altri, Edmondo Cirielli, viceministro degli Affari Esteri con delega alla Cooperazione allo Sviluppo; Antonio Tajani, ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale. Presso le Corsie Sistine di Santo Spirito in Sassia. I lavori terminano domani. - Milano: press briefing per la presentazione dei risultati del IV Rapporto Strategico della Community Smart Building di Teha Group - The European House Ambrosetti. Ore 11,30. Via Francesco Albani, 21. - Roma: evento "Dispositivi medici e competitività industriale: il ruolo strategico del settore in Italia", promosso da Confindustria Dispositivi Medici. Ore 15,00. Partecipano, tra gli altri, Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy; Marco Nocivelli, vicepresidente di Confindustria con delega alle Politiche industriali e Made in Italy. Presso Palazzo Piacentini. - Roma: il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, presiede il tavolo Liberty Magona. Ore 16,00. Presso Palazzo Piacentini. - Roma: presentazione della "Relazione al Parlamento sull'attività del Cipess - Anno 2025". Ore 17,00. Partecipano, tra gli altri, il presidente della Camera dei Deputati, Lorenzo Fontana; Alessandro Morelli, sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio con delega al Cipess; Stefano Donnarumma, a.d. e d.g. del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane; Pietro Ciucci, a.d. di Stretto di Messina S.p.A. Presso la Sala della Regina della Camera dei Deputati. - Roma: inaugurazione della mostra "La 1000 Miglia d'Italia - la costruzione di un'eccellenza nazionale". Ore 17,00. Partecipa, tra gli altri, Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy. Presso Palazzo Piacentini. POLITICA E ATTIVITA' PARLAMENTARE CAMERA 9,30 audizioni universitari e studenti medi su Ddl riforma elettorale (Affari costituzionali) 10,30 Ddl riforma elettorale (Affari costituzionali) 11,00 Ddl protezione minorenni; Ddl nucleare (Aula) 13,00 audizione Marco Bucci, presidente Liguria, e Attilio Fontana, presidente Lombardia su schemi intesa preliminare autonomia differenziata (Affari costituzionali) 13,00 audizioni esperti e associazioni consumatori su Regolamento Ue Omnibus digitale (Trasporti) 13,45 audizioni Invimit sgr; Invitalia su DI Piano casa (Ambiente e Lavori pubblici) 14,00 Dm stima capacità fiscali Comuni (Bilancio) 14,15 DI Piano casa (Ambiente e Lavori pubblici) 15,00 Ddl delega riforma ordinamento forense; Ddl edilizia residenziale pubblica; Ddl TU terapie digitali; Ddl costituzionale Ddl vittime reato (Aula) SENATO 11,00 Audizioni di Regione Liguria, Provincia di Savona, Comune di Savona, Comune di Cairo Montenotte, Comune di Vado Ligure, Autorità sistema portuale Mar Ligure occidentale, Confartigianato Savona, Unione industriali Provincia di Savona, Legacoop Liguria, Cgil, Cisl e Uil su area crisi industriale Savona (Industria) 13,00 Ddl in materia farmaceutica (Affari Sociali) 13,30 Audizione ministro Economia Giancarlo Giorgetti su Ddl

riforma Rai (Ambiente) 13,30 Audizioni di Anfia, Anie, Cna, Confartigianato Imprese, Invitalia e Ice su Atti Ue Accelerazione industriale) e 'Eu Inc' (Industria) 13,30 Ddl registro dispositivi medici (Affari Sociali) 14,30 Ddl riforma ordinamenti professionali (Giustizia) 14,30 Ddl riforma Rai (Ambiente) 15,00 Ddl tutela crisi sovraindebitamento (Giustizia) 15,00 Quadro finanziario pluriennale Ue 2028-2034 (Bilancio) 15,00 Ddl proroga termini Codice strada (Ambiente) 15,00 Dlgs riforma sistema incentivi (Industria) 15,10 e 19,00 Dl correttivo sicurezza (Affari Costituzionali) 15,30 Dlgs mercati interni gas e idrogeno (Ambiente) 15,30 Atti Ue Accelerazione industriale) e 'Eu Inc' (Industria) 15,45 Documento strategico pluriennale mobilita' ferroviaria (Ambiente) 16,00 Audizioni di Anima Confindustria, Ance, Amoplast, Unrae, Federazione Carta e Grafica, Confapi, Anie su Atto Ue su Accelerazione capacita' industriale (Politiche Ue) 16,00 Dl carburanti ter (Finanze) 16,00 Affare assegnato su aree crisi industriale complessa (Industria) 16,15 Ddl conto corrente (Finanze) 16,30 Dlgs sanzioni Tuf, Dlgs anti-riciclaggio (Giustizia e Finanze) 16,45 Audizioni di Fibercop, Open Fiber, Federmanager, Confindustria Radio Televisioni, Mediaset e Ida su Atto Ue su reti digitali (Politiche Ue) 17,30 Relazioni programmatica 2026 e consuntiva 2025 su partecipazione Italia in Ue (Politiche Ue) ORGANISMI MONOCAMERALI SENATO 12,00 Associazioni vittime amianto (Sicurezza lavoro) ORGANISMI BICAMERALI 12,30 audizione Andrea Delmastro (Antimafia). Red- (RADIOCOR) 25-05-26 19:31:33 (0495) 5 NNNN Tag

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

LO STUDIO

# Più elettrificazione per le auto aziendali

## Lo ha messo in evidenza una ricerca presentata al Fleet motor day. Fatica a farsi largo la telematica

**L'** elettrificazione dei parchi auto aziendali cresce, mentre restano ancora poco utilizzate le potenzialità della telematica. Sono questi i principali trend registrati dalla instant survey presentata nel corso della dodicesima edizione del Fleet motor day, l'evento annuale dedicato ai gestori delle flotte aziendali organizzato da LabSumo, con la partecipazione di Best Mobility e con il patrocinio delle associazioni Anfia, Aniasa, Motus-E e Unrae. Lo studio, che ha coinvolto 48 fleet e mobility manager per un totale di 82.873 veicoli gestiti, ha messo in evidenza come il 71% delle aziende abbia introdotto in modo significativo veicoli elettrificati nella propria flotta, mentre il 23% non preveda di farlo nel breve periodo e il restante 6% avanzi con circospezione. A spingere verso questa scelta sono so-



prattutto motivazioni ambientali (38%), incentivi fiscali (37%) ed esigenze legate agli obiettivi Esg (24%). Tuttavia, lo studio ha rilevato anche una contraddizione normativa: l'attuale sistema fiscale penalizza infatti le motorizzazioni full hybrid, equiparate a benzina e diesel. Una scelta che, secondo il 54% dei rispondenti, dovrebbe essere rivista per favorire una transi-

zione più efficace e realistica verso la decarbonizzazione.

Resta invece ancora parziale la diffusione della telematica. Il 19% delle aziende utilizza questi sistemi per i benefici economici che possono generare, con una parte che l'attiva solo in caso di incidente o furto. Il 43% non li adotta per problematiche legate a privacy e relazioni sindacali, mentre il 24% indica i costi come principale barriera.

«Lo studio - ha detto Federico Di Paola, presidente di Best Mobility nel corso dell'evento - mostra come le aziende possano essere il vero motore dell'elettrificazione della mobilità in Italia. Se l'attuale sistema di tassazione delle auto in fringe benefit spinge in questa direzione, favorendo veicoli plug-in ed elettrici, la carenza di infrastrutture, i costi elevati, l'incertezza dei mercati e la mancanza di una politica di incentivi a sostegno di questa trasformazione rendono difficile il raggiungimento dell'obiettivo». - m.fr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



FTSE MIB ▲ 1,27%

SPREAD ▼ 71,18

DOW JONES ▲ 0,58%

DAX ▲ 1,56%

MF Polizze Vita

MF Investor NEW

MILANO  
FINANZA

OFFERTE

Sfoggia il giornale

Fase turbolenta del mercato obbligazionario, quali bond monitorare?

Chiedi a

HOME CHIEDI A NOTIZIE MERCATI MF FASHION GENTLEMAN CLASS CNBC CLASS TVMODA EVENTI SHOP VIDEO CORSI N

NATIVE CONTENT

# Primo quadrimestre del noleggio auto sotto osservazione: Yoyomove misura la crescita della mobilità flessibile in Italia

25/05/2026 15:03

Condividi



Un'analisi dettagliata che collega **esigenze diversificate**, scelte quotidiane e i dati reali del NLT, con la mobilità flessibile al centro del cambiamento.

I dati di inizio 2026 sul noleggio lungo termine **confermano la crescita della mobilità flessibile**: più italiani scelgono soluzioni pratiche senza vincoli di proprietà. Yoyomove ha esaminato questi numeri, delineando un quadro nitido sul passaggio verso soluzioni pratiche e prive di vincoli di proprietà. Partiamo dalle basi: cos'è la mobilità flessibile oggi?

## Cos'è la mobilità flessibile oggi?

La mobilità flessibile si basa su soluzioni di spostamento adattabili alle esigenze reali, come **noleggio a lungo termine, sharing e abbonamenti**, senza vincoli di proprietà fissa. In Italia, questo modello sta esplodendo grazie alla domanda di

comodità e costi prevedibili, con il NLT che ha visto oltre 830.000 contratti nei primi nove mesi del 2025. Si passa da acquisti rigidi a servizi **personalizzabili**, come durata e chilometraggio su misura.

Queste opzioni quotidiane ottimizzano l'uso dei veicoli, **riducendo tempi morti e spese nascoste**. Simili offerte includono car sharing urbano e piattaforme di abbonamento.

## Come le scelte quotidiane abilitano la flessibilità

Le decisioni giornaliere stanno ridefinendo la mobilità come un servizio su misura. Optare per il noleggio invece della proprietà elimina veicoli fermi in garage e costi fissi imprevedibili, come manutenzione e assicurazione. Secondo il **1° Report dell'Osservatorio Mobilità Yoyomove pubblicato a luglio 2025**, **il 68% degli italiani intervistati utilizza o si dichiara interessato a formule flessibili come il NLT** proprio per evitare tali sorprese.

Un dato coerente con il recente rapporto ANIASA-Dataforce (Focus Noleggio ANIASA-Dataforce Anno 2025), che evidenzia come nel 2025 circa il 30% delle immatricolazioni NLT riguardasse veicoli full hybrid, plug-in hybrid o elettrici puri, confermando la crescente attenzione verso soluzioni di mobilità più sostenibili.

Confrontando i costi, **un investimento iniziale di 30.000 euro** per un acquisto si trasforma in un canone mensile fisso – mediamente 400-600 euro per un SUV medio, inclusi RCA e manutenzione ordinaria – che massimizza l'utilizzo del veicolo. Un'auto noleggiata percorre in media **20.000 km annui** contro i 12.000 di una di proprietà, riducendo i costi per chilometro del 25-30%, secondo analisi di LeasePlan. Il parco circolante italiano, con un'età media di 12 anni (dati ACI 2026), sottolinea come queste soluzioni possano ringiovanire il sistema, promuovendo **un turnover più rapido verso modelli efficienti**.

Rimane solo una domanda a cui dare risposta: **chi è in grado di facilitare questa transizione?**

## Yoyomove entra in scena come piattaforma chiave

**Yoyomove** è una piattaforma digitale che supporta clienti in Italia e in Europa nella scelta del noleggio a lungo termine, collaborando con i principali provider europei, come Ayvens, Arval e Drivalia. Non possiede flotte, ma **intermedia il processo**: dal preventivo personalizzato alla consegna, con consulenza dedicata. Sul **sito ufficiale di Yoyomove** sono presenti **numerose offerte** per auto nuove o usate, veicoli commerciali e microcar, con durate da 24 a 60 mesi.

Selezionando il modello, l'anticipo (opzionale, per abbassare il canone), il chilometraggio annuo (tipicamente 10.000-30.000 km) e la durata, sarà possibile vedere subito la cifra dovuta per la sottoscrizione del contratto. Il **canone mensile** include assicurazione RCA, manutenzione ordinaria e assistenza stradale, salvo franchigie specificate dall'offerta.

La piattaforma usa un CRM con intelligenza artificiale per un matching rapido e accurato tra l'utente e la soluzione di mobilità ideale, servendo oltre 4.000 clienti

con oltre 100 collaboratori. Forbes Advisor l'ha indicata il miglior noleggio a lungo termine in Italia nel 2024, **premiando la trasparenza**: zero sorprese su costi extra, con riconsegna finale soggetta a verifica usura e km eccedenti.

Su Trustpilot, Yoyomove registra inoltre un TrustScore di 4.9 su 5, basato su oltre 2.000 recensioni, risultato che la colloca al primo posto nella categoria "Agenzia di noleggio auto" in Italia.

## Dati del primo quadrimestre 2026 dall'Osservatorio Yoyomove

Yoyomove osserva da vicino il mercato del noleggio a lungo termine, confrontando i dati anno dopo anno per capire la direzione e **anticipare i trend del settore**.

Nei primi nove mesi del 2025, i contratti attivi per il noleggio a lungo termine in Italia avevano superato quota 830.000, segnando un incremento del 13,3% rispetto al 2024. Questa crescita non si è fermata, grazie a una flotta nazionale che ormai conta oltre 1,3 milioni di veicoli in circolazione.

Vista la grande domanda di privati e piccole medie imprese, è plausibile prevedere una continuazione di questa tendenza. Tra i privati, si registra un aumento sostanziale nei contratti, spinto da canoni accessibili per auto come le city car ibride, una scelta pratica per molti. Le aziende, che rappresentano circa il **70% della flotta totale**, mostrano una preferenza marcata per SUV elettrici, con detrazioni fiscali davvero vantaggiose in caso di uso strumentale.

Infine, i veicoli green occupano ormai una percentuale vicina ad un quarto del totale, in netto aumento rispetto al 18% del 2025, grazie agli **ecobonus** che continuano a incentivare questa transizione. Dati come questi, tratti da fonti affidabili quali AsConAuto e ANFIA, posizionano il NLT come vero motore della mobilità flessibile: non più solo possesso di un'auto, ma un servizio su misura che **cambia le abitudini di spostamento degli italiani**.

## Perché il noleggio lungo termine convince gli italiani

Il noleggio a lungo termine (NLT) si articola su durate **da 24 a 60 mesi**. Il canone mensile include generalmente RCA, manutenzione ordinaria e straordinaria, e assistenza stradale 24/7. Su richiesta, sono disponibili anche servizi come l'esclusione del bollo e la fornitura di pneumatici invernali.

La personalizzazione avviene prima della stipula del contratto, consentendo la **rimodulazione di chilometraggio, durata ed eventuale anticipo**, soggetta a ricalcolo. Al termine, eventuali penali per recesso anticipato o chilometri eccedenti sono condizioni standard, da esaminare nel contratto. Per i privati occorrono documento d'identità, codice fiscale e busta paga; le aziende presentano inoltre visura camerale. L'iter di approvazione garantisce una risposta rapida e un servizio molto efficiente.

Diversamente dal noleggio breve (inferiore a 30 giorni), il NLT garantisce stabilità pluriennale, adatto a esigenze quotidiane **senza imprevisti**. Circa il 40% degli utilizzatori NLT registra un risparmio annuo complessivo rispetto all'acquisto. Tutte

queste caratteristiche rendono il noleggio lungo termine una scelta **flessibile, economicamente vantaggiosa e alla portata di tutti.**

**Video** Vedi tutti →

<p>VIDEO ▶</p> <p><b>Growth Italia. Risultati finanziari positivi di ESPE SPA per il 2025</b></p> <p>00:17:06</p>	<p>VIDEO ▶</p> <p><b>M&amp;A Award, XXIIesima edizione, premiate le migliori operazioni di fusione e acquisizione</b></p> <p>00:12:00</p>	<p>VIDEO ▶</p> <p><b>Analisi Tecnica. Sinergie tra Poste Italiane e Tim</b></p> <p>00:15:10</p>	<p>VIDEO ▶</p> <p><b>Analisi Tecnica. Ariston e aggiornamenti su Rheinmetall e difesa tedesca</b></p> <p>00:15:34</p>
---	---	---	---

**Anticipa i mercati.  
Scegli gli strumenti giusti per investire senza sbagliare.**

ANNUALE MENSILE

### SITO ILLIMITATO

**89,00 €** per 1 anno  
99,00/anno

**ABBONATI**

- ✓ Tutti i contenuti digitali di Milano Finanza
- ✓ Pubblicità non invasiva
- ✓ Newsletter, webinar e analisi esclusive per investire al meglio
- ✓ Market Driver: le notizie operative in tempo reale ⓘ

### QUOTIDIANO DIGITALE + SITO

**229,00 €** /anno per sempre

**ABBONATI**

- + **Quotidiano digitale**
- + **Accesso illimitato al sito di The Wall Street Journal**
- + **Borsa in tempo reale**
- + **Magazine (Gentleman, Capital, Class, MFF/MFL)**
- ✓ Tutti i contenuti del sito
- ✓ Pubblicità non invasiva
- ✓ Newsletter, webinar e analisi esclusive per investire al meglio
- ✓ Market Driver: le notizie operative in tempo reale ⓘ

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

## Si concludono i Futurmotive Talks 2026, due giorni di confronto sul futuro dell'automotive

Si sono appena chiusi i lavori di Futurmotive Talks presso DAMA Tecnopolo Data Manifattura Emilia-Romagna, due giornate di incontri, analisi e dibattito sulle trasformazioni che stanno ridefinendo il settore automotive. Organizzata da Autopromotec, la biennale internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico (prossima edizione dal 26 al 29 maggio 2027 a BolognaFiere) l'iniziativa si è configurata come un appuntamento strategico intermedio capace di mantenere vivo il dialogo tra gli attori della filiera. Il programma dei Futurmotive Talks si è sviluppato attorno a tre macroaree individuate dal comitato scientifico: la digitalizzazione del settore automotive; il ruolo di Big Data, supercalcolo e Intelligenza Artificiale nella progettazione e nell'evoluzione dei processi di manutenzione e riparazione dei veicoli; e la mobilità smart, connessa e clean. Di seguito le sinossi dei panel.

21 maggio mattina Il convegno di apertura, moderato da Fabio Orecchini, Professore ordinario di sistemi per l'energia e l'ambiente presso Università degli studi Guglielmo Marconi e Direttore dell'Osservatorio Auto e Mobilità presso Luiss Business School, ha ricordato la fondamentale importanza dell'interazione e del dialogo tra industria, istituzioni e ricerca. Il messaggio inviato da Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in Italy, sottolinea la necessità di rafforzare la rete dell'innovazione all'interno dei nostri territori, affinché la capacità di attrarre competenze, partnership ed investimenti cresca, andando a supportare la transizione ecologica e digitale. Gli interventi di Mauro Severi, Presidente AICA Associazione Italiana Costruttori di Autoattrezzature, Vincenzo Colla, Vicepresidente della Regione Emilia-Romagna, Franco Accordino, Capo unità Mobilità connessa e intelligente, DG CONNECT in Commissione Europea, hanno nuovamente ribadito l'urgenza di creare ecosistemi interconnessi che portino la Motor Valley e il tessuto industriale nazionale dell'automotive a reagire e a vincere le sfide che questa innovazione richiede alle aziende. Il ruolo dei legislatori, anche a livello europeo, nello sviluppare idee di politica industriale per supportare l'impiego delle nuove tecnologie si dimostra ancora una volta imprescindibile. La parola è poi tornata a Fabio Orecchini che, in qualità di Direttore dell'Osservatorio Auto e Mobilità presso Luiss Business School, ha presentato i risultati di una ricerca inedita che va a tracciare la Nuova roadmap globale verso l'auto a guida autonoma: scenario e prospettive per l'automazione dei veicoli stradali. I dati emersi dalla consultazione di esperti del settore che hanno lavorato sull'automazione dei veicoli per molti anni ci dicono che, sebbene molte applicazioni di nicchia siano possibili già ora, la diffusione su vasta scala ad oggi non risulta ancora pronta. La previsione della penetrazione sul mercato dei veicoli automatici è stata spostata di 10-15 anni dal 2025 al 2035-40. A seguire il convegno Software-Defined Vehicle e intelligenza artificiale applicata alla guida connessa e autonoma: le strategie data-driven per la competitività curato da ANFIA Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica e moderato da Alessio Lana, Tech Reporter di QuattroRuote. Matteo Barale, CIO di Tecnocad Engineering & Design, Francesco Mitococchio, VP Technology Strategic Planning di Marelli Europe, Francesco Ricciardi, CEO di Bylogix e Luca Stronati, Head of Software Release, Application, Integration, Safety Whole Vehicle di Automobili Lamborghini, si sono confrontati in una tavola rotonda che ha messo al centro il ruolo dell'intelligenza artificiale nel definire le nuove strategie che vedono l'accesso e l'utilizzo dei dati come chiave di competitività relativamente alla guida connessa ed autonoma.

21 maggio pomeriggio Le sessioni del pomeriggio si sono aperte con il panel Roadworthiness Package e ADAS: l'evoluzione delle revisioni, moderato da Pierluigi Bonora, Direttore di ACI Radio. I primi interventi sono stati i keynote di Marco Brunamonti, Technical Advisor di AICA, Associazione Italiana Costruttori di Autoattrezzature ed Emanuele Biagetti, Direzione tecnica normativa di EGAF. La voce è poi passata alle aziende, in un dialogo che ha coinvolto Roberto Nicolini, Product Management Office Manager di Nexion, Emiliano Pasin, Product Line Manager di Texa, Andrea Cantadori, Aftermarket Lifecycle & Mobility R&D Senior Technical Consultant di MAHLE e Fabio Ricca, Business Development Manager di Hella Gutmann Group. Sebbene il processo legislativo, per sua natura più lento e formalizzato, faticosi nel mantenere il passo con le trasformazioni tecniche che producono effetti immediati sui modelli di business, il tema delle revisioni degli ADAS è sempre più urgente e pressante. Questa innovazione tecnologica è infatti profondamente collegata a questioni relative alla sostenibilità, all'accessibilità dei dati e, soprattutto, alla sicurezza stradale. Gli ADAS sono diventati un qualcosa che i guidatori utilizzano quotidianamente e cui affidano la sicurezza propria e degli altri, ragion per cui diventa imprescindibile verificare, tramite revisioni programmate, integrate e regolamentate. Il focus si è poi spostato sulla



necessità di creare ecosistemi che sappiano far incontrare visione industriale e capacità innovativa dei centri di ricerca. Il panel dal titolo Infrastrutture, reti, progettualità per mobilità smart, clean e connessa: casi d'uso e accesso per le imprese, moderato da Andrea Zanchi, Responsabile Cronaca di Bologna de Il Resto del Carlino, ha visto tra i protagonisti: Andrea Pontremoli, Presidente dell'Associazione Motor Valley, Mauro Cappello, Docente di Sustainable industrial logistics and digitalization presso l'Università degli Studi della Tuscia, Roberto Righetti, Direttore di ART-ER La rete dei Tecnopoli dell'Emilia-Romagna, Sanzio Bassini, CINECA HPC Advisory, Fondazione IFAB, Centro Nazionale HPC, Matteo Angelinelli, Chief Operations Officer, IT4LIA AI Factor, Gianmarco Montanari, Direttore generale del Centro Nazionale Mobilità Sostenibile e Fabio Pressi, Amministratore delegato di A2A E-Mobility. Chiaro è emerso il bisogno di costruire sistemi e reti che sappiano assorbire nuova domanda, preparare la nuova forza lavoro di domani e raccogliere, analizzare e condividere dati. La prima giornata si è conclusa con la sessione dedicata alla formazione dei nuovi professionisti del settore automotive. Andrea Zanchi, Responsabile Cronaca di Bologna de Il Resto del Carlino, ha moderato il panel A I ta formazione e Life long learning per lo sviluppo della futura forza lavoro mecatronica in Italia. Gli speaker Francesco Leali, Motor Valley University, Lorenzo Marconi, Presidente Fondazione SupER, Emanuela Pezzi, Direttrice Fondazione Aldini Valeriani e Gabriele Marzano, Senior Executive Project Manager, Direzione generale Conoscenza, Ricerca, Lavoro, Imprese, Regione Emilia-Romagna, hanno ribadito l'esigenza di focalizzarsi sulle nuove sfide che il settore impone anche a livello di formazione. L'innovazione tecnologica e la digitalizzazione del comparto richiedono specialisti nuovi, in grado non solo di costruire e mantenere la parte hardware dei veicoli, ma soprattutto il software. Università, corsi interdisciplinari, istituti di formazione, centri di ricerca e fondazioni hanno un ruolo chiave nel definire le metodologie e gli obiettivi formativi in grado di preparare operatori del settore che sappiano muoversi tra Intelligenza Artificiale, standard di sostenibilità e normative in continuo aggiornamento. 22 maggio mattina La mattina del secondo giorno di lavori è stata inaugurata dall'On. Stefano Cavedagna, Membro del Parlamento Europeo, che ha messo al centro la tematica dell'accesso ai dati e della competitività industriale legata ai concetti di sovranità nazionale. A seguire l'intervento di Lucio Poma, Capo Economista di Nomisma che, presentando alcune slide inedite dello studio La filiera dell'automotive in Emilia-Romagna: rapporto di ricerca, ha illustrato i dati e i trend del settore automotive relativamente alla Motor Valley applicati al comparto automotive. Fondamentale è il passaggio da Egosistema ad Ecosistema: i numeri sono molto chiari in questo, le aziende che si interfacciano con più realtà riescono ad ottenere punteggi estremamente più alti in riferimento agli indici di digitalizzazione ed innovazione. Il primo panel della giornata, moderato da Andrea Bonzi, Vicespagnolo Cronaca di Bologna de Il Resto del Carlino, ha messo a tema come dati, capacità di calcolo e AI stiano trasformando l'industria. La tavola rotonda Sfruttamento dei big data, del supercalcolo e dell'intelligenza artificiale nella progettazione di soluzioni per l'evoluzione dell'industria della manutenzione e riparazione dei veicoli ha raccolto i casi applicativi e le esperienze imprenditoriali di Angelo Pucci, Presidente di Clust-ER MECH, Ugo Becciani, Research Manager di ICSC Foundation, Stefano Cattorini, CEO di Bi-Rex Competence Center. La cybersecurity resta una delle più complesse tra le sfide legate a questa innovazione, insieme alla necessità di integrare sistemi non più solo meccanici, ma intelligenti ed adattabili all'ottimizzazione dei processi. Lorenzo Facchinetti, Responsabile Centro prove Quattroruote, ha moderato il panel dedicato a Innovazione e digitalizzazione nel mondo dello pneumatico, dialogando insieme a Corrado Rocca, Head of R&D Cyber Unit di Pirelli, Marco Vellone, Public Affairs & Sustainability Director, After Sales Management di Continental, Christophe Duc, Senior Group RFID Product Manager di Michelin e Pierre Guinault, RFID System manager di Michelin. In questo processo di innovazione e digitalizzazione che investe l'intero comparto automotive anche il pneumatico trova il suo posto, presentandosi come componente in grado di immagazzinare e restituire enormi quantità di dati. La sensorizzazione di questi elementi è in grado di fornire preziose informazioni utili a prendere decisioni più informate su sicurezza e prestazioni, oltre a contribuire a diagnosi più precise a livello di diagnostica predittiva. I Futurmotive Talks si sono conclusi con uno dei temi più attuali per il settore dell'autoriparazione indipendente, l'accesso ai dati del veicolo. Moderato da Pierluigi Bonora, Direttore di ACI Radio, il panel Accesso ai dati OBD e RMI: regole, criticità e prospettive per l'autoriparazione indipendente si è aperto con il keynote speech di Frank Schlehner, Senior Consultant Market Affairs di CLEPA, e gli interventi di Francesca Soardi, Presidente coordinatrice dell'Unione Servizi alla Comunità di CNA e di Massimo Ruffa, Presidente di Confartigianato Autoriparazione. La parola è poi passata alle aziende con il contributo di Igino de Lotto, Marketing Director di Texa, Franco Benati, Sales Manager di SIPAV, Domenico Marino, Diagnostic Tools & AC Stations Product Manager di Nexion e Fabio Ricca, Business Development Manager di Hella Gutmann Group, i quali hanno analizzato le asimmetrie attualmente presenti nel mercato indipendente e in quello OEM. Non è una novità il fatto che molto spesso gli ostacoli tecnologici si traducano in barriere commerciali, penalizzando la libera concorrenza nel service post-vendita;

durante il dibattito è stato fatto presente come, sebbene ci siano attività e pressioni a livello istituzionale per migliorare la situazione corrente, ci si trovi ancora in una posizione di stallo che se non risolta in tempi brevi, rischia di atrofizzare ancor più la possibilità di un miglioramento concreto. Matteo Ricci, Vicepresidente della Commissione per i trasporti e il turismo al Parlamento Europeo, ha ricordato come all'interno del comparto automotive il valore si sia in buona parte spostato dal motore al software, dall'acciaio all'algoritmo, e come su questo fronte l'Europa sia in ritardo. L'industria europea ha bisogno di piani d'azione che si estendano oltre l'istituzione di sussidi o l'imposizione di dazi. A chiudere i lavori Stefano Carloni, Presidente di AIRP Associazione Italiana Ricostruttori di Pneumatici, che, dopo aver ringraziato le istituzioni e tutti i presenti, ha ripercorso brevemente gli interventi che hanno animato queste due giornate di Futurmotive Talks. Sono stati affrontati temi estremamente importanti per tutto il settore e per le diverse filiere industriali che esso contiene: si è parlato di innovazione, digitalizzazione, guida autonoma e connessa, infrastrutture, reti, sostenibilità, scuola, formazione e lavoro, l'importanza delle filiere e delle eccellenze che le animano. Questi temi sono la materia stessa del nostro futuro, e come tali ci richiamano alla responsabilità di una governance che sappia gestire i processi di innovazione in atto e valorizzare tutto il potenziale delle nostre aziende. L'appuntamento è quindi alla prossima edizione di Autopromotec, in programma dal 26 al 29 maggio 2027, presso il quartiere fieristico di BolognaFiere. © riproduzione riservata Innovazione tecnologica e mobilità, un nuovo modello di supply chain e un sistema economico basato sulla circolarità, sono alcuni dei temi contenuti nel programma del Futurmotive Digital Expo and Conference. L'evento, organizzato da Autopromotec, si terrà il 10 dicembre 2020 e si svolgerà all'interno di un'arena virtuale dove rappresentanti In "Mercato" Futurmotive Expo & Talks, la rassegna internazionale per il futuro della mobilità, per la transizione energetica ed ecologica e le innovazioni nel settore automotive, e We Make Future, Fiera Internazionale e Festival sull'Innovazione Tecnologica e Digitale, si incontrano in un terreno comune fatto di tecnologia e innovazione. L'obiettivo? Premiare In "Mercato" La prossima e seconda edizione di Futurmotive - Expo and Talks, lo spin-off di Autopromotec, sarà ospitata presso il Tecnopolo di Bologna il 21 e 22 maggio 2026, Futurmotive Talks è la rassegna internazionale per il futuro della mobilità, per la transizione energetica ed ecologica e le innovazioni nel settore In "Fiere"

# pneurama

- PRODOTTI
- MERCATO
- DISTRIBUZIONE
- INDUSTRY
- ASSISTENZA
- ALTRO
- MAGAZINE
- ARCHIVIO

## Si concludono i Futurmotive Talks 2026

25 maggio 2026



Si sono appena chiusi i lavori di Futurmotive Talks presso DAMA – Tecnopolo Data Manifattura Emilia-Romagna, due giornate di incontri, analisi e dibattito sulle trasformazioni che stanno ridefinendo il settore automotive.

Organizzata da Autopromotec, la biennale internazionale delle attrezzature e dell’aftermarket automobilistico (prossima edizione dal 26 al 29 maggio 2027 a BolognaFiere) – l’iniziativa si è configurata come un appuntamento strategico “intermedio” capace di mantenere vivo il dialogo tra gli attori della filiera.

Il programma dei Futurmotive Talkssi è sviluppato attorno a tre macroaree individuate dal comitato scientifico: la digitalizzazione del settore automotive; il ruolo di Big Data, supercalcolo e Intelligenza Artificiale nella progettazione e nell’evoluzione dei processi di manutenzione e riparazione dei veicoli; e la mobilità smart, connessa e clean.

[Di seguito le sinossi dei panel.](#)

### 21 maggio mattina

Il convegno di apertura, moderato da Fabio Orecchini, Professore ordinario di sistemi per l’energia e l’ambiente presso Università degli studi Guglielmo Marconi e Direttore dell’Osservatorio Auto e Mobilità presso Luiss Business School, ha ricordato la



### ARGOMENTI

- Prodotti
- Mercato
- Distribuzione
- Industry
- Assistenza
- Sostenibilità
- Normativa
- Motorsport
- Fiere ed eventi
- Formazione
- Ricostruzione
- Associazioni
- Pubbliedazionale
- Dai lettori

### TAG

Unrae | Pirelli | Continental | pneumatici | Bridgestone | Hankook | analisi tecnica | Goodyear | auto | Mak

### MAGAZINE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

fondamentale importanza dell'interazione e del dialogo tra industria, istituzioni e ricerca. Il messaggio inviato da Adolfo Urso, Ministro delle Imprese e del Made in Italy, sottolinea la necessità di rafforzare la rete dell'innovazione all'interno dei nostri territori, affinché la capacità di attrarre competenze, partnership ed investimenti cresca, andando a supportare la transizione ecologica e digitale. Gli interventi di Mauro Severi, Presidente AICA – Associazione Italiana Costruttori di Autoattrezzature, Vincenzo Colla, Vicepresidente della Regione Emilia-Romagna, Franco Accordino, Capo unità Mobilità connessa e intelligente, DG CONNECT in Commissione Europea, hanno nuovamente ribadito l'urgenza di creare ecosistemi interconnessi che portino la Motor Valley e il tessuto industriale nazionale dell'automotive a reagire e a vincere le sfide che questa innovazione richiede alle aziende. Il ruolo dei legislatori, anche a livello europeo, nello sviluppare idee di politica industriale per supportare l'impiego delle nuove tecnologie si dimostra ancora una volta imprescindibile. La parola è poi tornata a Fabio Orecchini che, in qualità di Direttore dell'Osservatorio Auto e Mobilità presso Luiss Business School, ha presentato i risultati di una ricerca inedita che va a tracciare la "Nuova roadmap globale verso l'auto a guida autonoma: scenario e prospettive per l'automazione dei veicoli stradali". I dati emersi dalla consultazione di esperti del settore che hanno lavorato sull'automazione dei veicoli per molti anni ci dicono che, sebbene molte applicazioni di nicchia siano possibili già ora, la diffusione su vasta scala ad oggi non risulta ancora pronta. La previsione della penetrazione sul mercato dei veicoli automatici è stata spostata di 10-15 anni dal 2025 al 2035-40.

A seguire il convegno "Software-Defined Vehicle e intelligenza artificiale applicata alla guida connessa e autonoma: le strategie data-driven per la competitività" curato da ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica e moderato da Alessio Lana, Tech Reporter di QuattroRuote. Matteo Barale, CIO di Tecnocad Engineering & Design, Francesco Miticocchio, VP Technology Strategic Planning di Marelli Europe, Francesco Ricciardi, CEO di Bylogix e Luca Stronati, Head of Software Release, Application, Integration, Safety Whole Vehicle di Automobili Lamborghini, si sono confrontati in una tavola rotonda che ha messo al centro il ruolo dell'intelligenza artificiale nel definire le nuove strategie che vedono l'accesso e l'utilizzo dei dati come chiave di competitività relativamente alla guida connessa ed autonoma.

## 21 maggio pomeriggio

Le sessioni del pomeriggio si sono aperte con il panel "Roadworthiness Package e ADAS: l'evoluzione delle revisioni", moderato da Pierluigi Bonora, Direttore di ACI Radio. I primi interventi sono stati i keynote di Marco Brunamonti, Technical Advisor di AICA, Associazione Italiana Costruttori di Autoattrezzature ed Emanuele Biagetti, Direzione tecnica normativa di EGAF. La voce è poi passata alle aziende, in un dialogo che ha coinvolto Roberto Nicolini, Product Management Office Manager di Nexion, Emiliano Pasin, Product Line Manager di Texa, Andrea Cantadori, Aftermarket Lifecycle & Mobility – R&D Senior Technical Consultant di MAHLE e Fabio Ricca, Business Development Manager di Hella Gutmann Group. Sebbene il processo legislativo, per sua natura più lento e formalizzato, faticosi nel mantenere il passo con le trasformazioni tecniche che producono effetti immediati sui modelli di business, il tema delle revisioni degli ADAS è sempre più urgente e pressante. Questa innovazione tecnologica è infatti profondamente collegata a questioni relative alla sostenibilità, all'accessibilità dei dati e, soprattutto, alla sicurezza stradale. Gli ADAS sono diventati un qualcosa che i

## pneurama



Tra strategia e tecnologia: il ruolo decisivo del racing per l'innovazione nel mondo dei pneumatici



guidatori utilizzano quotidianamente e cui affidano la sicurezza propria e degli altri, ragion per cui diventa imprescindibile verificare, tramite revisioni programmate, integrate e regolamentate.

Il focus si è poi spostato sulla necessità di creare ecosistemi che sappiano far incontrare visione industriale e capacità innovativa dei centri di ricerca. Il panel dal titolo "Infrastrutture, reti, progettualità per mobilità smart, clean e connessa: casi d'uso e accesso per le imprese", moderato da Andrea Zanchi, Responsabile Cronaca di Bologna de Il Resto del Carlino, ha visto tra i protagonisti: Andrea Pontremoli, Presidente dell'Associazione Motor Valley, Mauro Cappello, Docente di "Sustainable industrial logistics and digitalization" presso l'Università degli Studi della Tuscia, Roberto Righetti, Direttore di ART-ER La rete dei Tecnopoli dell'Emilia-Romagna, Sanzio Bassini, CINECA HPC Advisory, Fondazione IFAB, Centro Nazionale HPC, Matteo Angelinelli, Chief Operations Officer, IT4LIA AI Factor, Gianmarco Montanari, Direttore generale del Centro Nazionale Mobilità Sostenibile e Fabio Pressi, Amministratore delegato di A2A E-Mobility. Chiaro è emerso il bisogno di costruire sistemi e reti che sappiano assorbire nuova domanda, preparare la nuova forza lavoro di domani e raccogliere, analizzare e condividere dati.

La prima giornata si è conclusa con la sessione dedicata alla formazione dei nuovi professionisti del settore automotive. Andrea Zanchi, Responsabile Cronaca di Bologna de Il Resto del Carlino, ha moderato il panel "Alta formazione e Life long learning per lo sviluppo della futura forza lavoro mecatronica in Italia". Gli speaker Francesco Leali, Motor Valley University, Lorenzo Marconi, Presidente Fondazione SupER, Emanuela Pezzi, Direttrice Fondazione Aldini Valeriani e Gabriele Marzano, Senior Executive Project Manager, Direzione generale Conoscenza, Ricerca, Lavoro, Imprese, Regione Emilia-Romagna, hanno ribadito l'esigenza di focalizzarsi sulle nuove sfide che il settore impone anche a livello di formazione. L'innovazione tecnologica e la digitalizzazione del comparto richiedono specialisti nuovi, in grado non solo di costruire e mantenere la parte hardware dei veicoli, ma soprattutto il software. Università, corsi interdisciplinari, istituti di formazione, centri di ricerca e fondazioni hanno un ruolo chiave nel definire le metodologie e gli

obiettivi formativi in grado di preparare operatori del settore che sappiano muoversi tra Intelligenza Artificiale, standard di sostenibilità e normative in continuo aggiornamento.

## 22 maggio mattina

La mattina del secondo giorni di lavori è stata inaugurata dall'On. Stefano Cavedagna, Membro del Parlamento Europeo, che ha messo al centro la tematica dell'accesso ai dati e della competitività industriale legata ai concetti di sovranità nazionale.

A seguire l'intervento di Lucio Poma, Capo Economista di Nomisma che, presentando alcune slide inedite dello studio "La filiera dell'automotive in Emilia-Romagna: rapporto di ricerca", ha illustrato i dati e i trend del settore automotive relativamente alla Motor Valley applicati al comparto automotive. Fondamentale è il passaggio da Egosistema ad Ecosistema: i numeri sono molto chiari in questo, le aziende che si interfacciano con più realtà riescono ad ottenere punteggi estremamente più alti in riferimento agli indici di digitalizzazione ed innovazione.

Il primo panel della giornata, moderato da Andrea Bonzi, Vicespagnolo Cronaca di Bologna de Il Resto del Carlino, ha messo a tema come dati, capacità di calcolo e AI stiano trasformando l'industria. La tavola rotonda "Sfruttamento dei big data, del

supercalcolo e dell'intelligenza artificiale nella progettazione di soluzioni per l'evoluzione dell'industria della manutenzione e riparazione dei veicoli" ha raccolto i casi applicativi e le esperienze imprenditoriali di Angelo Pucci,

Presidente di Clust-ER MECH, Ugo Becciani, Research Manager di ICSC Foundation, Stefano Cattorini, CEO di Bi-Rex Competence Center. La cybersecurity resta una delle più complesse tra le sfide legate a questa innovazione, insieme alla necessità di integrare sistemi non più solo meccanici, ma intelligenti ed adattabili all'ottimizzazione dei processi. Lorenzo Facchinetti, Responsabile Centro prove Quattroruote, ha moderato il panel dedicato a "Innovazione e digitalizzazione nel mondo dello pneumatico", dialogando insieme a Corrado Rocca, Head of R&D Cyber Unit di Pirelli, Marco Vellone, Public Affairs & Sustainability Director, After Sales Management di Continental, Christophe Duc, Senior Group RFID Product Manager di Michelin e Pierre Guinault, RFID System manager di Michelin. In questo processo di innovazione e digitalizzazione che investe l'intero comparto automotive anche il pneumatico trova il suo posto, presentandosi come componente in grado di immagazzinare e restituire enormi quantità di dati. La sensorizzazione di questi elementi è in grado di fornire preziose informazioni utili a prendere decisioni più informate su sicurezza e prestazioni, oltre a contribuire a diagnosi più precise a livello di diagnostica predittiva.

I Futurmotive Talks si sono conclusi con uno dei temi più attuali per il settore dell'autoriparazione indipendente, l'accesso ai dati del veicolo. Moderato da Pierluigi Bonora, Direttore di ACI Radio, il panel "Accesso ai dati OBD e RMI: regole, criticità e prospettive per l'autoriparazione indipendente" si è aperto con il keynote speech di Frank Schlehner, Senior Consultant Market Affairs di CLEPA, e gli interventi di Francesca Soardi, Presidente coordinatrice dell'Unione Servizi alla Comunità di CNA e di Massimo Ruffa, Presidente di Confartigianato Autoriparazione. La parola è poi passata alle aziende con il contributo di Iginio de Lotto, Marketing Director di Texa, Franco Benati, Sales Manager di SIPAV, Domenico Marino, Diagnostic Tools & AC Stations Product Manager di Nexion e Fabio Ricca, Business Development Manager di Hella Gutmann Group, i quali hanno analizzato le asimmetrie attualmente presenti nel mercato indipendente e in quello OEM.

Non è una novità il fatto che molto spesso gli ostacoli tecnologici si traducano in barriere commerciali, penalizzando la libera concorrenza nel service post-vendita; durante il dibattito è stato fatto presente come, sebbene ci siano attività e pressioni a livello istituzionale per migliorare la situazione corrente, ci si trovi ancora in una posizione di stallo che se non risolta in tempi brevi, rischia di atrofizzare ancor più la possibilità di un miglioramento concreto. Matteo Ricci, Vicepresidente della Commissione per i trasporti e il turismo al Parlamento Europeo, ha ricordato come all'interno del comparto automotive il valore si sia in buona parte spostato dal motore al software, dall'acciaio all'algoritmo, e come su questo fronte l'Europa sia in ritardo. L'industria europea ha bisogno di piani d'azione che si estendano oltre l'istituzione di sussidi o l'imposizione di dazi.

A chiudere i lavori Stefano Carloni, Presidente di AIRP – Associazione Italiana Ricostruttori di Pneumatici, che, dopo aver ringraziato le istituzioni e tutti i presenti, ha ripercorso brevemente gli interventi che hanno animato queste due giornate di Futurmotive Talks. Sono stati affrontati temi estremamente importanti per tutto il settore e per le diverse filiere industriali che esso contiene: si è parlato di innovazione,

digitalizzazione, guida autonoma e connessa, infrastrutture, reti, sostenibilità, scuola, formazione e lavoro, l'importanza delle filiere e delle eccellenze che le animano. Questi temi sono la materia stessa del nostro futuro, e come tali ci richiamano alla responsabilità di una governance che sappia gestire i processi di innovazione in atto e valorizzare tutto il potenziale delle nostre aziende.

L'appuntamento è quindi alla prossima edizione di Autopromotec, in programma dal 26 al 29 maggio 2027, presso il quartiere fieristico di BolognaFiere.

Autopromotec

CONDIVIDI SU



TI POTREBBE INTERESSARE ANCHE



**Al via Futurmotive Talks 2026: a Bologna il confronto sul futuro dell'automotive**

20 maggio 2026

Prendono il via domani, al DAMA – Tecnopolo Data Manifattura Emilia-Romagna, i Futurmotive Talks 2026: due giornate di incontri, analisi e dibattito dedicate alle trasformazioni che stanno ridefinendo il settore automotive

**Cambio di management in Casa Autopromotec: Enrica Lazzarini nominata nuovo CEO**

22 aprile 2026

Il nuovo assetto manageriale di Autopromotec vede la Dott.ssa Enrica Lazzarini nel ruolo di Chief Executive Officer affiancata dal Dr. Guido Gambassi, Chief Strategy Officer



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

## Road to Autopromotec 2027: tutte le attività di promozione

23 dicembre 2025

La biennale internazionale dell'aftermarket automotive si prepara alla manifestazione del 2027 rafforzando i legami con i protagonisti del settore, grazie alle numerose missioni a livello nazionale ed internazionale



**CHI SIAMO**



**CONTATTI**



**MEDIA KIT**



**LINK UTILI**

Pneurama: la rivista professionale del pneumatico e dintorni in 6D - CF/P.IVA  
IT01805931209 - R.E.A. BO n. 390568 - Capitale Sociale € 52.000 int. vers.

[Privacy Policy](#) - [Cookie Policy](#) - [Note Legali](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

# SKODA

# Nuovo Kodiaq

**AutoAziendali**  
magazine

**MATRIX** 2026: LA SMART MOBILITY A EPISODI

SEGUI LA SESTA STAGIONE

PRIMO EPISODIO  
ONLINE DAL 3 GIUGNO

HOME TEMI VIDEO EVENTI RIVISTA MATRIX



Home > Archivio news > Eventi

## Come è andata ai Futurmotive Talks

25 Maggio 2026



Cala il sipario sull'evento che ha riunito istituzioni e operatori della filiera sui temi dell'IA e della mobilità connessa e sostenibile. L'appuntamento ora passa alla prossima edizione di Autopromotec, in programma dal 26 al 29 maggio 2027 a BolognaFiere



Cala il sipario sui **Futurmotive Talks**, l'appuntamento promosso da **Autopromotec** dedicato alle trasformazioni in atto nel settore automotive. L'iniziativa, pensata come momento di confronto tra un'edizione e l'altra della biennale internazionale dell'aftermarket automobilistico, ha riunito istituzioni, imprese, centri di ricerca e operatori della filiera attorno ai temi della digitalizzazione, dell'intelligenza artificiale e della mobilità connessa e sostenibile.

Ad aprire i lavori è stato il convegno moderato da **Fabio Orecchini**, che ha posto l'accento sulla necessità di rafforzare il dialogo tra industria, ricerca e istituzioni per sostenere la transizione ecologica e digitale del comparto. Nel messaggio inviato dal ministro delle Imprese e del Made in Italy **Adolfo Urso** è stata sottolineata l'importanza di consolidare le reti dell'innovazione nei territori, mentre gli interventi di **Mauro Severi**, **Vincenzo Colla** e **Franco Accordino** hanno evidenziato il ruolo strategico degli ecosistemi industriali per affrontare le sfide tecnologiche del settore. Nel corso della mattinata è stata inoltre presentata una ricerca sulla guida autonoma, dalla quale emerge come la diffusione su larga scala dei veicoli automatici sia stata posticipata al periodo **2035-2040**. Ampio spazio è stato dedicato anche ai Software-

Registrazione

Login

Cerca ...

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Defined Vehicle e all'intelligenza artificiale applicata alla guida connessa e autonoma. Nel panel curato da **Anfia** rappresentanti di aziende come Tecnocad, Marelli, Bylogix e Automobili Lamborghini hanno discusso il valore strategico dei dati e delle tecnologie AI per la competitività futura dell'automotive.

Nel pomeriggio del 21 maggio il confronto si è concentrato sulle revisioni dei sistemi ADAS e sul cosiddetto "Roadworthiness Package". Esperti e aziende del settore hanno evidenziato come i sistemi avanzati di assistenza alla guida siano ormai centrali per la sicurezza stradale e richiedano procedure di verifica sempre più strutturate e regolamentate, nonostante le difficoltà del quadro normativo nel tenere il passo con l'innovazione tecnologica. Al centro del dibattito anche il tema delle infrastrutture per la mobilità smart e connessa. Nel panel dedicato a reti, progettualità e accesso ai dati è emersa la necessità di creare ecosistemi in grado di integrare ricerca, industria e formazione, favorendo la nascita di nuove competenze e l'utilizzo condiviso di big data, supercalcolo e intelligenza artificiale. Tra i protagonisti dell'incontro **Andrea Pontremoli**, rappresentanti di Cineca, Ifab e del Centro Nazionale Mobilità Sostenibile. La prima giornata si è chiusa con una riflessione sulla formazione della futura forza lavoro meccatronica. Università, fondazioni e centri di ricerca hanno ribadito l'esigenza di sviluppare percorsi interdisciplinari capaci di preparare professionisti in grado di operare tra software, AI, sostenibilità e normative in continua evoluzione.

La seconda giornata ha approfondito il ruolo di dati, supercalcolo e intelligenza artificiale nella manutenzione e riparazione dei veicoli. L'economista **Lucio Poma** ha presentato alcuni dati sul comparto automotive emiliano-romagnolo, sottolineando come le aziende più aperte alla collaborazione e alle reti di impresa mostrino livelli più elevati di innovazione e digitalizzazione. Tra i temi affrontati anche la cybersecurity e l'evoluzione del settore pneumatici, sempre più orientato verso componenti "intelligenti" capaci di raccogliere dati utili alla sicurezza, alla diagnostica predittiva e all'ottimizzazione delle prestazioni.

Uno dei momenti conclusivi più rilevanti ha riguardato l'accesso ai dati del veicolo per l'autoriparazione indipendente. Nel panel dedicato ai dati OBD e RMI, associazioni di categoria e aziende hanno denunciato le difficoltà legate alle asimmetrie tra mercato indipendente e OEM, evidenziando il rischio che gli ostacoli tecnologici si trasformino in barriere commerciali per il post-vendita. In chiusura, l'europarlamentare **Matteo Ricci** ha ricordato come il valore dell'automotive si stia progressivamente spostando "dal motore al software", sottolineando la necessità per l'Europa di sviluppare una strategia industriale più incisiva sul fronte tecnologico e dell'innovazione. A tirare le fila delle due giornate è stato **Stefano Carloni**, che ha richiamato l'attenzione sulla responsabilità di governare i processi di innovazione valorizzando le competenze e le eccellenze della filiera italiana. L'appuntamento ora passa alla prossima edizione di **Autopromotec**, in programma dal 26 al 29 maggio 2027 a BolognaFiere.



## Articoli correlati



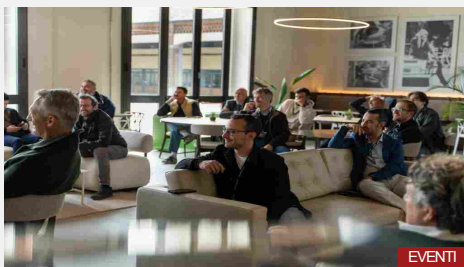
Il futuro dell'industria automotive europea passa dall'IA

21 Maggio 2026



LoJack porta il dibattito sull'IA all'Automotive Dealer Day

19 Maggio 2026



Fleet Experience Day, la mobilità faccia a faccia con l'IA

12 Maggio 2026



Enrica Lazzarini è la nuova Ceo di Autopromotec

22 Aprile 2026

## DATI E ANALISI

- Inchieste congiunturali
- Dati mercato auto nuove e usate
- Congiuntura economica
- Indicatori di fiducia

**ABBONATI gratuitamente per ricevere online il mensile del Centro Studi Promotor**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K