

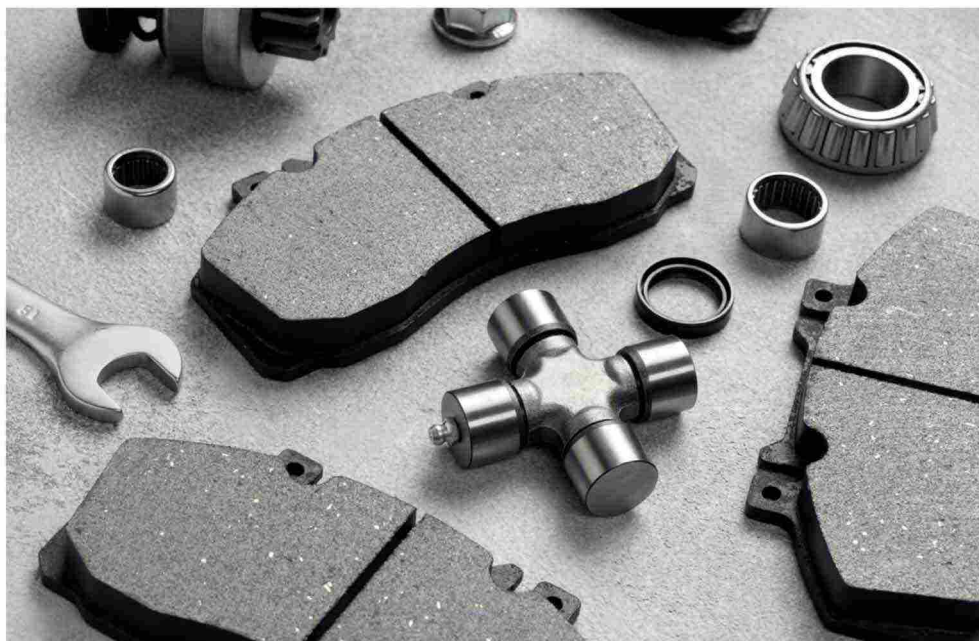


RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 24 al 30 marzo 2026

Torino, 3 aprile 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
20/23	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/03/2026	<i>Rallenta il fatturato, ma undercar e motore restano in crescita</i>	2
70/72	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/03/2026	<i>FATTURATO AFTERMARKET 2025: primo calo dopo 4 anni consecutivi in crescita</i>	6
74/79	GA Il Giornale dell'Aftermarket	01/03/2026	<i>Qui Francia</i>	8
82/86	Notiziario Veicoli Industriali	01/03/2026	<i>2025 tra sfide e resilienza: chiusura con trend diversi per autocarri, trainati e bus</i>	14
59/64	Trasportare Oggi in Europa	01/03/2026	<i>Truck elettrici</i>	18
	Askaneews.it	24/03/2026	<i>A #FORUMAutoMotive l'appello congiunto della filiera automotive all'UE</i>	24
19	Bresciaoggi	24/03/2026	<i>Bonometti rilancia: "Un cambio di passo per l'automotive"</i>	31
	Borsaitaliana.it	24/03/2026	<i>Auto Europa: Anfia, per obiettivi su emissioni servono carburanti rinnovabili</i>	32
	Borsaitaliana.it	24/03/2026	<i>Mercato auto Ue, ANFIA: timida ripresa a febbraio</i>	33
	Giornalelavoce.it	24/03/2026	<i>L'Europa rallenta sull'elettrico: 8 auto su 10 non sono green</i>	35
	IlsecoloXIX.it	24/03/2026	<i>Mercato auto Ue, ANFIA: timida ripresa a febbraio</i>	38
	It.motor1.com	24/03/2026	<i>Auto, appello all'Europa: Serve cambiare subito</i>	39
	Lastampa.it	24/03/2026	<i>Mercato auto Ue, ANFIA: timida ripresa a febbraio</i>	41
	Missionline.it	24/03/2026	<i>Il nostro settore Automotive ha davvero toccato il fondo? I dati sui cinesi (che non fanno paura) e</i>	43
	PneusNews.it	24/03/2026	<i>Veicoli commerciali leggeri: mercato fermo a febbraio: 0,1% sul 2025 ma -15,5% rispetto al 2024</i>	46
	Repubblica.it	24/03/2026	<i>Mercato auto Ue, ANFIA: timida ripresa a febbraio</i>	48
	Teleborsa.it	24/03/2026	<i>Mercato auto Ue, ANFIA: timida ripresa a febbraio</i>	50



Rallenta il fatturato, ma undercar e motore **RESTANO IN CRESCITA**

Tra riallineamento delle scorte e rallentamento del mercato del nuovo, a sostenere la domanda resta soprattutto l'anzianità del parco circolante, che mantiene elevata la richiesta di manutenzione, in particolare per telaio e sistemi frenanti. Il nostro commento su come la filiera si sta adattando a nuovi equilibri.

a cura
della Redazione

Nel 2025 il mercato aftermarket automotive italiano ha interrotto una sequenza di quattro anni consecutivi di crescita. Secondo i dati del Barometro Aftermarket ANFIA, il fatturato della filiera IAM ha registrato una contrazione dell'1,3% rispetto al 2024, anno che invece si era chiuso con un incremento del 2,4%. A prima vista si tratta di un calo contenuto. Tuttavia, osservato nel contesto più ampio dell'evoluzione del parco circolante italiano, delle dinamiche di vendita del nuovo e delle trasformazioni tecnologiche dei veicoli, il dato assume un significato più profondo: il settore sta entrando in una fase di transizione strutturale, nella quale convivono domanda tradizionale di manutenzione e nuove sfide legate all'elettri-

ficazione e alla digitalizzazione dell'auto. Per chi osserva il comparto da vicino - in particolare dal punto di vista delle componenti undercar e dei sistemi frenanti, cuore della sicurezza attiva dei veicoli - il 2025 racconta una storia fatta di contrasti: da un lato la debolezza del mercato auto, dall'altro una domanda di manutenzione che continua a sostenere alcuni segmenti tecnici fondamentali.

4 TRIMESTRI MOLTO DIVERSI

Analizzando l'andamento nel corso dell'anno emerge una dinamica piuttosto irregolare. Il quarto trimestre 2025 è stato il periodo più difficile per la filiera aftermarket, con una flessione del -4,1%, seguito dal primo trimestre (-1,6%).

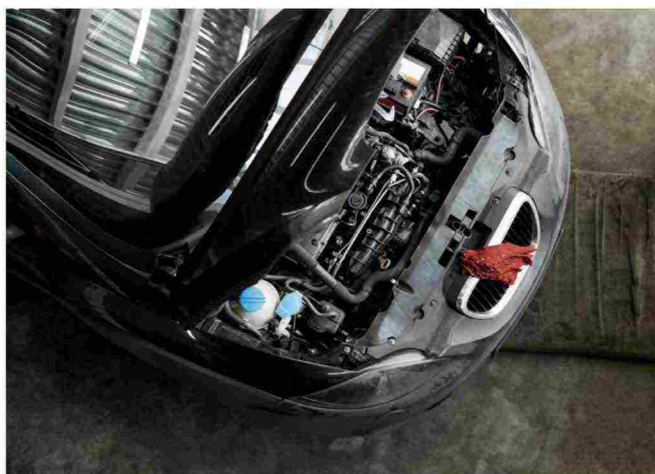
Molto più stabili, invece, il secondo trimestre (+0,2%) e il terzo trimestre (+0,5%), che hanno contribuito a limitare il calo complessivo. Questa oscillazione è in parte spiegata da un fenomeno che negli ultimi anni ha inciso in modo significativo sulla filiera: la gestione degli stock nella distribuzione.

Durante la fase post-pandemica molti operatori avevano accumulato scorte elevate per far fronte alle difficoltà logistiche e alle carenze di componenti. Il 2025 ha visto quindi una fase di riallineamento dei magazzini, che ha inevitabilmente rallentato gli ordini verso i produttori.

Ciò non significa che la domanda reale di manutenzione sia diminuita. Anzi, secondo ANFIA, ricambisti e officine hanno registrato una richiesta sostanzialmente positiva. Il rallentamento ha riguardato soprattutto la parte a monte della filiera.

UNDERCAR E MOTORE IN CONTROTENDENZA

Il dato forse più interessante riguarda l'andamento delle diverse famiglie di prodotto. Nel 2025 solo due categorie su cinque hanno chiuso in crescita: componenti undercar con +5,0% e componenti motore con +1,9%. Tutte le altre hanno registrato una contrazione: componenti elettrici ed elettronici registra -7,5%, materiali di consumo tocca il -4,3%, mentre componenti carrozzeria e abitacolo si fermano a -2,8%.



Per chi si occupa di tecnologia frenante, il dato relativo alla categoria undercar è particolarmente significativo. In questo gruppo rientrano infatti dischi, pastiglie, pinze freno, cuscinetti ruota, bracci sospensione, ammortizzatori e altri componenti fondamentali del telaio. La crescita del 5% indica che, nonostante il rallentamento del mercato nel suo complesso, gli interventi di manutenzione su telaio e impianti frenanti restano inevitabili.

È una dinamica quasi fisiologica: mentre molti automobilisti possono rimandare lavori estetici o sostituzioni non urgenti, la sicurezza del veicolo - in primis la frenata - non può essere posticipata oltre certi limiti.

IL FATTORE DETERMINANTE: L'ETÀ DEL PARCO CIRCOLANTE

Il vero motore della domanda aftermarket in Italia resta l'età delle auto. A fine 2024 il parco circolante aveva raggiunto un'età media di circa 13 anni, tra le più alte in Europa, in ulteriore peggioramento rispetto ai 12 anni e 10 mesi del 2023. Questo dato ha implicazioni dirette su molti sistemi meccanici e in particolare su impianto frenante, sospensioni, organi di trasmissione e componenti motore soggetti a usura.

Con il passare degli anni i cicli di sostituzione di dischi e pastiglie diventano più frequenti, così come gli interventi su ammortizzatori e componenti della sospensione.

Un veicolo che supera i 10 anni di vita tende infatti ad accumulare chilometraggi elevati e condizioni di utilizzo più severe, fattori che aumentano l'usura delle parti meccaniche.

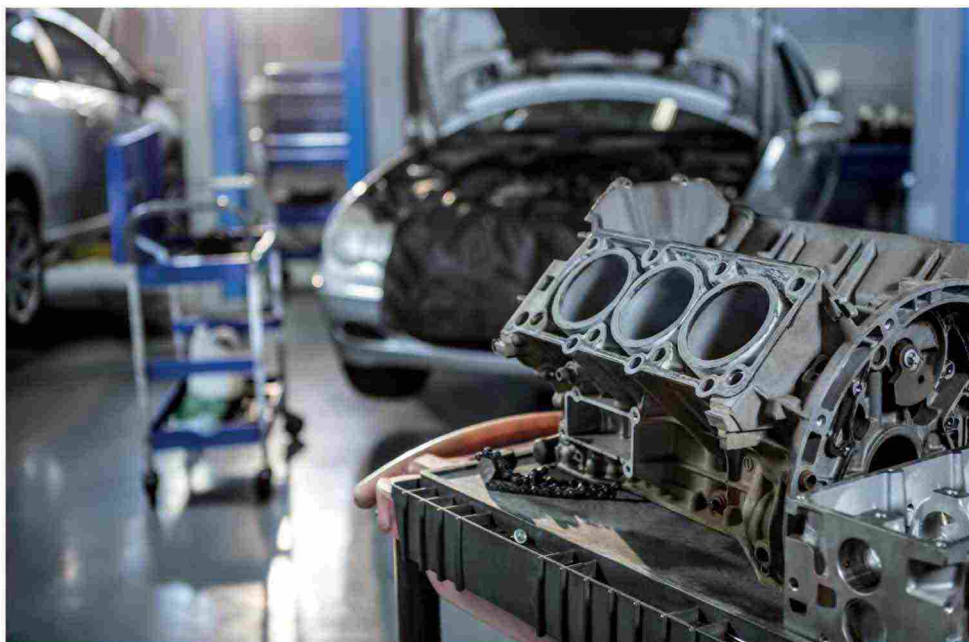
Per i produttori di componenti frenanti questo scenario rappresenta quindi una base di domanda relativamente stabile, indipendente dalle oscillazioni del mercato del nuovo.

«NEL 2025 IL FATTURATO AFTERMARKET AUTOMOTIVE SEGNA UN CALO DELL'1,3%, MA FRENI E COMPONENTI UNDERCAR TENGONO GRAZIE A UN PARCO AUTO SEMPRE PIÙ ANZIANO»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

« SECONDO IL BAROMETRO AFTERMARKET ANFIA IL RIALLINEAMENTO DEGLI STOCK E LA DEBOLEZZA DEL MERCATO DEL NUOVO HA PESATO SUL RISULTATO OPERATIVO 2025 »



IL NUOVO (FORTUNATAMENTE) RESTA DEBOLE

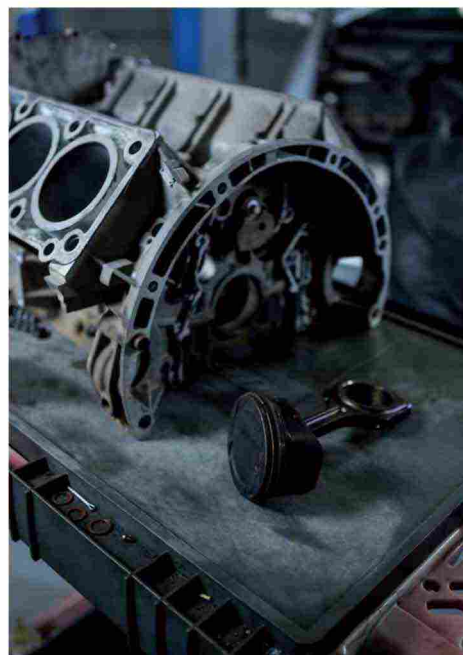
Nel 2025 il mercato automobilistico italiano ha totalizzato circa 1,52 milioni di immatricolazioni, con un calo del 2,1% rispetto al 2024. Il dato diventa ancora più significativo se confrontato con l'epoca pre-pandemica: rispetto al 2019, il mercato resta inferiore del 20,4%. Una contrazione così marcata ha due conseguenze dirette sull'aftermarket: il ricambio del parco circolante rallenta e le auto più vecchie rimangono in circolazione più a lungo. Entrambi i fattori alimentano la domanda di manutenzione, soprattutto per i sistemi più soggetti a usura meccanica.

CAMBIA IL MIX DELLE ALIMENTAZIONI

Anche la composizione del mercato per alimentazione sta cambiando rapidamente. Nel 2025 i veicoli a benzina registrano -18,2% nelle immatricolazioni con una quota mercato del 24,4%, mentre quelli a gasolio toccano -31,5% di vendita con una quota complessiva del 9,7%. I veicoli mild hybrid e full hybrid con una crescita dell'8% raggiungono una quota mercato del 44,1%, mentre la somma di BEV e PHEV grazie ad un +63% arriva a quota 12,6% del mercato complessivo. In particolare le auto elettriche (BEV) segnano +44,2% (quota 6,2%), mentre le ibride plug-in (PHEV) arrivano a +86,4% con quota del 6,4%

Questa evoluzione ha implicazioni tecniche anche per i sistemi frenanti. Le auto elettriche

e ibride utilizzano infatti la frenata rigenerativa, che riduce l'utilizzo dell'impianto tradizionale. Il risultato è un'usura più lenta di dischi e pastiglie, ma allo stesso tempo emergono nuove problematiche tecniche, tra cui fenomeni di corrosione superficiale dei dischi, minore temperatura di esercizio dei materiali frenanti e necessità di mescole specifiche per veicoli elettrificati. Per i produttori aftermarket questo significa svi-



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

luppate componenti dedicati, in grado di funzionare correttamente anche in condizioni di utilizzo meno intense ma più prolungate nel tempo.

IL CROLLO DELL'ELETTRONICA AFTERMARKET

Uno dei dati più sorprendenti del 2025 è la forte flessione dei componenti elettrici ed elettronici (-7,5%). Dopo il +6,3% del 2024, il settore ha subito una brusca frenata che può essere spiegata da due fattori principali: la normalizzazione della domanda post-pandemia e la crescita del parco di veicoli nuovi ancora in garanzia

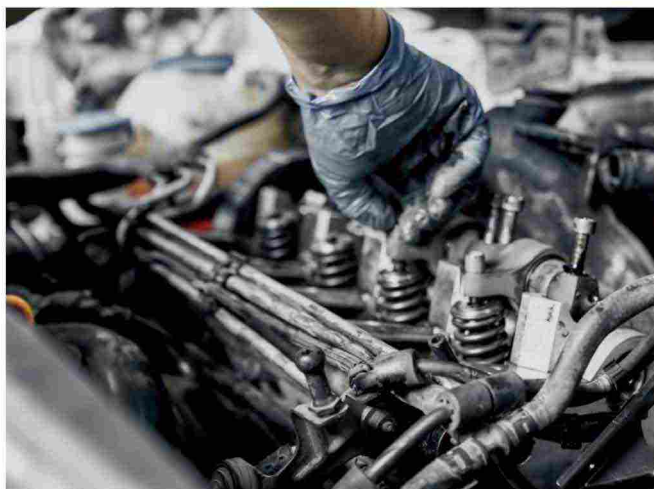
Molti sistemi elettronici avanzati - sensori ADAS, centraline, moduli radar e telecamere - restano infatti per diversi anni all'interno della rete ufficiale dei costruttori, ritardando il loro ingresso nella filiera IAM. Questo fenomeno è destinato a diventare sempre più rilevante con l'aumento della diffusione dei sistemi di assistenza alla guida.

L'USATO CRESCE E SOSTIENE LA MANUTENZIONE

Un altro dato chiave del 2025 riguarda il mercato delle auto usate. Al netto delle minivolture ai concessionari, le compravendite sono cresciute del 4,1% rispetto al 2024. La crescita dell'usato è un indicatore importante perché generalmente coincide con una maggiore permanenza dei veicoli in circolazione, più passaggi di proprietà e un aumento degli interventi di manutenzione. Spesso infatti il cambio di proprietario è accompagnato da tagliandi straordinari, sostituzione di componenti usurati e revisione degli impianti di sicurezza, tra cui quello frenante.

L'AUTORIPARAZIONE DAVANTI A UNA TRASFORMAZIONE TECNOLOGICA

Secondo Massimo Pellegrino, coordinatore della sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA, il 2025 rappresenta un anno di transizione complessa per tutta la filiera: "oggi l'intera filiera dell'autoriparazione deve farsi parte attiva dei processi di trasformazione che stanno investendo la filiera produttiva automotive: non si tratta solo di acquisire nuove competenze tecniche, ma di mantenere un forte focus sull'innovazione, investendo con continuità nella formazione sulle tecnologie emergenti: dalle motorizzazioni elettriche, alla gestione dei sistemi ADAS e in generale su di un'elettronica di bordo sempre più sofisticata, anche sfruttando a proprio favore le applica-



ANDAMENTO MERCATO

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

zioni dell'intelligenza artificiale alla manutenzione, destinata a diventare sempre più precisa, predittiva e veloce".

UNO SCENARIO COMPLESSO, MA NON NEGATIVO

Il calo dell'1,3% del fatturato aftermarket nel 2025 non rappresenta necessariamente un segnale di crisi strutturale. Piuttosto, riflette una fase di assestamento della filiera dopo anni particolarmente dinamici e segnati da forti squilibri logistici e produttivi.

Per i produttori di componenti tecnici - in particolare nel comparto undercar e frenante - questo scenario indica che la manutenzione resterà una voce fondamentale del mercato automotive italiano.

La vera sfida non sarà tanto la domanda, quanto l'adattamento tecnologico: sviluppare componenti compatibili con veicoli sempre più elettrificati, connessi e assistiti da sistemi elettronici avanzati. In altre parole, il futuro dell'aftermarket non dipenderà solo da quanti ricambi verranno venduti, ma da quanto velocemente l'intera filiera saprà evolversi insieme all'automobile.



ga

ASSOCIAZIONI



FATTURATO AFTERMARKET 2025: primo calo dopo 4 anni consecutivi in crescita

Variazione positiva soltanto per due delle cinque famiglie
prodotto del Barometro Aftermarket **ANFIA**

a cura di **ANFIA**

Secundo i dati del Barometro Aftermarket – rilevazione statistica interna al Gruppo Componenti **ANFIA** che fornisce un trend indicativo dell'andamento del mercato dei ricambi automotive su base mensile, sia a livello consolidato, sia a livello di singole famiglie prodotto – il fatturato aftermarket, inteso come fatturato della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM, registra una flessione dell'1,3% nel 2025 rispetto all'anno precedente, che aveva chiuso in rialzo del 2,4% rispetto al 2023.

Il calo maggiore è avvenuto nel quarto trimestre (-4,1%), seguito dal primo (-1,6%). Pressoché stabili, invece, il terzo trimestre (+0,5%) e il secondo (+0,2%).

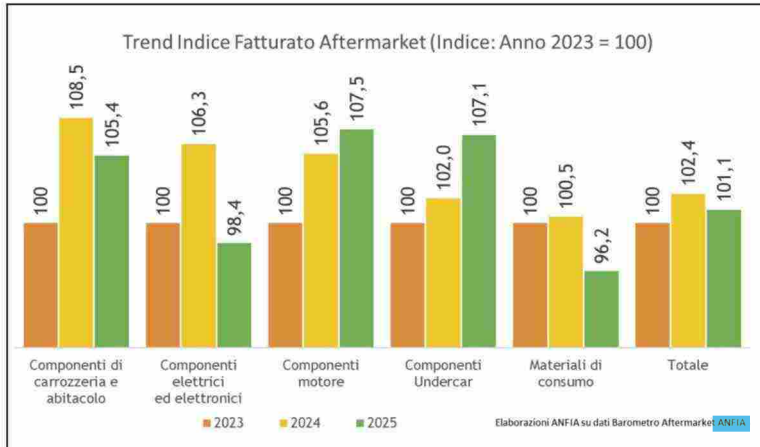
Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, soltanto due su cinque presentano una variazione positiva: i componenti undercar (+5%), che avevano chiuso il 2024 a +2%, e i componenti motore (+1,9%), che avevano

registrato un aumento del 5,6% nel 2024. In flessione, invece, con la contrazione più marcata, i componenti elettrici ed elettronici (-7,5%), dopo il +6,3% del 2024, seguiti dai materiali di consumo (-4,3%), che avevano riportato un lieve rialzo dello 0,5% nel 2024, e dai componenti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%), che avevano chiuso il 2024 a +8,5%.

INVERSIONE DI TENDENZA NEL 2025

Nel 2025, il mercato auto italiano ha totalizzato circa 1,52 milioni di immatricolazioni, il 2,1% in meno rispetto al 2024 e il 20,4% in meno rispetto ai livelli del 2019 pre-pandemia. In tema di alimentazioni, nel 2025 le immatricolazioni di auto a benzina calano del 18,2% e quelle delle auto diesel del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano dell'8%, con una quota del 44,1%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili (BEV e PHEV) crescono del 63% e

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



« IL MERCATO AFTERMARKET AUTOMOTIVE ITALIANO CHIUDE IL 2025 IN ROSSO DOPO QUATTRO ANNI CONSECUTIVI IN POSITIVO. SECONDO IL BAROMETRO AFTERMARKET ANFIA, IL FATTURATO DELLA FILIERA IAM REGISTRA UNA FLESSIONE DELL'1,3% RISPETTO AL 2024, CHE A SUA VOLTA AVEVA SEGNATO UN +2,4% SUL 2023 »

hanno una quota del 12,6% (in aumento di 5,1 punti percentuali rispetto al 2024). Nel dettaglio, le auto elettriche (BEV) registrano un rialzo del 44,2%, con una quota del 6,2%, mentre le ibride plug-in (PHEV) incrementano dell'86,4%, rappresentando il 6,4% delle immatricolazioni da inizio anno. Infine, le autovetture a gas (considerando anche le auto a metano, che quest'anno sono scomparse dal mercato) calano del 4,2% e costituiscono il 9,2% del mercato. Il mercato delle auto usate, infine, al netto delle minivolture ai concessionari, ha chiuso il 2025 in crescita del 4,1% rispetto al 2024.

UN ANNO DI TRANSIZIONE

"Le flessioni, seppur lievi, registrate nel primo (-0,7%) e nel secondo semestre 2025 (-1,9%) portano il trend del fatturato italiano dei ricam-



bi automotive in territorio negativo (-1,3%) dopo quattro anni consecutivi in crescita - afferma Massimo Pellegrino, Coordinatore della Sezione Aftermarket del Gruppo Componenti ANFIA.

Il 2025 si conferma un anno di transizione complessa per la filiera IAM, inserita in un contesto macroeconomico ancora caratterizzato da crescita debole, pressione sui costi operativi e incertezza nei consumi. La flessione può essere interpretata anche come il risultato di un significativo riallineamento degli stock, in particolare nella distribuzione. Parallelamente, la domanda da parte di ricambisti e installatori ha invece mostrato un andamento positivo.

Il buon risultato registrato dai componenti undercar (+5%) e dai componenti motore (+1,9%) evidenzia come il parco circolante italiano - tra i più anziani d'Europa, con un'età media di 13 anni a fine 2024, in peggioramento sul 2023 (era di 12 anni e 10 mesi) - continui a generare domanda di manutenzione e riparazione. Questo dato è coerente con un mercato del nuovo debole e con l'incremento delle vendite dell'usato, segnali di un ricambio del parco auto ancora rallentato.

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

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





Qui, FRANCIA

Approfondiamo grazie al contributo di ANFIA l'andamento del mercato del settore automotive in Francia

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

Il panorama macroeconomico, pur mostrando una resilienza di fondo, è stato pesantemente condizionato da una tempesta politica che ha reso il Paese quasi ingovernabile. Secondo i dati consuntivi e le proiezioni del Fondo Monetario Internazionale di gennaio 2026¹, la Francia ha chiuso il 2025 con una crescita del PIL dello 0,8%, un risultato che, sebbene superiore alle più fosche previsioni di inizio anno, riflette un rallentamento rispetto all'1,1% del 2024. Questa crescita "di resistenza" è stata alimentata da una performance brillante nel terzo trimestre del 2025, con un balzo del 2,2% su base annua sostenuto dal comparto aerospaziale, ma tale dinamismo industriale si scontra frontalmente con una fragilità politica che minaccia di soffocare la competitività di lungo periodo.

La radice dell'instabilità politica del 2025 risiede nella frammentazione senza precedenti dell'Assemblea Nazionale. Dopo le elezioni che hanno lasciato il Paese senza una maggioranza chiara,

¹ FMI: World Economic Outlook, gennaio 2026

la Francia si è ritrovata divisa in tre blocchi ideologicamente incompatibili e incapaci di formare una coalizione di governo stabile. Questo stallo ha portato a una successione frenetica di esecutivi di minoranza, costretti a sopravvivere giorno per giorno sotto la costante minaccia di mozioni di sfiducia.

La paralisi legislativa ha raggiunto il suo apice durante la discussione della Legge di Bilancio, trasformata in un campo di battaglia dove il governo ha dovuto ricorrere all'approvazione delle misure finanziarie urgenti senza il voto dell'aula. Questa prassi ha esacerbato le tensioni sociali, portando a scioperi e proteste che hanno ulteriormente pesato sulla fiducia dei consumatori e delle imprese.

In questo contesto di incertezza politica, il rigore fiscale è diventato una necessità esistenziale piuttosto che una scelta programmatica. Con un deficit pubblico che ha sfiorato il 5,5% e un debito sovrano che ha oscillato tra il 114% e il 117% del PIL, la Francia è finita nel mirino della Commissione Europea e delle agenzie di rating. Il 2025 è stato l'anno in cui Parigi ha dovuto ac-

RICAMBIO NEL MONDO



cettare la fine dell'era del "costi quel che costi", varando un piano di austerità da oltre 60 miliardi di euro per tentare di stabilizzare i conti pubblici e scongiurare un aumento insostenibile dello spread.

I tagli alla spesa pubblica hanno colpito settori vitali, dalla sanità agli incentivi industriali, creando un paradosso: lo Stato, storicamente il principale motore dell'economia francese, si è trovato costretto a ritirarsi proprio nel momento in cui la transizione energetica richiedeva investimenti massicci.

L'incertezza ha influenzato profondamente anche gli investimenti diretti esteri. Molte multinazionali, spaventate dalla volatilità legislativa e dal rischio di improvvisi aumenti della tassazione sulle grandi imprese per coprire i buchi di bilancio, hanno messo in pausa i progetti di espansione sul suolo francese. La mancata approvazione di una visione industriale chiara ha lasciato grandi comparti, come quello manifatturiero e tecnologico, privi di una bussola normativa. Nonostante ciò, il settore privato ha dimostrato una notevole capacità di adattamento; le grandi aziende esportatrici hanno sfruttato la domanda globale per mantenere i margini, ma la piccola e media impresa, più dipendente dal mercato interno e dal sostegno statale, ha sofferto pesantemente la stretta creditizia e il calo dei sussidi.

Entrando nel 2026, la Francia opera in un regime di "esercizio provvisorio", una condizione

tecnica estrema dovuta all'impossibilità di approvare un budget ordinario entro i termini di legge. Questo significa che la spesa pubblica viene gestita mese per mese sulla base dei livelli dell'anno precedente, impedendo l'avvio di nuovi progetti strategici.

La sfida per l'anno in corso, per il quale il FMI prevede una crescita moderata dell'1,0%, non sarà dunque solo economica, ma soprattutto istituzionale: la Francia deve dimostrare di poter ritrovare un centro di gravità politico che permetta di trasformare la resilienza del suo export in una crescita strutturale e inclusiva, capace di sostenere il peso del proprio debito senza soffocare l'innovazione.

Il deficit è previsto in calo verso il 4,9%, riflettendo lo sforzo del governo per rientrare nei parametri UE. Tuttavia, il debito lordo continuerà a salire a causa del carico degli interessi e del rifinanziamento dei disavanzi passati, toccando punte vicine al 116-117% secondo diverse stime.

Il tasso di disoccupazione mostra una lieve tendenza al rialzo (7,9%). Questo aumento è dovuto al rallentamento dell'occupazione nei settori manifatturieri e all'impatto delle ristrutturazioni aziendali in atto nel comparto industriale.

« LA FRANCIA HA CHIUSO IL 2025 CON UNA CRESCITA DEL PIL DELLO 0,8%, UN RISULTATO CHE, SEBBENE SUPERIORE ALLE PIÙ FOSCHE PREVISIONI DI INIZIO ANNO, RIFLETTE UN RALLENTAMENTO RISPETTO ALL'1,1% DEL 2024 »



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

GRAFICO 1

Produzione di Veicoli Leggeri in Francia 2019-2025



Fonte: OICA, 2025 previsioni ANFIA

« LA SFIDA PER L'ANNO IN CORSO, PER IL QUALE IL FMI PREVEDE UNA CRESCITA MODERATA DELL'1,0%, NON SARÀ DUNQUE SOLO ECONOMICA, MA SOPRATTUTTO ISTITUZIONALE: LA FRANCIA DEVE DIMOSTRARE DI POTER RITROVARE UN CENTRO DI GRAVITÀ POLITICO CHE PERMETTA DI TRASFORMARE LA RESILIENZA DEL SUO EXPORT IN UNA CRESCITA STRUTTURALE E INCLUSIVA »

Dopo il minimo del 2025, l'inflazione è prevista in lieve risalita all'1,3%, un livello comunque considerato "sano" e vicino al target della BCE, garantendo una stabilità dei prezzi favorevole ai consumi.

La Francia rimane quindi sospesa tra due poli opposti. Da un lato, la solidità di un'economia diversificata e globalmente riconosciuta, capace di innovare e mantenere leadership in settori chiave. Dall'altro, la vulnerabilità di conti pubblici in tensione e una governance politica incapace di garantire stabilità. Senza una guida forte e riforme condivise, Parigi rischia di consolidare l'immagine di "anello debole" dell'Europa.

Il futuro immediato dipenderà dalla capacità delle istituzioni francesi di riconciliare i due volti dell'economia nazionale. Se la stabilità politica tornerà a prevalere, i segnali di ripresa e l'at-

tenersi dell'inflazione potranno offrire al Paese l'occasione di riposizionarsi come motore dell'eurozona. In caso contrario, l'instabilità rischia di trasformarsi in un fardello che non solo la Francia, ma l'intera Europa, potrebbe pagare caro.

IL SETTORE AUTOMOTIVE

L'importanza dell'industria automobilistica in Francia è storicamente rilevante, con protagonisti come PSA (ora Stellantis) e Renault, ma anche come Toyota che ha trovato in Francia, a partire dai primi anni 2000, un terreno fertile per la propria produzione locale europea (nel 2023, il più grande stabilimento francese per volume è stato quello Toyota a Valenciennes).

La produzione automobilistica francese di veicoli leggeri non è mai tornata ai livelli pre-covid: nel 2025 si conferma su volumi ridotti, con una contrazione a doppia cifra rispetto al 2019, sia per le auto (-45%) che per i veicoli commerciali (-18%). La sofferenza maggiore riguarda le autovetture, che nel 2025 si dovrebbero attestare intorno ai volumi del 2021. (GRAFICO 1)

La produzione complessiva è stimata in calo del 38% circa rispetto al 2019, passando da oltre 2,17 milioni di unità a circa 1,35 milioni nel 2025. La flessione è particolarmente marcata per le autovetture (-44,7%), mentre i veicoli commerciali leggeri registrano un calo più contenuto (-17,6%).

Rispetto al 2024, il settore nel suo complesso mostra ancora una contrazione (-1,3%). Le autovetture sono in lieve crescita (+1,1%), mentre i veicoli commerciali (-6,1%), registrano anche in chiusura di anno una perdita di volumi.



RICAMBIO NEL MONDO

Il 2025 si è confermato un anno di profonda transizione per l'industria automobilistica in Francia, caratterizzato da una contrazione dei volumi che riflette l'incertezza macroeconomica e una mutazione radicale delle scelte d'acquisto. Il mercato delle autovetture ha chiuso l'anno con un totale di 1.632.154 immatricolazioni, segnando una flessione del 5% rispetto al 2024. Se estendiamo lo sguardo all'intero comparto dei veicoli leggeri (includendo i commerciali), il calo si attesta al 5,1%, con poco meno di 2 milioni di unità complessive.

Dal punto di vista delle alimentazioni, nel comparto delle sole autovetture, l'anno appena concluso ha segnato il sorpasso delle tecnologie elettrificate sulle motorizzazioni tradizionali. Le auto a benzina hanno subito un vero e proprio tracollo, con una riduzione dei volumi del 32% su base annua. La loro quota di mercato è precipitata dal 29,5% del 2024 a un modesto 21,2%. Anche il diesel prosegue la sua parabola discendente, scivolando al 4,9% del mercato (2,4 p.p. in meno che nel 2024) e diventando ormai una scelta di nicchia legata esclusivamente ai grandi chilometraggi professionali.

Nel 2025 è proseguita l'avanzata degli ibridi "mild e full" che sono diventati la prima motorizzazione in Francia con una quota del 43,8%, doppiando i volumi della benzina. Parallelamente, le auto elettriche pure (BEV) hanno consolidato la loro posizione raggiungendo il 20% del mercato (327.000 unità), nonostante la



riduzione progressiva degli incentivi governativi dovuta al rigore fiscale.

Dal punto di vista dei costruttori, il mercato 2025 ha premiato le strategie di prodotto flessibili, evidenziando un cambio della guardia ai vertici con il Gruppo Renault che è stato il grande protagonista dell'anno. Chiudendo in controtendenza positiva con una crescita dell'1,2% e una quota di mercato salita al 26,4% ha superato Stellantis sul mercato domestico, trainato dal successo della Renault Clio (il modello più venduto in assoluto con oltre 100.000 unità) e dalla solidità di Dacia.

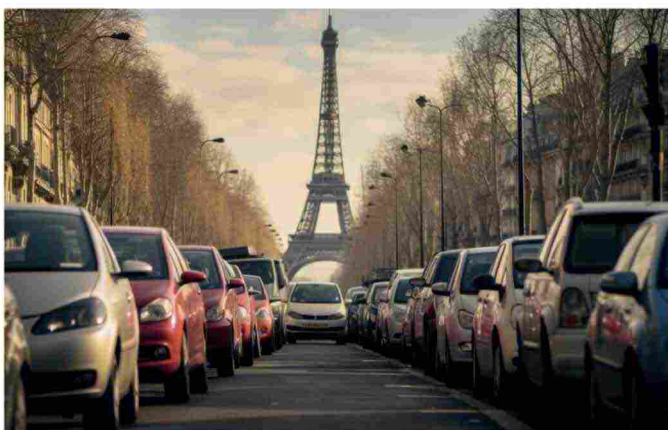
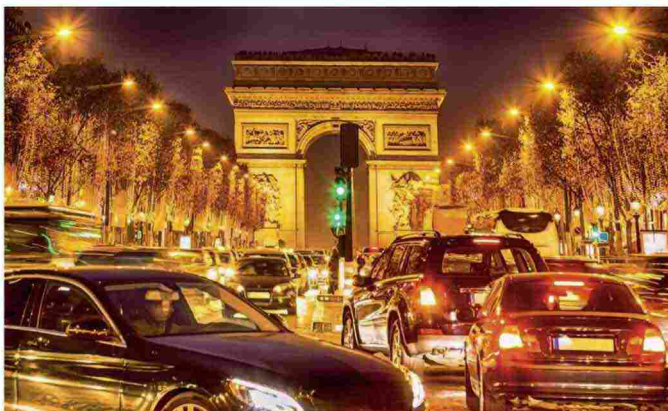
Stellantis invece ha vissuto un anno complesso, registrando una flessione del 7,1%. Marchi storici come Peugeot (-5%) e Citroën (in crescita, ma per solo il 3,6%) hanno sofferto una gamma in fase di rinnovamento e la forte pressione competitiva di modelli più appealing, portando la quota del gruppo

L'avvio del 2026 per il mercato automobilistico francese si è rivelato estremamente complesso, segnato da una contrazione a doppia cifra che riflette il clima di incertezza economica e politica del Paese. Nel corso del primo bimestre, le immatricolazioni di autovetture si sono

« LA PRODUZIONE
AUTOMOBILISTICA
FRANCESE
DI VEICOLI
LEGGERI NON È
MAI TORNATA AI
LIVELLI PRE-COVID:
NEL 2025 SI
CONFERMA SU
VOLUMI RIDOTTI,
CON UNA
CONTRAZIONE
A DOPPIA CIFRA
RISPETTO AL
2019, SIA PER LE
AUTO (-45%) CHE
PER I VEICOLI
COMMERCIALI
(-18%) »

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



« DAL PUNTO DI VISTA DELLE ALIMENTAZIONI, NEL COMPARTO DELLE SOLE AUTOVETTURE, L'ANNO APPENA CONCLUSO HA SEGNA TO IL SORPASSO DELLE TECNOLOGIE ELETTRIFICATE SULLE MOTORIZZAZIONI TRADIZIONALI. LE AUTO A BENZINA HANNO SUBITO UN VERO E PROPRIO TRACOLLO, CON UNA RIDUZIONE DEI VOLUMI DEL 32% SU BASE ANNUA »

fermate a 227.921 unità, registrando una flessione dell'11% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Questo rallentamento è stato particolarmente evidente nel mese di febbraio, dove il crollo delle vendite ha toccato il 14,7%, segnale inequivocabile di una frenata nei consumi privati e di un atteggiamento d'attesa da parte degli acquirenti. All'interno di questo scenario recessivo, le dinamiche tra i principali gruppi industriali mostrano una netta divergenza di fortune. Nel primo bimestre, il Gruppo Renault ha perso volumi e quota di mercato; a fronte di un calo del 13,1%, la market share si riduce al 25,1%. Questa dinamica è da associare principalmente al calo di Dacia, che registrato una contrazione del 35%. Al contrario, Stellantis ha registrato un calo più contenuto, con le immatricolazioni che sono diminuite del 5,2% rispetto al 2025. La flessione ha colpito trasversalmente tutti i brand francesi del gruppo, con punte critiche per DS (-18,3%) e Peugeot (-14,9%), portando la quota complessiva di Stellantis al 31,7% e confermando il sorpasso su Renault nel mercato interno. Nonostante la contrazione dei volumi totali, la

gerarchia dei modelli più venduti nel bimestre gennaio-febbraio vede ancora protagonisti i segmenti compatti di produzione nazionale. La Peugeot 208 II si è confermata la vettura preferita dai francesi con oltre 11 mila unità consegnate, seguita dalla Renault Clio V e dalla Peugeot 2008. Al di fuori dei confini nazionali, è degna di nota la performance del Gruppo Geely, +21,4% e quella di Tesla (+24%).

Il mix tecnologico del mercato continua a evolversi sotto la spinta della transizione energetica, anche se la riduzione complessiva delle vendite suggerisce che il rinnovo del parco circolante stia incontrando nuovi ostacoli. Se da un lato il crollo dei motori termici tradizionali appare ormai irreversibile, dall'altro la drastica riduzione degli incentivi statali, legata al rigore fiscale necessario per contenere il debito pubblico francese, sta mettendo alla prova la capacità di spesa dei cittadini.

Questo bimestre del 2026 delinea quindi un mercato automobilistico che non deve solo lottare contro la transizione tecnologica, ma anche contro una congiuntura macroeconomica che sta erodendo i volumi e costringendo i costruttori a una ridefinizione aggressiva delle proprie strategie commerciali.

IL MERCATO DEI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI

Il 2025 si è chiuso per i veicoli commerciali leggeri con un bilancio complessivamente solido, nonostante le turbolenze economiche. Con un totale di 360.504 immatricolazioni, il comparto ha registrato una flessione contenuta del 5,6% rispetto all'anno precedente.

Questo dato è particolarmente rilevante se confrontato con il mercato delle autovetture, poiché i VCL rappresentano il termometro degli investimenti delle piccole e medie imprese e dei professionisti.

I primi due mesi del 2026 hanno confermato la resilienza del settore, che si sta muovendo in una direzione opposta rispetto al mercato delle autovetture. Mentre le vendite di auto private crollano, i veicoli commerciali hanno mostrato una stabilità quasi perfetta.

Nel cumulato gennaio-febbraio 2026, le immatricolazioni totali sono state 53.533, segnando una flessione minima dello 0,1% rispetto allo stesso periodo del 2025. Il dato più incoraggiante arriva dal mese di febbraio 2026, che ha visto il mercato crescere del 2,2% con 28.870 nuove unità. Questo slancio indica che, nonostante l'incertezza politica e l'esercizio provvisorio del bilancio statale, il mondo professionale continua a investire, probabilmente spinto dalle normative sulle

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

RICAMBIO NEL MONDO

zone a basse emissioni (ZFE) che impongono il rinnovo dei mezzi più inquinanti.

La competizione nel segmento vede una gerarchia leggermente diversa rispetto al mercato passeggeri.

Renault si conferma leader indiscusso del comparto professionale. Nel primo bimestre 2026, il marchio Renault ha immatricolato 15.652 veicoli commerciali, registrando una crescita del 5% e raggiungendo una quota di mercato del 29,2%.

In controtendenza, Stellantis si mostra sofferente anche nell'ambito dei veicoli commerciali, con una flessione del 4,2%. Con marchi come Peugeot, Citroën e Fiat, il gruppo mantiene una quota aggregata vicina al 39%, confermando la sua centralità per le flotte aziendali.

A distinguersi per una performance eccezionale all'inizio del 2026, è Volkswagen che segna una crescita del 26% nel bimestre e consolida la sua posizione come principale sfidante estero nel mercato dei furgoni (MS 5%).

IL MERCATO DEI VEICOLI COMMERCIALI PESANTI

Il 2025 si è chiuso con un bilancio complessivamente negativo anche per i veicoli industriali, che hanno registrato una contrazione annua del 9,9%. La situazione non ha mostrato segni di miglioramento all'inizio del 2026: i dati del primo bi-



mestre evidenziano un ulteriore calo del 7,3%, con il solo mese di febbraio che ha segnato un -7,7%.

Nei primi due mesi dell'anno, Renault Truck, pur perdendo quasi il 17% dei volumi dello stesso periodo del 2025, costituisce circa un terzo del mercato dei veicoli pesanti.

La dinamica negativa del comparto riflette la cautela delle imprese di trasporto a fronte di una crescita economica debole e all'assenza di politiche di sostegno certe, in un contesto dove il rinnovo dei mezzi pesanti richiede capitali ingenti e stabilità normativa.

Il mercato francese dell'automotive entra, dunque, nel 2026 in una fase di polarizzazione. Se da un lato i mezzi pesanti riflettono la frenata degli investimenti strutturali e della produzione industriale, i furgoni leggeri guidano una timida ripresa basata sulla necessità logistica quotidiana. Questo scenario obbliga i costruttori a una gestione estremamente oculata, bilanciando il crollo dei volumi nei segmenti pesanti e privati con la domanda costante che arriva dalle piccole e medie imprese, le quali si confermano il vero motore della tenuta del settore nel primo scorcio dell'anno.

ga



IL MERCATO DEI VEICOLI INDUSTRIALI REGISTRA SEGNALI DI RESILIENZA NEI SEMIRIMORCHI E NEI RIMORCHI, MA RESTA IN FLESSIONE PER GLI AUTOCARRI E SOPRATTUTTO PER IL COMPARTO AUTOBUS - CON **ANFIA** CHE SOTTOLINEA L'URGENZA DI MISURE STRUTTURALI PER SOSTENERE LA DOMANDA E ACCELERARE IL RINNOVO DEL PARCO.

A cura della redazione su dati **Anfia**

Il trasporto merci su strada rappresenta uno dei pilastri fondamentali per il funzionamento delle economie moderne, garantendo l'approvvigionamento di beni, materie prime e prodotti finiti lungo tutta la filiera produttiva e distributiva. La disponibilità e il rinnovo di mezzi industriali efficienti non impattano solo sulla competitività delle imprese di autotrasporto, ma influenzano altresì l'occupazione, la sicurezza stradale e le emissioni ambientali. In questo contesto di profonda trasformazione tecnologica e ambientale, nel dicembre 2025 la Commissione Europea ha presentato il "Pacchetto automotive", un insieme di proposte legislative e misure di policy volte a sostenere l'industria automobilistica e dei veicoli commerciali nel processo di transizione verso una mobilità più pulita, resiliente e competitiva.

Queste iniziative europee, intrecciandosi con le dinamiche dei mercati nazionali, definiscono il quadro di riferimento per la mobilità delle merci e delle persone, influenzando le scelte di investimento delle imprese e delle istituzioni per il rinnovo dei parchi veicolari.

Prima di entrare nel dettaglio del mercato italiano delle immatricolazioni negli ultimi 12 mesi, è utile inquadrare l'andamento complessivo nel contesto europeo, dove il 2025 ha evidenziato dinamiche differenziate tra i segmenti. Le registrazioni di veicoli commerciali leggeri sono diminuite dell'8,8%, così come quelle dei camion (-6,2%) nel cumulato annuale, mentre il mercato degli autobus ha chiuso in crescita con un +7,5%, sostenuto soprattutto da alcuni grandi mercati e dall'aumento delle quote di autobus elettrici.



Comparto Trasporto Merci



Autocarri con ptt >3.500 kg
secondo le classi di peso

	Dicembre 2025	Dicembre 2024	var. %	Gen-DIC 2025	Gen-DIC 2024	var. %
autocarri medi >3.500=16.000 kg	552	511	8,0	4.712	4.890	-3,6
autocarri pesanti >16.000 kg	1.559	1.368	14,0	22.997	23.626	-2,7
Totale Autocarri con ptt >3.500 kg	2.111	1.879	12,3	27.709	28.516	-2,8

secondo il tipo

	Dicembre 2025	Dicembre 2024	var. %	Gen-DIC 2025	Gen-DIC 2024	var. %
cabinati	1.304	1.199	8,8	14.361	14.228	0,9
trattori	807	681	18,5	13.348	14.288	-6,6
Totale Autocarri per tipo con ptt >3.500 kg	2.111	1.880	12,3	27.709	28.516	-2,8

Rimorchi e semirimorchi con ptt >3.500 kg

	Dicembre 2025	Dicembre 2024	var. %	Gen-DIC 2025	Gen-DIC 2024	var. %
rimorchi	73	102	-28,4	1.362	1.363	-0,1
semirimorchi	1.013	786	28,9	13.892	11.997	15,8
Totale R&S ptt >3.500 kg	1.086	888	22,3	15.254	13.360	14,2

Comparto Trasporto Passeggeri



Autobus con ptt >3.500 kg

	Dicembre 2025	Dicembre 2024	var. %	Gen-DIC 2025	Gen-DIC 2024	var. %
secondo il tipo						
autobus/midibus urbani	251	567	-55,7	1.838	2.418	-24,0
autobus/midibus interurbani	195	172	13,4	1.204	1.788	-32,7
totale autobus adibiti al TPL	446	739	-39,6	3.042	4.206	-27,7
autobus/midibus turistici	36	31	16,1	1.045	642	62,8
totale autobus specifici	482	770	-37,4	4.087	4.848	-15,7
minibus	131	88	48,9	852	1.112	-23,4
scuolabus	45	55	-18,2	569	591	-3,7
totale autobus con ptt >3.500 kg	658	913	-27,9	5.508	6.551	-15,9

I DATI ANFIA SUL MERCATO ITALIANO DEI VEICOLI INDUSTRIALI

In Italia, il 2025 si è chiuso con un mercato dei veicoli industriali in riduzione, ma con un calo complessivo meno accentuato rispetto ad altri grandi Paesi europei e ai trend medi dell'UE. Pur in un contesto di domanda contenuta per molte categorie, la flessione degli autocarri nel cumulo dell'anno è risultata moderata (-2,8% rispetto al 2024), mentre altri segmenti, come i veicoli trainati, hanno chiuso in positivo, evidenziando segnali di resilienza. Questa dinamica riflette un mercato italiano capace di assorbire meglio alcune difficoltà strutturali, nonostante persistano criticità (in particolare nel segmento autobus) e un quadro economico generale ancora complesso. In questo contesto, **Anfia** ha espresso apprezzamento per lo

stanziamento di 590 milioni di euro previsto nel piano straordinario di rinnovo del parco veicoli per il trasporto merci, sottolineando come sia fondamentale che tale misura sia strutturata in accordo al principio di neutralità tecnologica – ovvero riconoscendo il contributo che ciascuna tecnologia può dare in termini di riduzione delle emissioni complessive di CO2 – e che circa il 20% delle risorse sia destinato a rimorchi e semirimorchi. Con questo quadro di riferimento, vediamo nel dettaglio i principali segmenti del mercato italiano analizzati da **Anfia** per l'anno 2025.

MERCATO

IMMATRICOLAZIONI



**MERCATO AUTOCARRI E TRAINATI:
TREND DIVERSI**

Analizzando nel dettaglio il mercato di dicembre 2025, nel mese sono stati rilasciati 2.111 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+12,3% rispetto a dicembre 2024) e 1.086 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+22,3%), suddivisi in 73 rimorchi (-28,4%) e 1.013 semirimorchi (+28,9%).

Nell'intero 2025 si contano 27.709 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 2,8% in meno rispetto al 2024, e 15.254 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+14,2% rispetto a gennaio-dicembre 2024), così ripartiti: 1.362 rimorchi (-0,1%) e 13.892 semirimorchi (+15,8%).

Per classi di peso, a gennaio-dicembre 2025 mantengono segno positivo soltanto i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate (+91,5%). Registrano un calo a doppia cifra i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (-15%) e i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5

tonnellate (-11,4%), mentre riportano una flessione minore i veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (-2,7%) e i veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (-1,3%).

“Il trend positivo delle immatricolazioni di autocarri nell'ultimo trimestre del 2025 conferma la resilienza del settore e rappresenta una base solida su cui costruire la ripresa – ha commentato Luca Sra, Delegato Anfia per il trasporto merci. Per accelerare questa dinamica, accogliamo con favore lo stanziamento di 590 milioni di euro destinati al piano straordinario di rinnovo del parco veicoli per il trasporto merci, auspicando che la sua piena attuazione avvenga già nel corso del 2026. Come già ribadito, è fondamentale che tale misura sia strutturata in accordo al principio di neutralità tecnologica, riconoscendo il contributo che ciascuna tecnologia può dare in termini di riduzione delle emissioni complessive di CO2, con particolare riferimento a biocarburanti – quali il biometano (compresso o liquido) e l'HVO. Inoltre, per rendere la transizione ancora più efficace,

**“IL TREND POSITIVO DELLE IMMATRICOLAZIONI
DI AUTOCARRI NELL'ULTIMO TRIMESTRE DEL 2025
CONFERMA LA RESILIENZA DEL SETTORE
E RAPPRESENTA UNA BASE SOLIDA SU CUI COSTRUIRE
LA RIPRESA**

è importante porre l'attenzione verso ulteriori fattori abilitanti: dall'inserimento del noleggio a lungo termine per veicoli a zero emissioni tra le fattispecie incentivabili, fino a misure fiscali che favoriscano gli investimenti in beni strumentali sostenibili” ha concluso il delegato Anfia.

Anche Massimo Menci, presidente della Sezione Rimorchi di Anfia, torna a sottolineare l'importanza dello stanziamento per i trasporti, ribadendo la necessità di

MERCATO

IMMATRICOLAZIONI

includere nei fondi anche i trainati. “Il 2025 si chiude complessivamente con un bilancio positivo per il mercato dei rimorchi e semirimorchi – ha dichiarato Menci – sostenuto in particolare dalla crescita dei semirimorchi, che nel cumulato annuo registrano un incremento significativo. In attesa della pubblicazione del prossimo decreto con i restanti fondi, ANFIA sta lavorando affinché, nell’ambito del fondo da 590 milioni di euro per l’autotrasporto, circa il 20% delle risorse sia destinato a rimorchi e semirimorchi, con l’obiettivo di ampliare le categorie incentivabili e introdurre una premialità per la rottamazione dei mezzi più vetusti, particolarmente diffusi in questo segmento, favorendo l’immissione sul mercato di veicoli nuovi e più performanti anche sotto il profilo della sicurezza e dell’efficienza. Il fondo, con un orizzonte temporale quinquennale, consentirà alle imprese di pianificare con maggiore certezza e continuità gli investimenti nel rinnovo del parco circolante.”

AUTOBUS IN FRENATA

Dopo i buoni risultati del 2024, ottenuti anche grazie alla spinta degli investimenti e delle risorse del PNRR, il mercato degli autobus in Italia ha mostrato nel 2025 una

significativa contrazione della domanda, con particolare impatto sul segmento del trasporto pubblico locale (TPL).

“I dati del 2025, purtroppo, parlano da soli e restituiscono un quadro di forte contrazione per il mercato degli autobus sopra le 3,5 tonnellate, in particolare per il segmento del TPL, che chiude l’anno con un calo significativo del 27,7%” – ha dichiarato Paolo Marini, presidente della Sezione Autobus di Anfia.

“Il rischio concreto è che il 2026 possa rivelarsi ancora più critico, considerando che nel corso dell’anno appena concluso si sono avvertiti, seppur nella fase finale, gli ultimi effetti positivi legati agli investimenti del PNRR. Abbiamo apprezzato la proposta, contenuta nella Legge di Bilancio, di destinare parte delle risorse del Piano Sociale per il Clima anche a misure del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile; restiamo ora in attesa di comprenderne gli sviluppi e di verificare se e in che misura il settore potrà effettivamente beneficiare di strumenti incentivanti. In ogni caso, si tratterebbe di interventi che, da soli, non possono rappresentare una risposta strutturale alle criticità del comparto e alle difficoltà delle poche imprese italiane ancora operanti nel settore” ha concluso Marini. ■



86

NM VEICOLI INDUSTRIALI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

FOCUS
TRASPORTARE OGGI

Truck Elettrici

LA SPINA È ATTACCATA

Numeri e prodotti in un mercato dove gli **eTruck** provano a farsi strada. Le versioni già in commercio e le tendenze che attraversano il più elettrizzante settore dell'autotrasporto

a cura di **Andrea Trapani**

L'evoluzione dei truck elettrici mira alla decarbonizzazione del trasporto pesante, passando in pochi anni da veicoli prototipali a mezzi con autonomie superiori ai 300-500 km, ricarica rapida e costi operativi ridotti. Cerchiamo di fare il nostro meglio per sintetizzare una delle rivoluzioni più grandi della storia dell'autotrasporto. Difficile fare un sunto efficace e che comprenda tutto questo mondo: seppur nato da poco, sta "correndo" affinando e migliorando le proprie caratteristiche distintive che includono motori silenziosi, coppia istantanea, manutenzione ridotta e frenata rigenerativa.

LE CARATTERISTICHE DI UN ETRUCK

Il ferro non è l'unica parte di un *etruck*, anzi: grande attenzione va alla percorrenza con un'attenzione che riguarda tutta l'infrastruttura. Dalle stazioni di ricarica alle cosiddette batterie di "seconda generazione" che tenderanno a offrire una sempre maggiore densità energetica e ricariche rapide (fino a 10 minuti). Ad esempio, proprio su queste pagine, abbiamo già scritto di come i costruttori credano nella chimica LFP (litio-ferro-fosfato) di ultima generazione per batterie prive di cobalto e nichel e per assicurare una lunga durata anche se ricaricate ad alta potenza. Nell'ultimo lancio di DAF, ad esempio, si prevede una durata di circa 4.000 cicli e garantisce per 8 anni uno 'stato di salute' superiore all'80 per cento.

Per dirla in breve, i **truck elettrici si basano su tre componenti tecnologici fondamentali**: uno, appunto, **le batterie** che sono il cuore del sistema, due, i **motori elettrici** che forniscono coppia massima da zero giri, garantendo un'accelerazione superiore ai diesel, assieme a un'efficienza di conversione che raggiunge il 95% (contro il 30-40% dei motori tradizionali). Non

solo: gli assali elettrici integrano il motore direttamente nell'asse, eliminando gli alberi di trasmissione e liberando spazio per più batterie. Tre: **il sistema di frenata rigenerativa** che converte l'energia cinetica durante la frenata in carica per la batteria, estendendo l'autonomia fino al 10% a seconda delle condizioni di guida. Il tutto, assieme a una struttura meccanica semplificata, dalle marce al minor numero di parti mobili, richiede una manutenzione inferiore ai diesel, abbattendo *de facto* i costi operativi per le flotte. Tutto bene? Forse no.

UNA CRISI CHE RIGUARDA TUTTI

In quello che sembra l'elenco di fattori positivi ne emerge uno che fa saltare il banco. Quello economico: i costi operativi non sono tutto. Nell'automotive contano le vendite che, almeno nel nostro paese, stentano a decollare. I fattori sono molti, quello del

FOCUS **Truck Elettrici**



I NUMERI DELL'ELETTRICO

VEICOLI ELETTRICI VENDUTI E QUOTA MERCATO

GENNAIO - DICEMBRE 2025	GENNAIO - DICEMBRE 2024
591 (2,19%)	212 (0,76%)

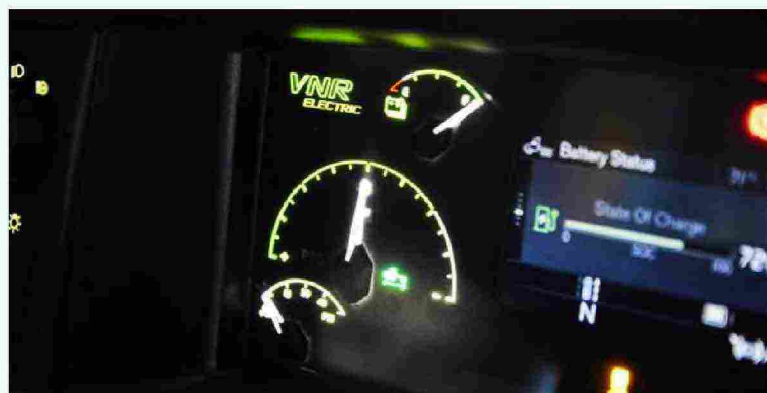
costo e di sussidi insufficienti *in primis*, ma bisogna fare attenzione a non banalizzare una situazione che riguarda lo sviluppo di una tecnologia potenzialmente dominante. I dati sono noti fin dall'inizio dell'anno. Il mercato italiano di tutti veicoli industriali sopra le 3,5 tonnellate ha chiuso il 2025 con un segno negativo e con un **assetto tecnologico sostanzialmente immutato**. Secondo l'elaborazione di Federauto, su dati del ministero dei Trasporti, nel corso dell'anno sono state immatricolate 27.005 unità, in diminuzione del 3,72% rispetto alle 28.049 del 2024. Un risultato che conferma una fase di debolezza strutturale del comparto pesante, in un contesto operativo e regolatorio sempre più complesso. L'analisi delle vendite evidenzia inoltre una crescente distanza tra gli obiettivi normativi europei in materia di riduzione delle emissioni di CO₂ e la realtà operativa del trasporto pesante, caratterizzata da esigenze stringenti di autonomia, costi di esercizio e continuità dei tempi di lavoro.

Sul fronte dell'alimentazione, ovviamente **resta centrale il gasolio**, le cui immatricolazioni si attestano a 25.993 unità, in calo del 4,85% su base annua ma pari al 96,25% del totale, contro il 97,39% del 2024. A dieci anni dall'avvio delle politiche europee orientate al superamento dei motori endotermici, **il mercato dei camion continua quindi a essere dominato in maniera quasi incontrastata da questa alimentazione**. Per quanto riguarda i carburanti alternativi, lo scorso anno si è registrato un crollo del

LNG, le cui le immatricolazioni cedono il 30,77%. Questo perché sempre, secondo Federauto, *"la forte spinta regolatoria verso la sola trazione elettrica ha contribuito a rallentare anche soluzioni già disponibili e operative"*.

LO SCATTO IN AVANTI DELL'ELETTRICO

Tra i segnali positivi, sono **aumentate le vendite dei camion elettrici**, che in percentuale salgono di un valore esagerato (il 178,77%, ndr). Questo valore va però considerato nel contesto di valori assoluti ancora molto bassi: le immatricolazioni, infatti, sono passate da 212 a **591 veicoli, con una quota che sale dallo 0,76% al 2,19% del totale**. L'aumento è concentrato quasi interamente nella fascia delle motrici sotto le 7,49 tonnellate, che totalizza 506 veicoli, inclusi 51 trattori. Sopra questa soglia, l'elettrico rimane pressoché assente, con appena 31 motrici immatricolate nel corso dell'anno. Il tutto mentre il segmento dei trattori stradali registra una flessione del 6,95%. Va ovunque così? Più o meno. Usiamo un paragone a noi vicino: anche il mercato svizzero dei veicoli commerciali ha subito una frenata nel 2025, con 38.700 immatricolazioni, in calo dell'8,3%, ma in **Svizzera l'elettrificazione avanza a ritmi sostenuti**. Tra i veicoli pesanti, il 22% delle nuove immatricolazioni elvetiche è ora *full electric*, con un dato del 16% nella categoria degli autocarri più grandi, oltre le 16 tonnellate. Torniamo però in Italia: **cosa accadrà quest'anno?** Difficile dirlo. Gli *stakeholders* dicono che, in questa situazione, a cui si aggiungono le incertezze provenienti dal quadro geopolitico, non è possibile fare per il 2026 previsioni che si discostino da una sostanziale conferma dei risultati conseguiti nel 2025, anche in attesa dell'avvio degli incentivi del Fondo Pluriennale appena avallato dal Governo su istanza di Federauto insieme a **Anfia**, Anita, Unatras e UNRAE.



L'OFFERTA CASA PER CASA

Per capire il nuovo anno, quindi ripartiamo da quello scorso. Lo abbiamo fatto nelle prossime pagine, comprimendo in un box, **l'offerta dei costruttori nel nostro mercato fino allo scorso 31 dicembre 2025.**

Un'occasione per vedere, in rigoroso ordine alfabetico, le proposte firmate DAF, Daimler Truck, IVECO, MAN, Renault Trucks, Scania e Volvo Trucks. Chiudiamo con una nota: all'elenco dei

costruttori manca una delle 8 sorelle. Dopo la prima incursione di Ford Trucks nella mobilità elettrica alla IAA del 2022 con un un prototipo di truck elettrico con allestimento per la raccolta rifiuti, lo scorso novembre a Solutrans Ford Trucks ha messo in mostra quello che ha tutta l'aria di essere il suo primo modello di camion elettrico, ma l'F-LINE E non è ancora in commercio. Li aspettiamo nel prossimo speciale!



È una notizia dell'ultima ora arrivata appena in tempo per entrare nello speciale: DAF sta ampliando la sua serie di veicoli elettrici di successo con l'introduzione di XG e XG⁺ Electric, modelli che condividono lo stesso DNA delle serie XD e XF Electric. Questi ultimi, al 31 dicembre, erano disponibili per la clientela in tutte le versioni premiate con l'"International Truck of the Year 2026" grazie alle loro moderne catene cinematiche, all'innovativa tecnologia delle batterie LFP e a un comfort di guida superiore. Partiamo da una certezza: la **nuova generazione XD Electric e XF Electric** si basa sulle apprezzate serie XD e XF, offrendo gli stessi livelli di qualità, efficienza e sicurezza. Come abbiamo già visto nel nostro drive test dai Paesi Bassi, i nuovi veicoli entrati a listino nel terzo trimestre 2025, sono alimentati dai gruppi propulsori efficienti e affidabili a magneti permanenti PACCAR EX-D1 e PACCAR EX-D2, che offrono potenze da 170 kW/230 CV a 350 kW/480 CV con tre possibilità di scelta ciascuno (*tutte le*

combinazioni sul numero 256 di Trasportare Oggi, ndr). I gruppi propulsori estremamente compatti sono composti da due

motori elettrici separati e da una trasmissione centrale integrata a tre velocità: il riduttore planetario assicura la selezione del rapporto giusto in ogni momento, attivando, se possibile, un solo motore elettrico durante l'utilizzo con carico parziale, per la massima efficienza. Se è richiesta più potenza e/o coppia, ad esempio durante l'accelerazione, su terreni collinari o durante la frenata rigenerativa, il secondo gruppo propulsore viene attivato immediatamente e senza interruzioni. La soluzione compatta con due riduttori planetari è molto più leggera di una trasmissione convenzionale, aspetto che consente di ottimizzare il carico utile del veicolo, assicurando allo stesso tempo un cambio di marcia rapido ed estremamente comodo.



FOCUS **Truck Elettrici**

DAIMLER TRUCK



EACTROS 600

Daimler Truck ha investito molto nell'elettrico e lo si vede nell'offerta. In casa Mercedes-Benz Trucks abbiamo l'offerta eActros completamente elettrica, potente e pronta all'uso. Sia nel trasporto regionale che nel trasporto a lungo raggio internazionale, la gamma eActros offre un mezzo adatto a ogni esigenza: l'eActros 600 è dotato di un'autonomia di 500 km senza ricarica e, in futuro, il Megawatt Charging

permetterà di ricaricare dal 20% all'80% in circa 30 minuti. Il suo sistema di trazione assicura una potenza supplementare. Inoltre, le batterie al litio-ferro-fosfato (LFP) non contengono nichel e cobalto e offrono enormi vantaggi in termini di durata e flusso di corrente. Dotato di due pacchi batterie (circa 414 kWh), l'e-

Actros 400 offre una soluzione efficiente per le aziende che tornano quotidianamente in deposito o che effettuano viaggi da brevi a medi: grazie al peso ridotto, è disponibile un carico utile maggiore di circa 25 t. A disposizione in quattro varianti, abbiamo eEonic, la versione full electric di Eonic, pensata e progettata per una responsabilità verso le città e le persone, ovvero un moderno veicolo con cabina ribassata in grado di soddisfare i severi requisiti imposti ai veicoli industriali. Lavorare con maggiore efficienza, precorrere i tempi, studiato per aumentare la produttività in ogni scenario urbano, dai

FUSO ECANTER



servizi municipali allo smaltimento dei rifiuti, dal trasporto a corto raggio a molto altro ancora.

Con l'introduzione del Next Generation eCanter come prodotto di serie, FUSO offre il più ampio portafoglio di etruck all'interno dell'offerta Daimler Truck. Il totale delle 42 varianti è composto da 4 varianti di peso, 6 passi, 2 tipi di cabina e 3 varianti di pacchi batteria. Ciò significa che l'eCanter di nuova generazione ha una configurazione adatta a quasi tutte le esigenze dei clienti.

IVECO

Un camion ben conosciuto. L'IVECO S-eWay è l'ultimo risultato del lavoro pionieristico della casa nel campo delle trazioni alternative e un'ulteriore soluzione efficace per agevolare i gestori delle flotte ad accelerare il loro percorso di decarbonizzazione, preservando al contempo redditività, produttività ed efficienza operativa. È questo il truck elettrico nel listino IVECO, un mezzo che è stato progettato per soddisfare i requisiti del trasporto a lunga distanza, offrendo un'autonomia fino a 600 km con una singola carica, che lo rende una concreta alternativa a zero emissioni per missioni regionali e a lungo raggio. Al centro delle sue prestazioni vi è l'e-Axle all'avanguardia sviluppato da FPT Industrial, specializzato in tecnologie avanzate di propulsione: produce una potenza continua di 480 kW, che viene trasmessa direttamente alle ruote. Questa architettura collaudata elimina le perdite di energia tipiche delle trasmissioni tradizionali, garantendo la migliore efficienza e gestione energetica.

Offerto in configurazione 4x2, l'IVECO S-eWay è dotato di sospensioni full pneumatiche che offrono un comfort di marcia e una maneggevolezza eccezionali. Grazie alla versatile architettura elettrica, il veicolo può essere equipaggiato con una ePTO per coprire soluzioni di trasporto refrigerato a zero emissioni. Il cuore dell'IVECO S-eWay è la sua tecnologia di batterie

all'avanguardia, con tre pacchi batteria LFP trasversali, che forniscono una capacità energetica totale di 603 kWh, con il 97% di energia utilizzabile che consente un'autonomia e una durata tra le più elevate disponibili per i veicoli pesanti. Il tempo di ricarica dal 20% all'80% è ottimizzato a 60 minuti utilizzando la ricarica rapida da 350 kW CC, garantendo flessibilità operativa.

S-EWAY



MAN TRUCK & BUS



ETGL

Il messaggio del costruttore è chiaro, la via verso l'elettrificazione è spianata con i veicoli MAN più intelligenti ed ecologici mai realizzati. Oltre a una catena cinematica a emissioni zero e autonomie senza ricariche intermedie, ad esempio, di circa 500 chilometri per la classica applicazione come autoarticolato (eTGX), la nuova generazione di MAN eTruck offre facilità di impiego e un comportamento di marcia eccellente. MAN offre inoltre un ecosistema di eMobility interconnesso in modo intelligente che supporta il cliente al meglio con soluzioni digitali per il lavoro quotidiano. Numerosi gli eTruck MAN disponibili in

vendita nel 2025: facciamo un veloce elenco con i modelli eTGX ed TGS venduti come trattore 4x2 (BL, LL, LL ultraribassato), carro 4x2 (BL, LL), Carro 6x2 (BL, LL, LL ultraribassato), carro 6x4 e carro 8x4-4. Il modello eTGL con carro 4x2. Tutti con le proprie peculiarità: potenza motrice e potenza frenante continue fino a 400 kW per MAN eTGX, postazione di lavoro ergonomica e fino a 235 km di autonomia in un singolo viaggio per MAN eTGL, senza dimenticare MAN eTGS con la sua piacevole sensazione di guida e manovre precise, capacità della batteria di 400 kWh o 480 kWh in base all'interasse e la predisposizione

di fabbrica flessibile per il montaggio di allestimenti. Dietro questi modelli MAN ha riconosciuto lo sviluppo delle batterie come componente chiave e ha sviluppato un processo elettrochimico specifico per le applicazioni delle celle nei veicoli commerciali. Così la produzione delle batterie rimane *in-house*: vengono realizzate nella sede di Norimberga, approfittando dei vantaggi "Made in Germany" e di una tecnologia delle batterie all'avanguardia con autonomie adatte all'impiego pratico, grazie alla lunga durata di utilizzo prevista, fino a 1,6 milioni di chilometri ovvero fino a 13 anni.



ETGX



D E-TECH

RENAULT TRUCKS

La strategia di Renault Trucks è costruita su una convinzione consolidata: l'elettrico non è un'appendice alla gamma tradizionale ma il suo naturale complemento. Non a caso tutta la gamma è disponibile anche in versione E-Tech-100% elettric, ci tengono a far sapere dalla casa madre. **Prodotti in Francia, i diversi modelli si adattano facilmente a qualsiasi tipo di utilizzo e raggio d'azione.**

La gamma comprende quattro modelli principali per i veicoli industriali. Nel segmento dei mezzi di distribuzione urbana, Renault Trucks D E-Tech e Renault Trucks D Wide E-Tech affrontano le sfide quotidiane della consegna e della logistica di primo e ultimo miglio. Nel comparto più pesante troviamo invece Renault Trucks C E-Tech (veicolo pensato per le attività di cantieristica urbana medio-pesanti) e

Renault Trucks T E-Tech (veicolo per la distribuzione regionale delle merci e disponibile in versione trattore o motrice), che portano l'efficienza elettrica anche sui percorsi dove le infrastrutture di ricarica stanno diventando sempre più diffusi. L'adattabilità è la vera forza di questa gamma: ogni modello può essere configurato per rispondere a specifiche esigenze operative: autonomia, carico utile, velocità, accessori specializzati. Il raggio d'azione varia in base alle batterie montate e alle condizioni di utilizzo, ma

i diversi modelli garantiscono la flessibilità necessaria per operare in contesti urbani, periurbani e anche su tratte più lunghe. Per i gestori di flotte, la gamma E-Tech non vuole rappresentare solo un adeguamento normativo alle LEZ, ma un'opportunità di trasformazione operativa. Minori costi di gestione, minore manutenzione, accesso garantito alle aree urbane centrali, immagine aziendale allineata agli impegni di sostenibilità: sono vantaggi che compensano l'investimento iniziale.



T E-TECH

FOCUS **Truck Elettrici**



SCANIA

complessivo e strategia di ricarica in base alle necessità operative di ciascuna flotta. Andando nei dettagli la gamma si divide in due grandi famiglie: elettrico per applicazioni regionali ed elettrico per applicazioni urbane. Nel primo caso abbiamo un **trattore stradale 2 e 3 assi, configurazione 4x2, 6x2 e 6x4, con opzioni cabina P, G, R e S;** nel secondo **autotelai 2, 3 e 4 assi, configurazione 4x2, 6x2, 6x2*4, 6x4 e 8x4*4, con opzioni cabina L, P, G, R e S.** Per la motorizzazione tre scelte: 1 motore

a rivoluzionare il lungo raggio grazie alla possibilità di effettuare ricariche ultraveloci già a partire da quest'anno. A completamento della gamma, Scania offre diversi servizi dedicati alle flotte 100% elettriche, come ricarica, manutenzione e riparazione, servizi digitali e quelli di finanziamento e di assicurazione proposti da **Scania Financial Services.**

La modularità permette di declinare la gamma Scania anche nel campo delle soluzioni alternative al diesel. Infatti, gli **Scania 100% elettrici** si distinguono per un'architettura estremamente flessibile: le batterie, configurabili da 267 fino a 623 kWh, possono essere combinate in diversi modi insieme ai motori elettrici disponibili, da 210 kW a 450 kW, permettendo di bilanciare con precisione autonomia, peso

a 2 marce, 1 motore a 4 marce e 3 motori a sei marce. Nei primi due casi le batterie vanno da 267 a 623 kWh, fino a 534 kWh nella terza opzione. Autonomia fino a 560 km con 29 ton, 515 invece con 42 ton (420 con i 3 motori a sei marce). Questa struttura modulare consente inoltre un'evoluzione rapida verso tecnologie emergenti, tra cui il nuovo standard di ricarica **MCS - Megawatt Charging System**, destinato



FH AERO ELECTRIC

VOLVO

Volvo Trucks è leader mondiale nel settore dei camion elettrici per impieghi medi e pesanti, con ben otto modelli elettrici nel proprio portafoglio, figlia di una strategia sviluppata negli anni. Proviamo a fare un

riassunto di una gamma tra le più ampie a listino: **Volvo FH Aero Electric** è un camion per il trasporto regionale e interregionale con zero emissioni allo scarico. Al suo fianco **Volvo FH Electric** dedicato ai trasporti regionali tra città e per i trasporti per la cantieristica, con un funzionamento fluido e silenzioso.

Volvo FM Low Entry regala un ambiente di guida produttivo e confortevole per un elevato livello di sicurezza nelle città: fino a quattro assi lo rendono perfetto per la raccolta di rifiuti, operazioni di cantieristica e consegna di merci. **Volvo FE Electric** è un camion a tre assi in grado di gestire incarichi come la raccolta dei rifiuti, il trasporto per la cantieristica leggera e le consegne. **Volvo FL Electric** infine risponde ai più elevati standard di sicurezza e ambientali delle città moderne. Piccola anteprima: Volvo Trucks lancerà ufficialmente e inizierà a prendere ordini per il suo nuovo camion elettrico per le lunghe distanze, il Volvo FH Aero Electric con e-axle, nella prima metà del 2026. #

Il **Volvo FMX Electric** è un robusto camion elettrico con autotelaio per la cantieristica e offre un'elevata capacità di carico, un'ottima visuale e un'agile maneggevolezza. Invece **Volvo FM Electric** è perfetto per le consegne di generi alimentari ad alta capacità, il trasporto di container, i servizi con gru e altro ancora nelle aree urbane, il tutto con un impatto ambientale ridotto.



24 marzo 2026

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI



Roma 8°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 |
- Festival Sanremo 2026 |
- Dentro l'Europa



COMUNICATO STAMPA

INFO E IMPRESE

A #FORUMAutoMotive l'appello congiunto della filiera automotive all'UE

"Toccato il fondo, tutti uniti per chiedere la svolta"

MAR 24, 2026

info & imprese



askanews

Segui la Pagina

185.319 follower

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



Roma, 24 mar. – Si è svolto a Milano l'evento dal titolo "Automotive 2026, La svolta è adesso. Non

c'è più tempo!", promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore ideato dal giornalista Pierluigi Bonora. Al centro dell'iniziativa le criticità vissute dal mercato nazionale ed europeo delle quattro ruote, l'avanzata dei brand cinesi, l'impatto della crisi sull'occupazione e le ultime evoluzioni sul pacchetto auto della Commissione UE.

Il promotore di #FORUMAutoMotive, il giornalista Pierluigi Bonora, ha introdotto i lavori: "Sono anni che #FORUMAutoMotive insiste sulla scelleratezza ideologica delle imposizioni di Bruxelles, paventando la situazione del sistema automotive europeo che ora è sotto gli occhi di tutti. I fatti, ahinoi, ci hanno dato ragione. E, in occasione dei lavori di apertura di #FORUMAutoMotive, il settore ha espresso congiuntamente un messaggio univoco: non c'è più tempo, occorre una svolta, adesso!".

Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, nel corso dell'evento ha presentato un aggiornamento del Global Automotive Outlook di AlixPartners, dal quale emerge che nel 2025 il mercato automotive europeo ha mostrato volumi stagnanti in linea con il 2024, mentre l'Italia ha registrato una lieve flessione (-2% vs 2024). Restano lontani i volumi pre-Covid, sia in Europa, sia in Italia e le prospettive di crescita fino al 2030 sono contenute e non permetteranno di ritornare a quei volumi nemmeno nei prossimi anni. La crescita nel settore è guidata dai produttori cinesi, che stanno aumentando la loro presenza in Europa: si prevede un aumento di 0,8 milioni di veicoli entro il 2030 con una quota di mercato dal 9% al 13%. In Italia, la quota è passata dal 3% nel 2024 al 6% nel 2025, raggiungendo il 7% nell'ultimo trimestre grazie alla crescita di BYD, Chery e Leapmotor. Parallelamente, in Europa persiste una condizione di sovraccapacità produttiva destinata a intensificarsi, anche alla luce della progressiva localizzazione dei produttori cinesi nel continente, con un conseguente aumento della pressione competitiva su un'industria

già in forte
sofferenza.

“Il quadro per l’industria occidentale resta particolarmente sfidante: nel contesto attuale di volumi stagnanti e sovraccapacità, i produttori cinesi guadagnano quote di mercato a discapito dei costruttori europei e la filiera sarà messa sotto pressione anche dall’arrivo dei fornitori cinesi abituati a operare con strutture molto snelle, focalizzate su rapidità ed efficienza e facendo leva sull’intelligenza artificiale, in risposta alla forte pressione sui prezzi cui sono abituati in Cina”, ha evidenziato Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners.

Il focus si è poi spostato sugli “Impatti diretti sull’industria, indotto e occupati. Le pressioni italiane per una soluzione basata sul buon senso”, con un talk moderato da Pierluigi Bonora, promotore di #FORUMAutoMotive, con interventi dei giornalisti Marco Marelli e Umberto Zapelloni.

Il primo a intervenire è stato Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e Membro dell’Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee, che ha sottolineato: “La rimodulazione delle regole europee sull’auto è stata insufficiente, c’è bisogno di un’ulteriore revisione su cui siamo impegnati. C’è oggi un problema di produttività, ma anche di colonizzazione del settore automotive da parte dei cinesi. Il rischio è evidente. Se perdiamo la capacità europea di produrre, perdiamo capacità tecnologica anche in altri settori. Senza contare il tema geopolitico delle forniture. Serve una strategia europea che consenta di produrre in maniera profittevole”.

Gli ha fatto eco Marco Bonometti, Presidente e Amministratore Delegato di OMR AUTOMOTIVE

ed ex Presidente di Confindustria Lombardia, che ha evidenziato: “La Cina è avanti diversi anni rispetto all’Europa. C’è un problema di competitività: se non si cambiano le cose, il settore dell’auto non avrà futuro in Europa. Il Green Deal è stato un fallimento, con nobili presupposti, ma con metodi completamente sbagliati. Bisogna partire dal problema energetico. Il settore dell’auto rappresenta 13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di imposte fiscali e lo scorso anno abbiamo perso 100.000 occupati. Dobbiamo creare le condizioni perché ci sia lavoro. La politica non può decidere quali auto vogliono acquistare i cittadini europei e il mercato lo dimostra chiaramente. Dobbiamo far sentire la nostra voce, anche attraverso ad esempio una marcia ordinata su Bruxelles”.

Sugli impatti occupazionali si è soffermato Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL: “I dati di produzione e della componentistica attestano che in Italia siamo a un punto di non ritorno. Il problema riguarda oggi l’intera Europa. Abbiamo manifestato nei mesi scorsi con i sindacati europei a Bruxelles sulla situazione dell’auto. Serve una strategia per l’industria europea che tenga conto delle mutate situazioni economiche e una revisione del quadro regolatorio anche in materia di antitrust, cambiando approccio.

Servono deroghe a quanto previsto oggi per salvare il comparto. Se l’Europa ha trovato il modo di derogare alle spese militari, dovrebbe fare lo stesso per gli

investimenti industriali, perché senza un sostegno all'offerta e al made in Europe i costi vanno fuori mercato".

Poi, spazio al confronto dei rappresentanti della filiera della mobilità, affiancati da esperti e dealer, con alcuni europarlamentari.

Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE: "Il ruolo dell'energia è centrale. Quella che stiamo attraversando può essere la settimana crisi energetica della nostra storia recente. Dal 2019 stiamo vivendo una metamorfosi legislativa a livello europeo che ha definito un quadro regolatorio con un approccio aggressivo e invasivo che ha autoimposto alla nostra industria un pesante dazio. Dal punto di vista normativo abbiamo fatto di tutto per complicarci la vita e per mettere in difficoltà le economie del Continente".

Carlo Fianza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia – ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo): "E' un momento fondamentale per il settore automotive a livello europeo, in particolare sui target per i mezzi pesanti e per le flotte aziendali verdi. Siamo impegnati nel sostenere il tema della neutralità tecnologica, per la sua introduzione nella revisione del pacchetto UE sulla decarbonizzazione. Non c'è più tempo per le mezze misure. Per le flotte verdi siamo riusciti a contenere i target sulle aziende e sui camion. Cercheremo di intervenire per rendere più sensata e "neutra" questa normativa. Abbiamo bisogno della compattezza del settore a nostro sostegno".

Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha sostenuto: "Fino a pochi anni fa idee e posizioni sarebbero state molto diverse, mentre oggi c'è finalmente più consapevolezza di ciò che sta accadendo e di quello che si potrebbe fare. Le politiche europee, una volta avviate, sono difficili da fermare, ma il punto resta sempre lo stesso: se il cliente vuole pagare un'auto 10mila euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla, altrimenti il mercato non riparte. L'incongruità normativa va scardinata senza se e senza ma, perché genera vincoli e costi pesantissimi per chi opera. Abbiamo finalmente alzato la testa come categoria e capito che il problema non è solo l'auto, ma soprattutto l'energia: economicità, disponibilità e ambiente sono i tre pilastri, e se uno viene meno bisogna compensare con gli altri".

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV, ha rinnovato l'invito a unire gli sforzi per una protesta congiunta del settore presso i palazzi di Bruxelles per una manifestazione di sensibilizzazione: "Occorre unire le forze e fare sinergia tra le diverse associazioni, ma si fa una gran fatica a farlo nel nostro Paese. L'Italia è leader nei carburanti alternativi ed è vista come una best practice da molti Paesi nel mondo".

Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, ha commentato i dati appena presentati dal Centro Studi dell'Associazione sul tema dei prezzi delle materie prime a causa dell'instabilità geopolitica nel Golfo: "Il 63% delle nostre imprese segnala aumenti in atto dal 28 febbraio, con rialzi prevalenti nella fascia +3%/+10% e punte fino a +50% su alcune gomme sintetiche (NBR, Polibutadiene), ma a partire dal 1° aprile, cioè fra pochissimi

giorni sono previsti ulteriori aumenti di maggiore entità. L'aspetto più preoccupante di questa situazione è il fatto che quasi la metà dei fornitori non comunica prezzi e tempi di consegna e nemmeno accettano ordini. Le cause principali sono le oscillazioni petrolifere, problemi logistici, costi energetici e la scarsità di materie prime di base. Questi aumenti sono "a prescindere" da quello che saranno gli aumenti del costo dell'energia per produrre e dei costi di trasporto che contribuiranno ad aumentare il costo dei prodotti".

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità e di Federmotorizzazione, ha precisato come qualche anno fa pochi erano contrari al Green Deal: "Le Case automobilistiche non hanno avuto la capacità di porsi delle domande e si sono fidate della strada maestra individuata dalla politica. Il risultato è che nessuno ha sondato il mercato".

Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, ha affermato: "Il convitato di pietra di tutto il dibattito è la Commissione UE, con cui sembra impossibile qualsiasi dialogo. La delocalizzazione delle nostre imprese è iniziata ben prima delle difficoltà energetiche di questi anni. Senza Europa staremmo ancora peggio, ma serve un'altra Europa. Serve una normativa che abiliti tutti i carburanti, non l'imposizione antidemocratica di una sola tecnologia."

Italo Folonari, Presidente di ANIASA, ha rimarcato: "Da qualche anno le Associazioni del mondo automotive stanno collaborando in maniera sempre più efficace, portando avanti delle istanze a livello nazionale ed europeo e riuscendo a fare sistema anche nel nostro settore. L'augurio è che la politica ora sappia ascoltare. L'innovazione è tangibile, ma è anche culturale. Il futuro della mobilità vedrà crescere in modo sempre più significativo le formule pay-per-use. In Europa è stata imposta una pianificazione e in Italia l'effetto è stato che gran parte dei cittadini hanno rinviato l'acquisto ed è cresciuta l'età media del parco circolante. Gli obblighi di quote elettriche per le aziende, di cui si sta parlando a livello europeo, rischiano di generare un doppio binario e disparità sul mercato".

"Mai come in questo frangente #FORUMAutomotive assume rilevanza come momento di confronto tra gli operatori di una filiera che ha bisogno di risposte concrete ed immediate, non c'è più tempo da perdere. Gli eventi delle ultime settimane hanno rafforzato la necessità di scelte europee che abbiano realmente al centro strategicità e pragmatismo. L'industria della raffinazione dei carburanti rappresenta un asset strategico ai fini della sicurezza energetica, ma sinora si è sottovalutato l'impatto delle chiusure e della dipendenza da prodotto finito che arriva da altre regioni. In questa fase, e senza aver imparato nulla dalla crisi del 2022, si sta pagando pegno con il prezzo del gasolio che è raddoppiato in 3 settimane. Si deve fare una valutazione seria sul futuro dell'industria europea e in particolare su quella strategica. L'Italia lo sta facendo ora tocca all'Europa", ha sottolineato Gianni Murano, Presidente di UNEM.

Fabrizia Vigo, Direttore Relazioni Istituzionali e Affari Legali di ANFIA, ha ricordato: "ANFIA ha spinto molto per evitare le delocalizzazioni della filiera della

componentistica. Resta però molto da fare per valorizzare al meglio la manifattura europea. I problemi della nostra filiera sono diversi e vanno affrontati in maniera olistica. La filiera dell'auto si è mossa compatta negli ultimi anni e oggi richiede un dibattito apolitico e non ideologico sul futuro della filiera dell'auto".

Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE, ha sostenuto la necessità di ricevere chiarezza e buon senso dal quadro regolatorio: "L'entrata delle nuove regole europee sulla CO2 hanno avuto un impatto significativo. L'Italia perde molto più della media europea dal 2019 sul fronte delle immatricolazioni. Un tema riguarda la revisione della fiscalità sull'auto che potrebbe riallineare il nostro Paese al resto del Continente. Il settore oggi si muove in maniera sinergica sul fronte della neutralità tecnologica. I competitor cinesi hanno aumentato la concorrenza sul mercato. C'è bisogno che l'Europa guardi a chi l'ha superata.

Spazio poi alle due ruote con Attilio Pogliani, Presidente della Associazione Italiana Concessionari Moto: "Nel mondo delle due ruote siamo più avanti, si fa per dire, rispetto alle auto, con quasi tutti i produttori che si sono trasferiti all'estero. Pur essendoci una grande passione per la moto nel nostro Paese l'industria non riesce ad esprimersi".

A rappresentare la filiera elettrica il Presidente di Motus-E, Fabio Pressi: "Credo che la sfida della transizione ecologica si possa vincere tutti insieme sulla base di un approccio pragmatico e scientifico. Non dobbiamo cercare nemici, ma capire le potenzialità della transizione e spingere sul dialogo e sull'innovazione. Rischiamo di perdere la battaglia sulle batterie e sui software, senza averle comprese. Se non investiremo, perderemo anche la sfida della guida autonoma".

Marco Seimandi, Vice President di Westport Fuel Systems Italia, ha poi aggiunto: "Il settore dei carburanti gassosi nel nostro Paese è ancora di nicchia, ma in crescita. In questo momento l'Europa la percepiamo come un nemico esistenziale che mette a rischio l'intero comparto nel giro di pochi anni".

"Il modello di decarbonizzazione europea non interessa a nessuno. Stiamo trascurando il fattore industriale nelle scelte – ha rimarcato Andrea Taschini, Advisor e Manager Automotive -. La Cina è un nostro nemico endemico. L'auto elettrica è e resta un prodotto indifferenziato e su cui per diversi fattori (costo del lavoro e materie prime su tutti) non siamo competitivi rispetto ai produttori cinesi".

Mario Verna, Manager Automotive, ha provocatoriamente affermato: "Siamo tutti un po' reduci di una guerra di sfinito che in Europa ha visto quasi tutti vinti. Quello che sta accadendo in un sistema in contrazione, è che aumentano i player, i costi e i punti vendita".

A margine dell'evento il promotore del movimento Pierluigi Bonora ha consegnato il "Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026", riconoscimento che viene consegnato a personalità del

settore

che si sono distinti per capacità e obiettivi raggiunti, a Maria Conti, Chief Communication di Ferrari, con la seguente motivazione: "Entrata nel mondo dell'auto 21 anni fa si è subito distinta per le doti professionali, la sua visione creativa insieme alla capacità di relazionarsi con i media. Un percorso che l'ha portata con pieno merito a guidare la strategia di comunicazione del Cavallino rampante".



Home
Politica
Economia
Esteri
Cronaca
Sport
Sociale
Cultura
Spettacolo
Videonews

Salute e Benessere
Transizione
Ecologica
Scienza e
Innovazione
Agrifood
Turismo
Motori

Sistema
Trasporti
Lifestyle e
Design
Made in Italy
Start Up
Moda
Info e Imprese

Abruzzo
Basilicata
Calabria
Campania
Emilia Romagna
Friuli Venezia
Giulia
Lazio
Liguria
Lombardia
Marche

Molise
Piemonte
Puglia
Sardegna
Sicilia
Toscana
Trentino Alto
Adige
Umbria
Valle d'Aosta
Veneto

Asia
Nomi e Nomine
Crisi Climatica
Cyber Affairs
Askaenergy
Italiani nel mondo
Europa Building
Sguardi
Mondo Tech
Milano-Cortina 2026
Festival Sanremo
2026
Dentro l'Europa

Chi siamo
La Redazione
Area Clienti
Disclaimer e
Privacy
Informativa
Cookie
Whistleblowing
Pubblicità

askanews

Editore: askanews S.p.A.
Sede Legale: Via Prenestina 685, 00155 Roma
Sedi Operative: Via Prenestina 683, 00155 Roma
Corso Europa 7, 20122 Milano - Via della Scala 11, 50123 Firenze
Ph. +39 06695391
Capitale Sociale: € 1.765.412,00 i.v. - P.I. 01719281006 - C.F. 07201450587

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il pressing

Bonometti rilancia: «Un cambio di passo per l'automotive»

• Il leader del gruppo Omr torna a sollecitare l'Ue per il futuro dell'industria: «Servono unità, scelte coraggiose e chiarezza»



Marco Bonometti

MILANO L'attuazione del Green Deal europeo nel settore automotive sta evidenziando criticità strutturali sempre più rilevanti, con impatti concreti su industria e occupazione. «Stiamo affrontando una transizione senza strumenti industriali adeguati e con costi energetici fuori controllo. In queste condizioni, la competitività delle imprese europee è seriamente compromessa», ha sottolineato Marco Bonometti, Cavaliere del Lavoro e leader del gruppo Omr Automotive con quartier generale a Rezzato, in occasione della prima giornata del «#ForumAutoMotive» a Milano.

Le tensioni geopolitiche in Medio Oriente, inclusa la dinamica tra Iran, Stati Uniti e Paesi Arabi, «stanno ulteriormente aumentando costi e incertezza per le imprese europee, aggravando un quadro già complesso», ha aggiunto Bonometti, evidenziando che dall'approvazione del Green Deal oltre 100.000 posti di lavoro sono già stati persi nella filiera automotive europea, con la previsione di altri 400.000 nei prossimi mesi, in particolare nella componentistica. «Casi industriali come Volkswagen confermano un trend di progressivo indebolimento della base produttiva europea. Non si tratta più di singoli episodi, ma di un fenomeno strutturale che rischia di diventare irreversibile», ha aggiunto Marco Bonometti.

Alla radice del problema, secondo il leader del gruppo Omr Automotive, c'è

l'assenza di una vera politica industriale europea: «L'Europa non può limitarsi a imporre regole: deve creare le condizioni per produrre e investire - ha rilanciato Bonometti -. Senza una politica industriale e senza tutela del lavoro europeo, il rischio è quello di delocalizzare intere filiere», ha proseguito rimarcando «che è necessario un intervento urgente». Le istituzioni europee «devono garantire certezza e semplificazione normativa, rafforzare una politica industriale capace di competere a livello globale», promuovendo investimenti mirati in energia e manifattura e introdurre misure concrete a tutela del lavoro e delle filiere, anche attraverso meccanismi di localizzazione produttiva.

Per Marco Bonometti «servono unità, chiarezza e scelte coraggiose. La transizione ecologica deve essere anche economicamente e socialmente sostenibile. Senza industria non c'è occupazione e senza occupazione non c'è futuro per l'Europa». Un ulteriore pressing sull'Europa a pochi giorni da quello, lanciato proprio da Brescia, in occasione dell'approfondimento sul comparto automotive promosso da Anfia e ospitato nella sede di Confindustria Bs.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

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

AUTO EUROPA: ANFIA, PER OBIETTIVI SU EMISSIONI SERVONO CARBURANTI RINNOVABILI

24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 24 mar - 'Dopo un avvio d'anno fiacco, a febbraio l'Europa dell'auto mostra timidi segnali di ripresa, pur rimanendo in flessione nel cumulato dei primi due mesi'. Così Roberto Vavassori, presidente di Anfia, commentando i dati auto europei pubblicati da Acea.

'Guardando alle alimentazioni, la quota complessiva di auto Bev - che in Italia si ferma all'8%, la più bassa tra i major market - si attesta al 18,3% e registra nuovamente una crescita a doppia cifra (+20,6%). Sebbene il segmento delle vetture elettriche continui a evidenziare risultati positivi in questi mesi, così come quello delle Phev, ad oggi in Europa la gran parte degli acquirenti continua a scegliere altre tecnologie. Per raggiungere gli obiettivi climatici fissati per il 2030 e il 2035, bisognerà, quindi, trovare il modo di decarbonizzare questa porzione di mercato, puntando anche sui carburanti rinnovabili', sottolinea Vavassori.

Com-Fla-

Gli ultimi video Radiocor

(RADIOCOR) 24-03-26 12:56:20 (0371)ENE 5 NNNN

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Acea	21,74	+0,00	13.16.59	21,40	21,80	21,76

TAG

ENERGIA PRODUC. DISTRIBUZ. ENERGIA ELETTRICA GAS E ACQUA
EUROPA ITALIA ACEA ECONOMIA COMMERCIO ITA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

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

MERCATO AUTO UE, ANFIA: TIMIDA RIPRESA A FEBBRAIO

teleborsa



(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea, **a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 865.437 unità, l'1,4% in più rispetto a febbraio 2025.**

Nel primo bimestre del 2026, i volumi immatricolati raggiungono

1.664.680 unità, con una variazione negativa dell'1,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "Dopo un avvio d'anno fiacco, a febbraio l'Europa dell'auto mostra timidi segnali di ripresa (+1,4%), pur rimanendo in flessione nel cumulato dei primi due mesi (-1,2%) - commenta Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.

Guardando alle alimentazioni, la quota complessiva di auto BEV - che in Italia si ferma all'8%, la più bassa tra i major market - si atesta al 18,3% e registra nuovamente una crescita a doppia cifra (+20,6%).

Sebbene il segmento delle vetture elettriche continui a evidenziare risultati positivi in questi mesi, così come quello delle PHEV, ad oggi in Europa la gran parte degli acquirenti continua a scegliere altre tecnologie. Per raggiungere gli obiettivi climatici fissati per il 2030 e il 2035, bisognerà, quindi, trovare il modo di decarbonizzare questa porzione di mercato, puntando anche sui carburanti rinnovabili".

Guardando invece al complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 979.321 unità, (+1,7% su febbraio 2025). Nei primi due mesi del 2026, i volumi immatricolati raggiungono

1.940.321 unità (-1% rispetto a gennaio-febbraio 2025).

Nel secondo mese dell'anno, quattro dei cinque major market (incluso UK) registrano una variazione positiva: +14% **l'Italia**, che realizza la migliore performance, seguita da Spagna (+7,5%), Regno Unito (+7,2%) e Germania (+3,8%). In flessione, invece, la Francia con un calo a doppia cifra (-14,7%).

Nell'area UE, dal punto di vista delle alimentazioni, a febbraio risultano in crescita sia le auto BEV, come già segnalato, sia le ibride plug-in (PHEV), a +32,1% con il 9,7% di quota, sia le ibride tradizionali (+10,1%, con il 38,7% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 576.843 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 66,7% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 28% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 187.969 unità a febbraio, in aumento del 32,4% e con una quota del 27,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi.

In Italia, i volumi totalizzati a febbraio 2026 si attestano a 157.248 unità, **in crescita del 14%**. Nei primi due mesi del 2026, **le immatricolazioni complessive ammontano a 299.239 unità, con un rialzo del 10,2% rispetto ai volumi dello stesso**

periodo del 2025.

(TELEBORSA) 24-03-2026 17:06

[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



LA VOCE

AGGIORNAMENTI
SCARICA L'APP

SCOPRI COSA FARE
EVENTI &
APPUNTAMENTI

RESTA AGGIORNATO
NEWSLETTER

Edicola
Digitale

Shop

Ultime Notizie Cronaca Attualità Torino Italia Storia Esteri Calcio Italia Sport Vetrine Necrologie DAL TERRITORIO

La Voce degli Animali Costume e Società Pianeta Sanità Economia Dai Comuni CRPiemonte

>
Giornale La Voce
>
Attualità

Attualità

L'Europa rallenta sull'elettrico: 8 auto su 10 non sono green

Segnali di ripresa del mercato, ma la svolta green resta lontana dagli obiettivi



VIRGINIA SERPE

Email:

media@giornalelavoce.it

24 MARZO 2026 - 11:21



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

L'Europa rallenta sull'elettrico: 8 auto su 10 non sono green
 Il mercato europeo dell'auto prova a rialzare la testa, ma la **transizione verso l'elettrico** resta ancora incompleta. I dati di febbraio indicano una crescita contenuta, un +1,4%, che segue un avvio d'anno debole e non basta a invertire la tendenza negativa del primo bimestre, ancora in calo. È un segnale, ma non una svolta.

A sottolinearlo è il presidente di **Anfia**, Roberto Vavassori, che parla di una ripresa "timida", inserita in un contesto ancora fragile. Ma il dato più significativo riguarda le scelte dei consumatori: in Europa, oggi, circa **l'80% degli acquirenti continua a non scegliere veicoli elettrici o ibridi**.

Un numero che racconta più di qualsiasi statistica. Nonostante la crescita delle auto a batteria, che raggiungono una quota del 18,3% e registrano incrementi a doppia cifra, la maggioranza del mercato resta legata alle motorizzazioni tradizionali o comunque alternative all'elettrico puro. Un fenomeno che evidenzia il **divario tra obiettivi politici e realtà industriale e sociale**.

Il caso italiano è ancora più emblematico. Nel nostro Paese, la quota di auto elettriche si ferma all'8%, la più bassa tra i principali mercati europei. Un dato che riflette criticità note: costi ancora elevati, infrastrutture di ricarica insufficienti e una diffidenza diffusa tra i consumatori, soprattutto fuori dai grandi centri urbani.

Ma il rallentamento non è solo italiano. Anche a livello europeo, la crescita dell'elettrico, pur costante, non è sufficiente a trainare l'intero mercato verso una trasformazione rapida. Le ibride plug-in seguono una traiettoria simile, ma non riescono a colmare il divario. Il risultato è un sistema ancora in transizione, dove convivono tecnologie diverse e dove la **domanda resta prudente**.



Il nodo è strategico. L'Unione Europea ha fissato obiettivi ambiziosi per il 2030 e il 2035, con una progressiva riduzione delle emissioni e lo stop alla vendita di auto a combustione interna. Ma, alla luce dei dati attuali, la strada appare più complessa del previsto.

Se quattro automobilisti su cinque continuano a scegliere motori non elettrici, significa che la transizione non può basarsi esclusivamente su una tecnologia. È su questo punto che si inserisce la riflessione di **Anfia**, che invita a considerare anche altre soluzioni per la **decarbonizzazione del settore**.

Tra queste, un ruolo crescente potrebbe essere giocato dai **carburanti rinnovabili**, in grado di ridurre le emissioni senza richiedere una sostituzione immediata del parco circolante. Una prospettiva che apre un dibattito più ampio sulle strategie industriali e sulle politiche energetiche europee.

Nel frattempo, il mercato resta in equilibrio instabile. Da un lato, le case automobilistiche continuano a investire nell'elettrico, spinte dalle normative e dalla competizione globale. Dall'altro, i consumatori mostrano cautela, frenati da costi, infrastrutture e incertezze tecnologiche.

In questo contesto, anche i segnali di ripresa delle immatricolazioni assumono un significato relativo. Non indicano una vera ripartenza, ma piuttosto una fase di **assessamento**, in cui il settore cerca un nuovo equilibrio. Il rischio, evidenziato da diversi osservatori, è quello di una transizione a due velocità: più rapida nei Paesi con maggiori investimenti e infrastrutture, più lenta altrove.

Edicola digitale

Leggi l'ultima edizione
 Acquista l'edizione

Ultimi Video

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Una dinamica che potrebbe ampliare le differenze tra i mercati europei e mettere sotto pressione l'intera filiera industriale. La sfida, dunque, non è solo tecnologica, ma anche economica e sociale. Perché la mobilità del futuro non si costruisce solo nei laboratori o nelle fabbriche, ma anche nelle scelte quotidiane di milioni di automobilisti. E, almeno per ora, la direzione appare meno lineare di quanto previsto.



Val della Torre, disperso nei boschi: salvato nella notte dopo ore di ricerche (FOTO)

Ore di apprensione a Val della Torre, uomo in ipotermia recuperato dai soccorsi



Centrodestra sotto shock: "Non ci aspettavamo questo scarto", scoppia la resa dei conti interna

Tra accuse e silenzi, la sconfitta al referendum apre il caso Sud e divide la coalizione



Auto usate, il 2026 parte in calo: flessione record negli ultimi 40 mesi

È il calo più significativo degli ultimi 40 mesi

Tag

Roberto Vavassori, Anfia, Unione Europea, Europa, Italia, auto elettriche, auto ibride, emissioni, infrastrutture di ricarica, mobilità elettrica

Commenti scrivi/Scopri i commenti

Condividi le tue opinioni su Giornale La Voce



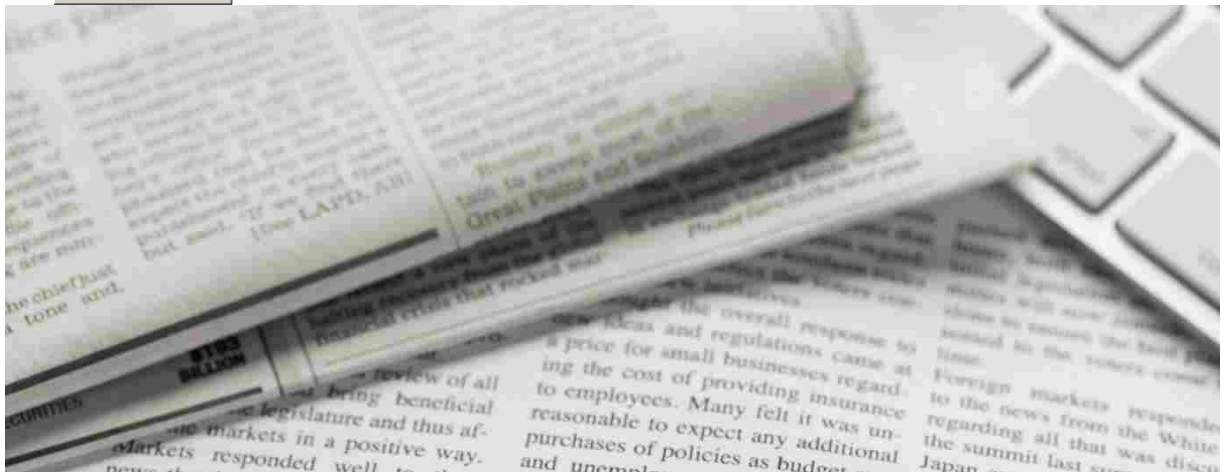
Caratteri rimanenti: 400

Invia

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter

Ricevi gratuitamente, ogni giorno, le notizie più fresche direttamente via email!

Email



Dentro la notizia La newsletter del giornale La Voce



LE TUE NUOVE FINESTRE IN ALLUMINIO a soli 99€/mese!



Scopri i dettagli dell'offerta su fresiaalluminio.com

Mercato auto Ue, ANFIA: timida ripresa a febbraio

Bimestre ancora in rosso (Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea, a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 865.437 unità, l'1,4% in più rispetto a febbraio 2025. Nel primo bimestre del 2026, i volumi immatricolati raggiungono 1.664.680 unità, con una variazione negativa dell'1,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Dopo un avvio d'anno fiacco, a febbraio l'Europa dell'auto mostra timidi segnali di ripresa (+1,4%), pur rimanendo in flessione nel cumulato dei primi due mesi (-1,2%) commenta Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Guardando alle alimentazioni, la quota complessiva di auto BEV che in Italia si ferma all'8%, la più bassa tra i major market si attesta al 18,3% e registra nuovamente una crescita a doppia cifra (+20,6%). Sebbene il segmento delle vetture elettriche continui a evidenziare risultati positivi in questi mesi, così come quello delle PHEV, ad oggi in Europa la gran parte degli acquirenti continua a scegliere altre tecnologie. Per raggiungere gli obiettivi climatici fissati per il 2030 e il 2035, bisognerà, quindi, trovare il modo di decarbonizzare questa porzione di mercato, puntando anche sui carburanti rinnovabili. Guardando invece al complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 979.321 unità, (+1,7% su febbraio 2025). Nei primi due mesi del 2026, i volumi immatricolati raggiungono 1.940.321 unità (-1% rispetto a gennaio-febbraio 2025). Nel secondo mese dell'anno, quattro dei cinque major market (incluso UK) registrano una variazione positiva: +14% l'Italia, che realizza la migliore performance, seguita da Spagna (+7,5%), Regno Unito (+7,2%) e Germania (+3,8%). In flessione, invece, la Francia con un calo a doppia cifra (-14,7%). Nell'area UE, dal punto di vista delle alimentazioni, a febbraio risultano in crescita sia le auto BEV, come già segnalato, sia le ibride plug-in (PHEV), a +32,1% con il 9,7% di quota, sia le ibride tradizionali (+10,1%, con il 38,7% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 576.843 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 66,7% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 28% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 187.969 unità a febbraio, in aumento del 32,4% e con una quota del 27,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi. In Italia, i volumi totalizzati a febbraio 2026 si attestano a 157.248 unità, in crescita del 14%. Nei primi due mesi del 2026, le immatricolazioni complessive ammontano a 299.239 unità, con un rialzo del 10,2% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2025.



NewsProveDa SapereMotor1 ProVideoFotoSaloni dell'auto

Home News Attualità e mercato
 Auto, appello all'Europa: "Serve cambiare subito"
 Dal #FORUMAutoMotive un messaggio urgente: regole più semplici e aiuti concreti per salvare industria e lavoro



Foto di: FORUMAutoMotive

Di: Eleonora Lilli
 24 Mar alle 10:54

Condividi

Così com'è oggi, il sistema non regge più e servono decisioni concrete per evitare conseguenze pesanti su produzione e occupazione. È da qui che parte il messaggio lanciato a Milano durante l'evento "Automotive 2026, la svolta è adesso. Non c'è più tempo!", organizzato da #FORUMAutoMotive, il movimento fondato dal giornalista Pierluigi Bonora.

La posizione è condivisa da tutta la filiera: "Abbiamo toccato il fondo, siamo tutti uniti per chiedere una svolta immediata".

Un mercato fermo mentre cresce la concorrenza

A descrivere lo scenario è Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, società internazionale di consulenza: secondo lui il mercato europeo dell'auto è fermo e non tornerà ai livelli pre-Covid nemmeno nei prossimi anni, mentre i costruttori cinesi continuano a guadagnare terreno fino a poter raggiungere il 13% entro il 2030.

Sulla stessa linea Pierluigi Bonora, promotore dell'iniziativa, che sottolinea come il settore stia pagando oggi scelte politiche fatte negli anni passati e ribadisce che non c'è più tempo da perdere per cambiare direzione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

VIDEO

A preoccupare è anche la crescita sempre più visibile dei marchi asiatici. Guido Guidesi, assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia, parla apertamente del rischio di perdere capacità produttiva in Europa, spiegando che senza un'industria forte si rischia di perdere anche competenze tecnologiche strategiche.

Più diretto Marco Bonometti, presidente di OMR Automotive (azienda italiana della componentistica), che evidenzia come la Cina sia ormai avanti anni rispetto all'Europa e che, senza un cambio di passo, il settore rischia di non avere futuro.

Energia, regole e lavoro: i nodi da sciogliere
Il problema non è solo industriale, ma anche sociale. Ferdinando Uliano, segretario generale della FIM-CISL, avverte che la situazione italiana è vicina a un punto di non ritorno e che serve una strategia europea capace di difendere occupazione e produzione.

Paolo Borchia, Eurodeputato, Coordinatore ID in Commissione ITRE, mette al centro il tema energia, spiegando che i costi elevati e le scelte normative degli ultimi anni hanno reso più difficile competere per le imprese europee. Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro Commissione TRAN (Trasporti e turismo), insiste invece sulla necessità di regole più neutrali dal punto di vista tecnologico, per non penalizzare il settore.

Dal mondo della distribuzione arriva la posizione di Massimo Artusi, presidente di Federauto (federazione dei concessionari), che sottolinea un punto semplice: se le auto costano troppo, i clienti non comprano e il mercato si blocca.

Maria Rosa Baroni, presidente di NGV Italia (associazione legata ai carburanti alternativi), invita a fare squadra tra le diverse realtà del settore, mentre Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma (associazione dei produttori di pneumatici), segnala l'aumento dei costi delle materie prime e le difficoltà nella catena di approvvigionamento.

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità e di Federmotorizzazione, evidenzia come in passato il settore abbia seguito senza troppe domande le scelte politiche, senza ascoltare davvero il mercato. Matteo Cimenti, presidente di Assogasliquidi-Federchimica, chiede invece un'Europa più aperta a diverse soluzioni tecnologiche, senza puntare su una sola strada.

Italo Folonari, presidente di ANIASA (associazione del noleggio e mobilità), osserva che molti italiani stanno rimandando l'acquisto dell'auto, con un parco circolante sempre più vecchio. Gianni Murano, presidente di UNEM (Unione Energie per la Mobilità), richiama l'attenzione sul ruolo strategico dell'energia e sui rischi legati alla dipendenza dall'estero.

Fabrizia Vigo, Direttore Relazioni Istituzionali e Affari Legali di ANFIA (l'associazione nazionale della filiera auto), sottolinea la necessità di difendere la produzione europea, mentre Roberto Pietrantonio, presidente di UNRAE (l'associazione delle case estere), chiede maggiore chiarezza sulle regole e una revisione della fiscalità per rilanciare il mercato.

Anche il mondo delle due ruote è in difficoltà: Attilio Pogliani, presidente dei concessionari moto, ricorda che gran parte della produzione si è spostata all'estero. Sul fronte elettrico, Fabio Pressi, presidente di Motus-E, invita invece a non perdere le opportunità della transizione, ma a investire di più in innovazione.

Marco Seimandi, manager di Westport Fuel Systems, evidenzia le difficoltà del settore dei carburanti alternativi, mentre Andrea Taschini, Advisor e Manager Automotive, sottolinea come l'Europa stia perdendo competitività proprio sull'auto elettrica. Chiude Mario Verna, Manager Automotive, con una visione critica: in un mercato che si restringe, aumentano i costi e la pressione su tutta la filiera.

Il messaggio finale è condiviso: senza interventi concreti su energia, regole e competitività, il rischio è che l'industria automobilistica europea perda terreno in modo irreversibile.

Leggi anche

Addio ad AC Schnitzer: dopo 40 anni il tuner delle BMW chiude

Pirelli porta i suoi pneumatici da supercar sul mercato dei ricambi

Condividi quest'articolo

DI TENDENZA	
DS N°7, gli interni del nuovo SUV francese fatto in Italia	
Le Mercedes di una volta sono tomate? Come va la nuova GLC 2026	
Le 10 auto diesel più economiche sul mercato: guida all'acquisto	
Jeep Avenger vs Ford Puma, duello tra crossover ibridi ed elettrici	

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Mercato auto Ue, ANFIA: timida ripresa a febbraio

Bimestre ancora in rosso

TELEBORSA

Publicato il 24/03/2026
Ultima modifica il 24/03/2026 alle ore 17:06



Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea, a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 865.437 unità, l'1,4% in più rispetto a febbraio 2025.

Nel primo bimestre del 2026, i volumi immatricolati raggiungono 1.664.680

unità, con una variazione negativa dell'1,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "Dopo un avvio d'anno fiacco, a febbraio l'Europa dell'auto mostra timidi segnali di ripresa (+1,4%), pur rimanendo in flessione nel cumulato dei primi due mesi (-1,2%) - commenta Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.

Guardando alle alimentazioni, la quota complessiva di auto BEV - che in Italia si ferma all'8%, la più bassa tra i major market - si attesta al 18,3% e registra nuovamente una crescita a doppia cifra (+20,6%).

Sebbene il segmento delle vetture elettriche continui a evidenziare risultati positivi in questi mesi, così come quello delle PHEV, ad oggi in Europa la gran parte degli acquirenti continua a scegliere altre tecnologie. Per raggiungere gli obiettivi climatici fissati per il 2030 e il 2035, bisognerà, quindi, trovare il modo di decarbonizzare questa porzione di mercato, puntando anche sui carburanti rinnovabili".

Guardando invece al complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 979.321 unità, (+1,7% su febbraio 2025). Nei primi due mesi del 2026, i volumi immatricolati raggiungono 1.940.321 unità (-1% rispetto a gennaio-febbraio 2025).

Nel secondo mese dell'anno, quattro dei cinque major market (incluso UK) registrano una variazione positiva: +14% **l'Italia**, che realizza la migliore performance, seguita da Spagna (+7,5%), Regno Unito (+7,2%) e Germania (+3,8%). In flessione, invece, la Francia con un calo a doppia cifra (-14,7%).

Nell'area UE, dal punto di vista delle alimentazioni, a febbraio risultano in crescita sia le auto BEV, come già segnalato, sia le ibride plug-in (PHEV), a

cerca un titolo

LEGGI ANCHE

24/02/2026



Auto, Anfia: "Falsa partenza in Europa a gennaio, serve neutralità tecnologica e tutela dell'industria"

30/01/2026

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

27/01/2026

Auto, mercato europeo a dicembre: i numeri ANFIA

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

24/03/2026

Gap prima a rendere operativi pagamenti con AI di Gemini

24/03/2026

Poste, Lasco: integrazione con TIM sarà naturale, continueremo a investire sulle persone

24/03/2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

+32,1% con il 9,7% di quota, sia le ibride tradizionali (+10,1%, con il 38,7% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 576.843 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 66,7% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 28% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 187.969 unità a febbraio, in aumento del 32,4% e con una quota del 27,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi.

In Italia, i volumi totalizzati a febbraio 2026 si attestano a 157.248 unità, **in crescita del 14%**. Nei primi due mesi del 2026, **le immatricolazioni complessive ammontano a 299.239 unità, con un rialzo del 10,2% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2025.**

Banco BPM, Goldman Sachs ha una quota potenziale del 5,365%

🕒 24/03/2026

Poste, Del Fante: OPAS su TIM rappresenta naturale evoluzione di percorso iniziato anni fa

> Altre notizie

CALCOLATORI

Casa

Calcola le rate del mutuo

Auto

Quale automobile posso permettermi?

Titoli

Quando vendere per guadagnare?

Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

Servizio a cura di teleborsa

LA STAMPA

GEDI News Network S.p.A.

Via Ernesto Lugaro n. 15 - 10126 Torino - P.I. 01578251009 Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di GEDI Gruppo Editoriale S.p.A.

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

Scrivi alla redazione

Cookie Policy

Dichiarazione di accessibilità

Pubblicità

Privacy

Riserva TDM

Dati Societari

CMP

Contatti

Sede

I diritti delle immagini e dei testi sono riservati. È espressamente vietata la loro riproduzione con qualsiasi mezzo e l'adattamento totale o parziale.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

HOME NEWSTECA

MISSIONLINE
Notizie di mobilità e viaggi aziendali

Sfogliare online
le riviste
Mission di
Business
Travel e Fleet



SPOTLIGHT

Tabella ACI 2026 per rimborso chilometrico e fringe benefit



TRAVEL FLEET MICE EVENTI RIVISTE ANALISI

NUOVO GRANDLAND
AL PAR
TUO
Scopri l'offerta

NUOVO GRANDLAND
RE
SINESS
Scopri l'offerta



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER



Homepage > Mission Fleet

Il nostro settore Automotive ha davvero toccato il fondo? I dati sui cinesi (che non fanno paura) e le scelte da fare

24 Marzo 2026 A cura della redazione

Automotive 2026, La svolta è adesso. Non c'è più tempo! Questo il titolo, condiviso da molti esperti e leader di settore, dell'evento #FORUMAutoMotive promosso da **Pierluigi Bonora**, giornalista e fondatore del movimento che ha aperto i lavori ieri a Milano denunciando anni di "scelleratezza ideologica delle imposizioni di Bruxelles" e sottolineando come i fatti abbiano ormai confermato i timori espressi dal movimento negli anni precedenti.

I dati di mercato Automotive – AlixPartners

Emanuele Cordone, Partner di AlixPartners, ha presentato l'aggiornamento del Global Automotive Outlook con dati preoccupanti per il settore auto in Europa:

- Il mercato europeo nel 2025 ha mostrato volumi stagnanti, in linea con il

SFOGLIA L'ULTIMO NUMERO DI MISSION



SFOGLIA L'ULTIMO NUMERO DI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

2024

- L'Italia ha registrato una **flessione del -2%** rispetto al 2024
- I volumi pre-Covid restano irraggiungibili anche nelle previsioni fino al 2030
- I produttori cinesi aumenteranno la loro presenza di **0,8 milioni di veicoli entro il 2030**, portando la quota di mercato europea dal **9% al 13%**
- In Italia la quota cinese è passata dal **3% nel 2024 al 6% nel 2025**, raggiungendo il **7% nell'ultimo trimestre** grazie alla crescita di **BYD, Chery e Leapmotor**
- Persiste una condizione di **sovraccapacità produttiva** destinata ad aggravarsi con la localizzazione dei produttori cinesi in Europa

Occupazione e politica industriale per l'auto

Guido Guidesi, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Lombardia e membro dell'Alleanza tra le 40 Regioni Automotive Europee, ha giudicato insufficiente la rimodulazione delle regole europee, avvertendo del rischio di perdere non solo capacità produttiva automotive ma anche tecnologica in altri settori, con ricadute geopolitiche sulle forniture.

Marco Bonometti, Presidente e AD di OMR Automotive ed ex Presidente di Confindustria Lombardia, ha ricordato che il settore rappresenta **13 milioni di lavoratori e 400 miliardi di euro di gettito fiscale**, con una perdita di **100.000 occupati solo nel 2025**. Ha definito il Green Deal "un fallimento con nobili presupposti ma metodi completamente sbagliati" e ha invocato una "marcia ordinata su Bruxelles".

Ferdinando Uliano, Segretario Generale FIM-CISL, ha parlato di "punto di non ritorno" per l'Italia e l'Europa, chiedendo deroghe agli investimenti industriali analoghe a quelle già concesse per le spese militari.

Le scelte della UE e la idee di alcuni europarlamentari sull'automotive

Paolo Borchia, Eurodeputato e Coordinatore ID in Commissione ITRE, ha parlato di una potenziale "settima crisi energetica della storia recente" e ha criticato il quadro regolatorio europeo come "aggressivo e invasivo".

Carlo Fidanza, Capo Delegazione di Fratelli d'Italia - ECR e membro della Commissione TRAN, ha ribadito l'impegno per la **neutralità tecnologica** nella revisione del pacchetto UE sulla decarbonizzazione, annunciando interventi sui target per mezzi pesanti e flotte aziendali.

La filiera della mobilità italiana

Massimo Artusi, Presidente di Federauto, ha puntato il dito sull'incongruità normativa che impedisce al mercato di ripartire, sintetizzando il problema: "Se il cliente vuole pagare un'auto 10.000 euro, bisogna metterlo in condizione di trovarla".



FOCUS NEWS



4 MARZO 2026

Gestione flotte aziendali: l'outsourcing della movimentazione veicoli come leva di efficienza



1 NOVEMBRE 2025

Nuovo Grandland: il "Blitz" dell'ammiraglia di casa Opel

PIÙ LETTE



16 MARZO 2026

Cambio gomme estive 2026: data, costo, regole, multe, eccezioni, codici velocità e bonus



25 FEBBRAIO 2026

Sciopero aerei e aeroporti giovedì 26 febbraio 2026: orari, voli garantiti, rimborsi e alternative



11 MARZO 2026

Scioperi marzo 2026: aerei, treni e mezzi, il calendario delle proteste



8 MARZO 2026

Scioperi treni marzo 2026: Italo, Trenitalia e Trenord indenni il 9 ma non l'11

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma, ha presentato dati allarmanti sulle materie prime: il **63% delle imprese** segnala aumenti di prezzi dal 28 febbraio, con rialzi nella fascia **+3%/+10%** e punte fino a **+50%** su alcune gomme sintetiche (NBR e Polibutadiene). Quasi la metà dei fornitori non comunica prezzi né tempi di consegna. Dal 1° aprile sono previsti ulteriori rincari.

Italo Folonari, Presidente di ANIASA, ha segnalato come gli obblighi di quote elettriche per le flotte aziendali rischiano di creare un "doppio binario" nel mercato, e ha sottolineato la crescita dell'età media del parco circolante italiano come effetto delle politiche europee.

Gianni Murano, Presidente di UNEM, ha denunciato che il prezzo del gasolio è **raddoppiato in tre settimane**, frutto di una dipendenza dalla raffinazione estera che non ha tratto lezioni dalla crisi energetica del 2022.

Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE, ha evidenziato come l'Italia perda molto più della media europea nelle immatricolazioni dal 2019 e ha invocato una revisione della fiscalità sull'auto per riallineare il Paese al resto del Continente.

Fabrizia Vigo, Direttore Relazioni Istituzionali di ANFIA, ha chiesto un "dibattito apolitico e non ideologico" sul futuro della componentistica, settore per il quale l'associazione ha lottato contro le delocalizzazioni.

Maria Rosa Baroni, Presidente di NGV, ha ricordato il primato italiano nei carburanti alternativi, considerato una best practice a livello mondiale, e ha rinnovato l'appello a una manifestazione congiunta a Bruxelles.

Simonpaolo Buongiardino, Presidente di Confcommercio Mobilità e Federmotorizzazione, ha criticato le Case automobilistiche per non aver "sondato il mercato" prima di allinearsi acriticamente alle politiche europee.

Matteo Cimenti, Presidente di Assogasliquidi-Federchimica, ha chiesto una normativa che "abiliti tutti i carburanti" invece dell'imposizione di un'unica tecnologia, definendo l'atteggiamento della Commissione UE come un "convitato di pietra" con cui sembra impossibile dialogare.

Fabio Pressi, Presidente di Motus-E, ha offerto una voce diversa dal coro, invitando a non cercare nemici ma a cogliere le potenzialità della transizione ecologica, avvertendo però del rischio di perdere le sfide su batterie, software e guida autonoma senza adeguati investimenti.

Attilio Pogliani, Presidente dell'Associazione Italiana Concessionari Moto, ha segnalato come nel settore delle due ruote la situazione sia persino più critica, con quasi tutti i produttori già trasferiti all'estero.

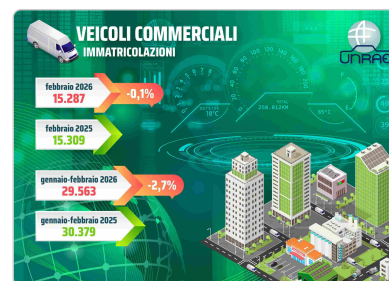
Premio speciale per il Cavallino rampante

A margine dell'evento, Pierluigi Bonora ha consegnato il **Premio speciale #FORUMAutoMotive 2026** a **Maria Conti**, Chief Communication di Ferrari, per i suoi 21 anni nel settore e per la guida della strategia di comunicazione del Cavallino Rampante.



Veicoli commerciali leggeri: mercato fermo a febbraio: 0,1% sul 2025 ma -15,5% rispetto al 2024

Dopo tre mesi consecutivi di calo, a febbraio 2026 il mercato dei veicoli commerciali leggeri torna ad una sostanziale stabilità, segnando un -0,1% con 15.287 immatricolazioni a fronte delle 15.309 unità dello stesso mese del 2025, che però a sua volta aveva registrato una flessione del 15,3%. Anche in questo comparto, come in quello vetture, nel mese in esame emerge un contributo positivo del noleggio a breve termine: in sua assenza, il mercato avrebbe evidenziato una contrazione del 3,5%. Nel primo bimestre dell'anno il calo si riduce al 2,7%, con 29.563 unità rispetto alle 30.379 di gennaio-febbraio 2025.



In uno scenario economico caratterizzato da una persistente incertezza, il mercato dei veicoli commerciali nel 2026 potrà contare sugli incentivi annunciati dal MIMIT, di cui però non è stato ancora ufficializzato lo schema. Considerati i tempi tecnici necessari per rendere operativa la misura, l'effettivo utilizzo delle risorse non sarà immediato e si stima che l'impatto sulle immatricolazioni si manifesterà a partire dall'ultimo quadrimestre dell'anno. Rimane pertanto confermata la previsione di una moderata flessione delle immatricolazioni, attese a 187.000 unità, con un arretramento dell'1,1% rispetto alle 189.000 unità consumate nell'intero 2025. A febbraio i veicoli elettrici puri registrano una flessione attestandosi al 2,7% del mercato, in lieve recupero rispetto al 2,4% rilevato a gennaio, ma in diminuzione rispetto al 3,1% di febbraio 2025. Si conferma pertanto già esaurita la componente di domanda sostenuta dagli incentivi erogati con le risorse del MASE. Come UNRAE ha sottolineato in più occasioni afferma Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE accanto agli incentivi esistono altri fattori abilitanti imprescindibili per lo sviluppo della transizione nel comparto dei veicoli commerciali leggeri. Tra questi, il potenziamento delle infrastrutture di ricarica idonee a questa tipologia di veicoli, analogamente a quanto già previsto per i veicoli pesanti, l'introduzione di un credito d'imposta del 50% sugli investimenti privati in colonnine fast (oltre 70 kW) per il triennio 2026-2028, e soprattutto un intervento correttivo sugli elevati costi dell'energia per la ricarica, oggi sotto pressione più che mai per le note vicende geopolitiche. Sul fronte europeo, con riferimento alla revisione dei Regolamenti sulle emissioni di CO₂, l'UNRAE ritiene che i veicoli commerciali leggeri necessitino di disposizioni ad hoc, con obiettivi specifici in termini di target e scadenze differenziati rispetto a quelli previsti per le autovetture. Lo scorso 4 marzo la Commissione Europea ha presentato l'Industrial Accelerator Act, che per i veicoli leggeri elettrici, ibridi plug-in e a idrogeno introduce una quota minima di contenuto di provenienza europea come requisito per l'accesso a incentivi e appalti pubblici nel settore dei veicoli elettrici. Nel dettaglio, i veicoli che beneficiano di agevolazioni statali dovranno essere assemblati all'interno dell'Unione Europea e incorporare batterie escluse almeno il 70% di componenti di origine continentale (compresi i Paesi con cui l'UE ha stipulato accordi di partenariato), calcolato sul valore. Sul tema del Made in Europe' dichiara Pietrantonio l'Associazione ribadisce le proprie preoccupazioni rispetto alla proposta, evidenziando il concreto rischio di penalizzazioni per la clientela tanto per le imprese quanto per i consumatori. La competitività del settore si costruisce attraverso investimenti mirati e capacità di innovazione, non mediante misure di carattere protezionistico. La struttura del mercato di febbraio, con dati quasi definitivi, confrontata con gli stessi periodi 2025, indica una crescita in volume e quota per i privati che guadagnano 1,2 punti, al 17,2% nel mese (stabile al 16,7% nel cumulato). Le autoimmatricolazioni segnano una forte accelerazione e guadagnano 2,3 punti al 10,5% nel mese (11,3% nel 1° bimestre, +3,6 p.p.). Il noleggio a lungo termine flette in volume, perdendo 6,7 punti, al 23,6% (24,6% in gennaio-febbraio, -5,4 p.p.), per la flessione sia delle Captive sia delle società Top. Il noleggio a breve, come anticipato, nel mese segna una forte accelerazione, salendo al 7% di quota (+3,1 p.p.), e al 5,9% nel cumulato (+2,1 p.p.); enti e società confermano la leadership, al 41,7% di share (+0,2 p.p.); nei primi 2 mesi coprono il 41,6% di share (-0,2 p.p.). Sul fronte delle motorizzazioni, a febbraio il diesel con una contrazione in volume cede 4,7 punti di quota, scendendo al 77,8% del totale (78,5% nel cumulato, -5,1 p.p.). Il motore a benzina nel mese recupera 0,1 punti, al 3,7% (al 3,6% nel bimestre, -0,2 p.p.). Il Gpl sale di 0,9 punti, al 3,6% (stessa quota in gennaio-febbraio), i veicoli plug-in passano dallo 0,5% di un anno fa al 2,4% di febbraio (2,3% nel bimestre). I veicoli BEV, come anticipato, a febbraio si fermano al 2,7% (-0,4 p.p.) e nel cumulato passano dal 2,9% di un anno fa al 2,5% attuale, mentre i veicoli ibridi guadagnano 2,4 punti e coprono il 9,8% del totale nel mese (9,5% in gennaio-febbraio). La CO₂ media ponderata nel mese scende dello 0,3% a 187,2 g/Km, rispetto ai 187,7 g/Km dello stesso periodo 2025 (187,3 g/Km nel 1° bimestre, -1,1%). © riproduzione riservata L'ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Automobilistica) ha oggi reso noti i dati di

vendita del mese di agosto dei veicoli commerciali, facendone un'analisi per segmento di prodotto. Rimane debole il mercato dei veicoli commerciali leggeri nel bimestre luglio-agosto 2010. In "Mercato" A settembre il mercato dei veicoli commerciali leggeri totalizza 15.589 consegne, rimanendo pressoché sugli stessi livelli di settembre 2009 (-0,1%). In "Mercato" I risultati del mese appena concluso si commentano da soli: secondo le stime elaborate dal Centro Studi dell'UNRAE, l'Associazione delle Case automobilistiche estere in Italia, infatti, i 10.375 veicoli (autocarri con peso totale a terra fino a 3,5t) immatricolati in aprile hanno evidenziato una flessione del 37,9% e un calo In "Mercato"

Seguici su:

Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

Mercato auto Ue, ANFIA: timida ripresa a febbraio



Bimestre ancora in rosso

24 marzo 2026 - 17.11

Ricerca titolo



(Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea, a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a **865.437 unità, l'1,4% in più rispetto a febbraio 2025.**

Nel primo bimestre del 2026, i volumi immatricolati raggiungono 1.664.680 unità, con una variazione negativa dell'1,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. "Dopo un avvio d'anno fiacco, a febbraio l'Europa dell'auto mostra timidi segnali di ripresa (+1,4%), pur rimanendo in flessione nel cumulo dei primi due mesi (-1,2%) – commenta Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.

Guardando alle alimentazioni, la quota complessiva di auto BEV – che in Italia si ferma all'8%, la più bassa tra i major market – si attesta al 18,3% e registra nuovamente una crescita a doppia cifra (+20,6%).

Sebbene il segmento delle vetture elettriche continui a evidenziare risultati positivi in questi mesi, così come quello delle PHEV, ad oggi in Europa la gran parte degli acquirenti continua a scegliere altre tecnologie. Per raggiungere gli obiettivi climatici fissati per il 2030 e il 2035, bisognerà, quindi, trovare il modo di decarbonizzare questa porzione di mercato, puntando anche sui carburanti rinnovabili".

Guardando invece al complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 979.321 unità, (+1,7% su febbraio 2025). Nei primi due mesi del 2026, i volumi

Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

Descrizione Ultimo Var %

DAX 22.571 -0,37%

Dj 30 Industrials Average 46.286 +0,17%

FTSE 100 9.931 +0,37%

FTSE MIB 43.260 +0,16%

Hang Seng Index* 24.414 -3,42%

Nasdaq 21.825 -0,55%

Nikkei 225 52.490 +1,89%

* dato di chiusura della sessione precedente

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

immatricolati raggiungono
1.940.321 unità (-1% rispetto a gennaio-febbraio 2025).

Nel secondo mese dell'anno, quattro dei cinque major market (incluso UK) registrano una variazione positiva: +14% l'Italia, che realizza la migliore performance, seguita da Spagna (+7,5%), Regno Unito (+7,2%) e Germania (+3,8%). In flessione, invece, la Francia con un calo a doppia cifra (-14,7%).

Nell'area UE, dal punto di vista delle alimentazioni, a febbraio risultano in crescita sia le auto BEV, come già segnalato, sia le ibride plug-in (PHEV), a +32,1% con il 9,7% di quota, sia le ibride tradizionali (+10,1%, con il 38,7% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 576.843 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 66,7% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 28% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 187.969 unità a febbraio, in aumento del 32,4% e con una quota del 27,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi.

In Italia, i volumi totalizzati a febbraio 2026 si attestano a 157.248 unità, in crescita del 14%. Nei primi due mesi del 2026, le immatricolazioni complessive ammontano a 299.239 unità, con un rialzo del 10,2% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2025.

powered by teleborsa

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

EUR

1

USD

1,16

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA

la Repubblica

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

Abbonati

APP

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

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e FinanzaDII VenerdÄ~Robinson

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

Mercato auto Ue, ANFIA: timida ripresa a febbraio

Bimestre ancora in rosso (Teleborsa) - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea, a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 865.437 unità, l'1,4% in più rispetto a febbraio 2025. Nel primo bimestre del 2026, i volumi immatricolati raggiungono 1.664.680 unità, con una variazione negativa dell'1,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Dopo un avvio d'anno fiacco, a febbraio l'Europa dell'auto mostra timidi segnali di ripresa (+1,4%), pur rimanendo in flessione nel cumulato dei primi due



mesi (-1,2%) commenta Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Guardando alle alimentazioni, la quota complessiva di auto BEV che in Italia si ferma all'8%, la più bassa tra i major market si attesta al 18,3% e registra nuovamente una crescita a doppia cifra (+20,6%). Sebbene il segmento delle vetture elettriche continui a evidenziare risultati positivi in questi mesi, così come quello delle PHEV, ad oggi in Europa la gran parte degli acquirenti continua a scegliere altre tecnologie. Per raggiungere gli obiettivi climatici fissati per il 2030 e il 2035, bisognerà, quindi, trovare il modo di decarbonizzare questa porzione di mercato, puntando anche sui carburanti rinnovabili. Guardando invece al complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito, a febbraio le immatricolazioni di auto ammontano a 979.321 unità, (+1,7% su febbraio 2025). Nei primi due mesi del 2026, i volumi immatricolati raggiungono 1.940.321 unità (-1% rispetto a gennaio-febbraio 2025). Nel secondo mese dell'anno, quattro dei cinque major market (incluso UK) registrano una variazione positiva: +14% l'Italia, che realizza la migliore performance, seguita da Spagna (+7,5%), Regno Unito (+7,2%) e Germania (+3,8%). In flessione, invece, la Francia con un calo a doppia cifra (-14,7%). Nell'area UE, dal punto di vista delle alimentazioni, a febbraio risultano in crescita sia le auto BEV, come già segnalato, sia le ibride plug-in (PHEV), a +32,1% con il 9,7% di quota, sia le ibride tradizionali (+10,1%, con il 38,7% di quota). Nel complesso, sono state immatricolate 576.843 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 66,7% del mercato. Le auto ricaricabili (BEV e PHEV) raggiungono insieme il 28% di quota. Se consideriamo i soli 5 major market, le vendite di auto ricaricabili ammontano invece a 187.969 unità a febbraio, in aumento del 32,4% e con una quota del 27,8% sull'immatricolato totale dei cinque Paesi. In Italia, i volumi totalizzati a febbraio 2026 si attestano a 157.248 unità, in crescita del 14%. Nei primi due mesi del 2026, le immatricolazioni complessive ammontano a 299.239 unità, con un rialzo del 10,2% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2025.