



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 27 gennaio al 2 febbraio 2026**

*Torino, 9 febbraio 2026*

# Sommario Rassegna Stampa

| Pagina | Testata                         | Data       | Titolo                                                                                                      | Pag. |
|--------|---------------------------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 38     | Corriere della Sera             | 31/01/2026 | <i>Automotive, aiuti alle imprese (ma niente incentivi) (R.Querze')</i>                                     | 2    |
| 18     | Il Messaggero                   | 31/01/2026 | <i>Auto, fino al 2030 stanziati 1,6 miliardi Bonus per i furgoni (F.Pacifico)</i>                           | 3    |
| 1+11   | Avvenire                        | 31/01/2026 | <i>Il tavolo auto non decolla, manifestazione in arrivo (A.Zaghi)</i>                                       | 4    |
| 1+3    | La Gazzetta del Mezzogiorno     | 31/01/2026 | <i>Stellantis assicura nuovi modelli e 500 assunzioni (A.Inciso)</i>                                        | 6    |
| 3      | La Gazzetta del Mezzogiorno     | 31/01/2026 | <i>Stellantis "rilancia" sull'impianto di Yelfi (A.Inciso)</i>                                              | 8    |
|        | Affaritaliani.it                | 31/01/2026 | <i>Tavolo MIMIT, la filiera auto chiede correzioni al Pacchetto UE</i>                                      | 10   |
|        | Avvenire.it                     | 31/01/2026 | <i>Poche risorse, lavoro a rischio: perche' il negoziato sull'auto in Italia non e' partito</i>             | 13   |
|        | Ilmessaggero.it                 | 31/01/2026 | <i>Auto: 1,6 miliardi stanziati fino al 2030. Bonus per i furgoni</i>                                       | 15   |
| 44/45  | Auto Aziendali Magazine         | 01/02/2026 | <i>Unrae e Anfia: "Senza riforme fiscali e industriali l'automotive non riparte"</i>                        | 18   |
| 30/33  | Macchine Utensili               | 01/02/2026 | <i>Componentistica automotive italiana sfida aperta seppur difficile</i>                                    | 20   |
| 6      | Vie & Trasporti                 | 01/02/2026 | <i>Diamo i numeri</i>                                                                                       | 24   |
| 12/17  | Vie & Trasporti                 | 01/02/2026 | <i>Frena, frena</i>                                                                                         | 25   |
|        | Affaritaliani.it                | 01/02/2026 | <i>Giuseppe Bonollo nuovo presidente del Gruppo Car Design &amp; Engineering di ANFIA</i>                   | 31   |
|        | Borsaitaliana.it                | 01/02/2026 | <i>Auto: Anfia, Bonollo (Pininfarina) presidente del Gruppo Car Design &amp; Engineering</i>                | 34   |
|        | Hdmotori.it                     | 01/02/2026 | <i>Mercato auto Italia 2025: chi cresce di piu' e chi perde terreno</i>                                     | 35   |
|        | Rinnovabili.it                  | 01/02/2026 | <i>Tavolo automotive, filiera chiede riduzione target 2035. Stellantis conferma impegno italiano</i>        | 36   |
|        | Ansa.it                         | 02/02/2026 | <i>Il mercato italiano dell'auto cresce del 6,18% a gennaio. Volano le elettriche</i>                       | 39   |
|        | Askaneews.it                    | 02/02/2026 | <i>Anfia: a gennaio elettriche +41% quota 6,6%, plug-in +134%</i>                                           | 44   |
|        | Agenziagiornalisticaopinione.it | 02/02/2026 | <i>ANFIA * MERCATO AUTO ITALIANO: «+6,2% A GENNAIO 2026, IL GRUPPO STELLANTIS REGISTRA UNA QUOTA DEL 32</i> | 46   |
|        | Geagency.it                     | 02/02/2026 | <i>Auto, Anfia: Con aumento immatricolazioni a gennaio possibile recupero mercato</i>                       | 50   |
|        | Geagency.it                     | 02/02/2026 | <i>Auto, Anfia: Con aumento immatricolazioni a gennaio possibile recupero mercato-2-</i>                    | 51   |
|        | Autobusweb.com                  | 02/02/2026 | <i>MERCATO AUTOBUS ITALIA / Tutti i dati 2025 sotto le 8 ton: 1.416 immatricolazioni, il 79% e' diesel</i>  | 52   |
|        | Borsaitaliana.it                | 02/02/2026 | <i>Auto Italia: Anfia, ripresa dopo 2025 difficile, speranza su recupero mercato</i>                        | 54   |
|        | Borsaitaliana.it                | 02/02/2026 | <i>Auto Italia: Anfia, ripresa dopo 2025 difficile, speranza su recupero mercato -2-</i>                    | 55   |
|        | Borsaitaliana.it                | 02/02/2026 | <i>Mercato auto Italia, 2026 apre a segno piu': gennaio +6,2%</i>                                           | 56   |
|        | Giornalelavoce.it               | 02/02/2026 | <i>Il mercato dell'auto riparte, Stellantis accelera e l'elettrico spinge il segno piu'</i>                 | 58   |
|        | Ilgiornaleditorino.it           | 02/02/2026 | <i>Anfia: a gennaio elettriche +41% quota 6,6%, plug-in +134%</i>                                           | 61   |
|        | Ilmattino.it                    | 02/02/2026 | <i>Unrae, inizio 2026 positivo ma cautela su anno con 1,54 mln vendite attese. Anfia, ripresa dopo 2025</i> | 62   |
|        | Ilmessaggero.it                 | 02/02/2026 | <i>Unrae, inizio 2026 positivo ma cautela su anno con 1,54 mln vendite attese. Anfia, ripresa dopo 2025</i> | 64   |
|        | IlsecoloXIX.it                  | 02/02/2026 | <i>Mercato auto Italia, 2026 apre a segno piu': gennaio +6,2%</i>                                           | 66   |
|        | Lastampa.it                     | 02/02/2026 | <i>Mercato auto Italia, 2026 apre a segno piu': gennaio +6,2%</i>                                           | 68   |
|        | Partsweb.it                     | 02/02/2026 | <i>ANFIA presenta al Governo le proposte di modifica del Pacchetto automotive europeo</i>                   | 71   |
|        | Plastix.it                      | 02/02/2026 | <i>Tavolo Mimit: le proposte di modifica della filiera automotive al Pacchetto UE</i>                       | 73   |
|        | Repubblica.it                   | 02/02/2026 | <i>Mercato auto Italia, 2026 apre a segno piu': gennaio +6,2%</i>                                           | 75   |
|        | Teleborsa.it                    | 02/02/2026 | <i>Mercato auto Italia, 2026 apre a segno piu': gennaio +6,2%</i>                                           | 78   |

La Lente

## Automotive, aiuti alle imprese (ma niente incentivi)

di Rita Querzè

Riunione del tavolo sull'auto al Mimit, presenti le associazioni del settore, da Unrae ad Anfia, Federauto e Motus-E, insieme con i sindacati ed Emanuele

Cappellano, coo per l'Europa allargata di Stellantis. Un Dpcm è in arrivo e programmerà le risorse disponibili da qui al 2030 per l'auto. Si tratta di 1,6 miliardi in 5 anni dopo il taglio del fondo Draghi. Il 75% andrà a sostegno delle imprese della componentistica (accordi di innovazione e contratti di sviluppo). Il restante 25% supporterà la domanda con progetti come il noleggio a lungo termine sociale. Niente incentivi a chi compra. Stellantis ha confermato il

Piano Italia presentato a fine 2024, ha annunciato un modello in più a Melfi e il motore Gse a Termoli dopo il 2030 ma chiede anche costi più bassi per energia e lavoro. Per il ministro Urso le revisioni del green deal sono ancora insufficienti: si cercano alleanze con la Francia dopo la Germania per premere a Bruxelles.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Indice delle Borse

Dati di New York aggiornati alle ore 20:00

|           |          |        |   |
|-----------|----------|--------|---|
| FTSE MIB  | 4552742  | 1,00%  | ↑ |
| Dow Jones | 48851,15 | -0,45% | ↓ |
| Nasdaq    | 25533,53 | -1,36% | ↓ |

|                 |           |        |   |
|-----------------|-----------|--------|---|
| S&P 500         | 6.92766   | -0,59% | ↓ |
| Londra          | 10.223,54 | 0,51%  | ↑ |
| Francoforte     | 24.538,81 | 0,94%  | ↑ |
| Parigi (Cac 40) | 8.126,53  | 0,68%  | ↑ |
| Madrid          | 17880,90  | 1,66%  | ↑ |
| Tokyo (Nikkei)  | 53.322,85 | -0,10% | ↓ |

### Cambi

|        |                 |        |   |
|--------|-----------------|--------|---|
| 1 euro | 1,1919 dollari  | -0,41% | ↓ |
| 1 euro | 183,5900 yen    | 0,06%  | ↑ |
| 1 euro | 0,8662 sterline | inv.   | ↔ |
| 1 euro | 0,9157 fr. sv.  | -0,27% | ↓ |

### Titoli di Stato

| Titolo                     | Ced.   | Quot. | Rend. eff. |
|----------------------------|--------|-------|------------|
|                            |        | 30-01 | netto %    |
| Btp 20-17/11/28            | 0,300% | 95,99 | 2,28       |
| Btp 21-01/08/31            | 0,300% | 88,93 | 2,73       |
| Btp 20-01/03/41            | 0,900% | 76,50 | 3,64       |
| Btp 20-01/09/51            | 0,850% | 60,89 | 3,96       |
| SPREAD BUND / BTP 10 anni: |        |       | 62 pb.     |



# Auto, fino al 2030 stanziati 1,6 miliardi Bonus per i furgoni

► Il Mimit annuncia il decreto per la ripartizione dei fondi  
Il 75% delle risorse a ricerca e produzione. Aiuti anche al retrofit

## IL TAVOLO

ROMA Dopo il crollo della produzione nel 2025 - soltanto 380mila tra auto e veicoli commerciali - il governo e il settore dell'automotive attendono una lieve crescita dei volumi nel 2026, soprattutto nella seconda parte dell'anno. Ma non si dovrebbero superare le 70-80mila unità in più. Con questo scenario sullo sfondo, e risorse per 1,6 miliardi da erogare fino al 2030, ieri al Mimit il governo ha incontrato le aziende dell'automotive e i sindacati per illustrare la propria strategia. Che però resta legata a doppio filo alle modifiche in sede europea del Green Deal, dossier sul quale l'Italia e altri Paesi hanno chiesto - tra le altre istanze - a Bruxelles di garantire anche dopo il 2035 la circolazione dei modelli ibridi assieme agli elettrici, di mantenere la produzione dei carburanti fino a regole meno stringenti sul comparto delle utilitarie. Non a caso, e dopo le tiepide aperture della Commissione - il titolare del dicastero delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso ha inviato un chiaro messaggio rivolto alla Ue: «Servono cambiamenti radicali, non maquillage». Lo stesso Urso, poi, auspica che sulle stesse posizioni di Roma si schierino anche Parigi, che ha un'industria dell'auto molto simile a quella italiana.

## IL DECRETO

Soprattutto al tavolo automotive di ieri mattina, il Mimit ha annunciato che a breve sarà portato in Consiglio dei ministri - siamo alla fase del concerto tra i dicasteri competenti - il decreto per ripartire gli 1,6 miliardi



Nel 2025 in Italia sono stati prodotti 380mila veicoli

di risorse per il settore: 400 milioni saranno erogati quest'anno.

Seguendo lo schema dello scorso anno, il 75 per cento degli stanziamenti sarà destinato alla produzione di aziende auto e di componentistica, il resto agli incentivi. Entrando più nello specifico, e sommando tutti i fondi da qui al 2030, 750 milioni saranno utilizzati per le attività di ricerca, 435 milioni finiranno per potenziare i contratti di sviluppo, quindi la produzione tout court. Soltanto "ai minicontratti", quelli sotto la soglia dei 20 milioni, andranno 135 milioni circa. Poi c'è il capitolo

degli incentivi alla domanda. Accanto al piano del Masc per l'elettrico, sono confermati gli ecobonus per i veicoli commerciali con una dotazione di 40 milioni. Una scelta necessaria sia per aiutare la produzione domestica sia per affrontare il nodo di un parco auto in Italia ancora troppo vecchio e inquinante, vista l'età media tra i 12 e i 13 anni. Ventuno milioni, poi, saranno destinati per gli aiuti a retrofit, agli automobilisti che vogliono convertire il loro mezzo da diesel o benzina a Gpl o Gnl, 68 milioni all'installazione di colonnine elettriche, 50 milioni al

noleggio a lungo termine e non mancheranno risorse anche per le due ruote. I sindacati chiedono più sforzi. Il leader della Fim Cisl, Ferdinando Uliano, punta «sull'adozione di misure concrete a sostegno della competitività dell'industria dell'auto a partire da interventi sul costo dell'energia». Posizione non diversa dalla Uil, dove il segretario generale il Rocco Palombella e quello nazionale Uilm Gianluca Ficco sottolineano anche che Bruxelles deve «abolire le famigerate multe europee e sgravare il costo della energia, puntare sugli ibridi, sulla neutralità tecnologica e sulla libertà di scelta dei consumatori». La Fiom Cgil, invece, parla di 10mila posti a rischio nella componentistica.

Ma al tavolo dell'automotive di ieri si è parlato anche del primo produttore del Paese, Stellantis. Il gruppo ha confermato gli obiettivi di produzione per l'anno in corso nel nostro Paese, aumentato di un miliardo - arrivando a 7 - il volume delle forniture alla componentistica italiana, promesso meno cassa integrazione e oltre 500 assunzioni. C'è ottimismo dopo l'avvio in produzione di due modelli: la 500 ibrida a Mirafiori e la Compass a Melfi. Ma non mancano preoccupanti ombre, in attesa del nuovo piano industriale a livello globale. In primo luogo non è ancora chiaro il futuro dello stabilimento di Cassino, dove l'azienda ha annunciato sia nuovi modelli sia l'introduzione della piattaforma Stla Large Bev, ma che nel 2025 ha lavorato soltanto per 4 giorni interamente. Poi - anche se manca una comunicazione ufficiale - si spengono le speranze di installare a Termoli la Giga Factory del consorzio Acc, che vede tra i soci anche Mercedes-Benz e TotalEnergies. In questa direzione i sindacati hanno letto l'annuncio del gruppo italo-francese di confermare la produzione di cambi e DCT e gli investimenti sui motori Gse adattati alla normativa Euro 7 per garantirne l'operatività oltre il 2030.

L'Anfia, l'associazione che raccoglie tutte le aziende del settore, sottolinea «il sostegno pluriennale all'acquisto di veicoli commerciali per le Pmi, nonché gli incentivi ai cittadini per l'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali e per il retrofit a gas delle autovetture». Assogasliqui di Federchimica plaude ai 21 milioni per il retrofit a Gpl e Gnl.

F. Pac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



INDUSTRIA

Il tavolo auto non decolla,  
manifestazione in arrivo

Zaghi a pagina 11

# Il tavolo auto delude i sindacati Il 14 manifestazione a Torino

ANDREA ZAGHI  
Torino

Per rilanciare l'auto in Italia il governo mette sul tavolo poco più di un miliardo e mezzo. Troppo poco per i sindacati, abbastanza ma non ancora a sufficienza per le imprese per le quali il vero nodo è l'Europa. È il succo di quanto accade a Roma mentre a Torino lavoratori, aziende e istituzioni locali cercano di fare fronte comune per tentare di uscire da una crisi che sembra ormai senza fine.

Il Fondo per l'automotive, presentato dal Mimit al "tavolo" che si è riunito ieri, sarà dotato con un Dpcm di risorse per circa 1,6 miliardi di euro fino al 2030; il 75% per l'offerta e in particolare 750 milioni per ricerca e sviluppo. Soldi anche per far crescere la domanda: una "parte rilevante" dei fondi sarà destinata all'ecobonus per i veicoli commerciali leggeri, al retrofit, alle colonnine di ricarica e al noleggio sociale a lungo termine. A queste misure, ricorda il governo, si affiancano gli interventi previsti dalla Manovra 2026.

Troppo poco secondo i sindacati. «Dal tavolo non è arrivata alcuna risposta concreta per i lavoratori con una riduzione del fondo automotive, da 8 a 1,6 miliardi in 5 anni, senza alcuna condizione nei finanziamenti pubblici per garantire l'occupazione in Italia», hanno detto Michele De Palma, segretario generale Fiom-Cgil e Sa-

muele Lodi, segretario nazionale Fiom-Cgil e responsabile settore mobilità. Per Fiom, oltre ai soldi, servono «soluzioni che non possono che passare attraverso politiche industriali, ancora del tutto assenti, e investimenti pubblici e privati». In gioco ci sarebbero 10mila posti di lavoro. E che la situazione sia davvero critica lo ha ricordato Rocco Palombella, segretario generale Uilm: «Abbiamo denunciato che il 2025 è stato un anno orribile e che non possiamo continuare così. Loro ci hanno riconosciuto che in effetti ci sono dei problemi e hanno provato a raccontarci che l'anno 2026 sarà un anno diverso». Mentre il segretario generale della Fim Cisl, Ferdinando Uliano, ha sintetizzato: «Bisogna che ci togliamo di mente l'idea che, risolte le questioni regolamentative in Europa, abbiamo risolto il problema del settore. Perché ho sentito qui aleggiare un po' questo».

Più possibilisti gli industriali che comunque chiedono un cambio di passo importante soprattutto all'Europa. Roberto Vavassori, presidente di Anfia, ha definito il 2025 un «annus horribilis» con volumi produttivi «di circa 70 anni fa» e spiegato come «le richieste della filiera italiana relativamente al Pacchetto automotive UE siano razionali e pragmatiche». I costruttori, di fatto, chiedono più gradualità e flessibilità nelle regole per la decarbonizzazione

e il riconoscimento delle peculiarità dei piccoli costruttori anche dopo il 2035. Maggiore apprezzamento, poi, per le misure nazionali. Gianni Murano, presidente di UNEM, ha parlato di una «evidente contraddizione» della posizione Ue che «da un lato evidenzia il principio della neutralità tecnologica, dall'altro nei fatti la smentisce prevedendo il limite del contributo dei biocarburanti al solo 3%». Secondo le stime di Unem, ciò si tradurrebbe in sole 54.000 nuove immatricolazioni di veicoli in Italia nel 2035, un numero insufficiente a sostenere le linee produttive.

Questione di politiche, quindi, oltre che di risorse. Un punto evidenziato anche dai rappresentanti di Stellantis. «Per tornare ad una crescita sostenibile, riteniamo sia necessario lavorare insieme ad un vero e proprio Piano per la competitività del settore automotive italiano», ha detto il Responsabile Enlarged Europe & European Brands e Stellantis, Emanuele Cappellano, per il quale le priorità sono «la riduzione dei prezzi dell'energia, l'efficientamento del costo del lavoro, la competitività della filiera, che va accompagnata verso innovazione e diversificazione».

Intanto a Torino si prova a marciare uniti. In un incontro seguito da un migliaio di persone ospitato dalla Diocesi, Fim, Fiom, Uilm, Fismic, Uglm e AQCF hanno presentato un do-

cumento che spiega: «Nel solo settore metalmeccanico dal 2008 ad oggi hanno chiuso 500 aziende e sono stati licenziati 35.000 lavoratrici e lavoratori. Mirafiori è entrata nel diciottesimo anno consecutivo di cassa integrazione». Quindi che fare? Per imprese e sindacati locali si deve parlare di un'azione su più fronti: politiche per la mobilità, sviluppo di produzioni complementari, formazione e riqualificazione, attrazione di aziende che vogliano investire localmente, incentivi di riconversione verso nuovi settori, ma anche più logistica e connettività. Idee sulle quali, pare concordino tutti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INDUSTRIA

Il governo propone un miliardo e mezzo per rilanciare il settore, ma per le sigle dei lavoratori non c'è nessuna strategia in grado di risolvere il settore Uliano (Fim): «Non basta risolvere la questione delle regole Ue»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Le linee di produzione della 500 elettrica a Mirafiori / Reuters



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



## Stellantis assicura nuovi modelli e 500 assunzioni Sit-in degli operai a Roma

INCISO A PAGINA 3 >

IL TAVOLO SULL'AUTOMOTIVE IL RAPPRESENTANTE DEL GOVERNO CHIEDE ALL'UE IL PIENO RICONOSCIMENTO DELLA NEUTRALITÀ TECNOLOGICA

# Stellantis «rilancia» sull'impianto di Melfi Cappellano al ministro Urso: in Basilicata ci sarà un modello in più da produrre

ANTONELLA INCISO

● **POTENZA.** «La produzione di Stellantis aumenterà già dal 2026. Ci sarà un modello in più a Melfi e una nuova generazione di veicoli commerciali ad Atesa, a Cassino la nuova Maserati Grecale. A Termoli proseguirà il motore Gse dopo il 2030 ed è in arrivo una nuova linea cambi eDct». L'azienda rilancia il suo impegno industriale in Italia e lo fa partendo da Melfi dove ci sarà un ulteriore nuovo modello ed è iniziata la risalita produttiva. Lo stabilimento lucano è centrale nell'analisi che Emanuele Cappellano, responsabile Enlarged Europe & European Brands e Stellantis Pro One, spiega al tavolo nazionale sull'automotive alla presenza del ministro Adolfo Urso, confermando che l'impegno di Stellantis «continuerà a rappresentare un punto di riferimento nel futuro del Gruppo».

Un segnale positivo, quello di Cappellano, che si collega al richiamo all'Europa del ministro Urso e che arriva mentre operai venuti da tutta Italia sono in presidio fuori da Palazzo Piacentini. «La proposta di revisione presentata il 16 dicembre scorso dalla Commissione, pur andando nella giusta direzione non è affatto sufficiente: serve il pieno riconoscimento della neutralità tecnologica, lo sviluppo dei biocombustibili, risorse significative sulla filiera delle batterie e la tutela del Made in Europe. Per questo abbiamo sottoscrit-

to un'intesa con la Germania sulle modifiche ai regolamenti, sulla politica industriale europea e sulla competitività. Ora dobbiamo ingaggiare anche la Francia per allargare il fronte delle riforme. Servono cambiamenti radicali, non maquillage. Servono subito: il tempo è scaduto» è il monito del ministro Urso che, nel corso dell'incontro, presenta anche il Fondo automotive fino al 2030 con risorse per 1,6 miliardi di euro. Questo mentre Stellantis mette sul tavolo oltre 7 miliardi di euro per la filiera italiana e guarda agli stabilimenti in prospettiva. «L'avvio della produzione delle nuove Ds N8 e Jeep Compass a Melfi e della nuova Fiat 500 ibrida a Mirafiori, oltre a ribadire l'impegno per il futuro dei due stabilimenti, ci permetterà, con gli altri modelli che lanceremo di aumentare la produzione già dal 2026 - aggiunge ancora il responsabile Europa di Stellantis - Inoltre, nelle prossime settimane a Melfi riavvie-

remo il secondo turno produttivo per andare incontro alle richieste che stanno arrivando per la nuova

turno produttivo presso lo stabilimento di Atesa e nel corso del 2026 a Melfi avvieremo la produzione prima di un nuovo modello Ds e, successivamente della nuova Lancia Gamma. Sempre a Melfi, entro il 2028, avvieremo la produzione di un nuovo modello. A Pomigliano confermiamo i tre modelli annunciati nel 2024. Entro il 2030 a Mirafiori arriverà la nuova generazione di 500». «I volumi produttivi restano ai minimi storici e oltre diecimila posti di lavoro sono in bilico» avvertono Anfia e sindacati. «I 7 miliardi di acquisti dalla filiera italiana annunciati da Stellantis anche per il 2026 non bastano» commenta Roberto Vavassori, presidente dell'Associazione nazionale filiera industriale automobilistica, che sollecita forniture anche all'estero. Parole quelle del presidente Anfia che si sommano a quelle dei rappresentanti sindacali. «La situazione attuale appare critica, e questo rende non più procrastinabile l'adozione di misure concrete a sostegno della competitività dell'industria dell'auto a partire da interventi sul costo dell'energia» commenta il segretario generale della Fim Cisl, Ferdinando Uliano. «Dobbiamo abolire le famigerate multe europee e sgravare il costo dell'energia, puntare sugli ibridi, sulla neutralità tecnologica e sulla libertà di scelta dei consumatori. Dobbiamo agire prima che sia troppo tardi», spiegano Rocco Palombella, segretario generale Uilm e

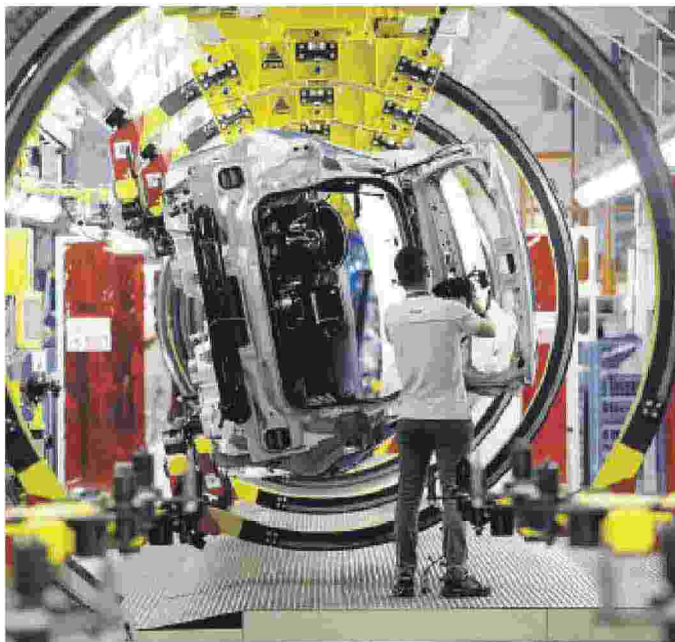
Gianluca Ficco, segretario nazionale Uilm responsabile del settore automotive. A ricordare che circa 10mila addetti stanno terminando gli ammortizzatori sociali e sono a rischio licenziamento» sono Michele Di Palma e Samuele Lodi, segretari della Fiom Cgil. «Senza interventi mirati, soprattutto per l'indotto, il rischio non è teorico ma concreto: chiusure definitive e perdita irreversibile di competenze industriali», aggiunge Sara Rinaudo, vice segretario nazionale Fismic. Il ruolo strategico della Regione Basilicata a supporto del sistema Stellantis è messo in luce dall'assessore alle Attività Produttive, Francesco Cupparo, che ricorda la riduzione dei costi energetici per le imprese, gli interventi a favore dei lavoratori in cassa integrazione e la riqualificazione professionale. Intanto, un'interrogazione sul rilancio del comparto automotive e dell'indotto lucano è stata presentata al ministro Urso dal senatore di FdI Gianni Rosa.

### I SINDACATI

«Volumi produttivi ai minimi storici e diecimila posti di lavoro in bilico»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



INDUSTRIA Un'immagine di uno stabilimento Stellantis

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K



IL TAVOLO SULL'AUTOMOTIVE IL RAPPRESENTANTE DEL GOVERNO CHIEDE ALL'UE IL PIENO RICONOSCIMENTO DELLA NEUTRALITÀ TECNOLOGICA

# Stellantis «rilancia» sull'impianto di Melfi

Cappellano al ministro Urso: in Basilicata ci sarà un modello in più da produrre

ANTONELLA INCISO

● **POTENZA.** «La produzione di Stellantis aumenterà già dal 2026. Ci sarà un modello in più a Melfi e una nuova generazione di veicoli commerciali ad Atesa, a Cassino la nuova Maserati Grecale. A Termoli proseguirà il motore Gse dopo il 2030 ed è in arrivo una nuova linea cambi e-Dct». L'azienda rilancia il suo impegno industriale in Italia e lo fa partendo da Melfi dove ci sarà un ulteriore nuovo modello ed è iniziata la risalita produttiva. Lo stabilimento lucano è centrale nell'analisi che Emanuele Cappellano, responsabile Enlarged Europe & European Brands e Stellantis Pro One, spiega al tavolo nazionale sull'automotive alla presenza del ministro Adolfo Urso, confermando che l'impegno di Stellantis «continuerà a rappresentare un punto di riferimento nel futuro del Gruppo».

Un segnale positivo, quello di Cappellano, che si collega al richiamo all'Europa del ministro Urso e che arriva mentre operai venuti da tutta Italia sono in presidio fuori da Palazzo Piacentini. «La proposta di revisione presentata il 16 dicembre scorso dalla Commissione, pur andando nella giusta direzione non è affatto sufficiente: serve il pieno riconoscimento della neutralità tec-

nologica, lo sviluppo dei biocombustibili, risorse significative sulla filiera delle batterie e la tutela del Made in Europe. Per questo abbiamo sottoscritto un'intesa con la Germania sulle modifiche ai regolamenti, sulla politica industriale europea e sulla competitività. Ora dobbiamo ingaggiare anche la Francia per allargare il fronte delle riforme. Servono cambiamenti radicali, non maquillage. Servono subito: il tempo è scaduto» è il monito del ministro Urso che, nel corso dell'incontro, presenta anche il Fondo automotive fino al 2030 con risorse per 1,6 miliardi di euro. Questo mentre Stellantis mette sul tavolo oltre 7 miliardi di euro per la filiera italiana e guarda agli stabilimenti in prospettiva. «L'avvio della produzione delle nuove Ds N8 e Jeep Compass a Melfi e della nuova Fiat 500 ibrida a Mirafiori, oltre a ribadire l'impegno per il futuro dei due stabilimenti, ci permetterà, con gli altri modelli che lanceremo di aumentare la produzione già dal 2026 - aggiunge ancora il responsabile Europa di Stellantis - Inoltre, nelle prossime settimane a

Melfi riavvieremo il secondo turno pro-

duuttivo per andare incontro alle richieste che stanno arrivando per la nuova

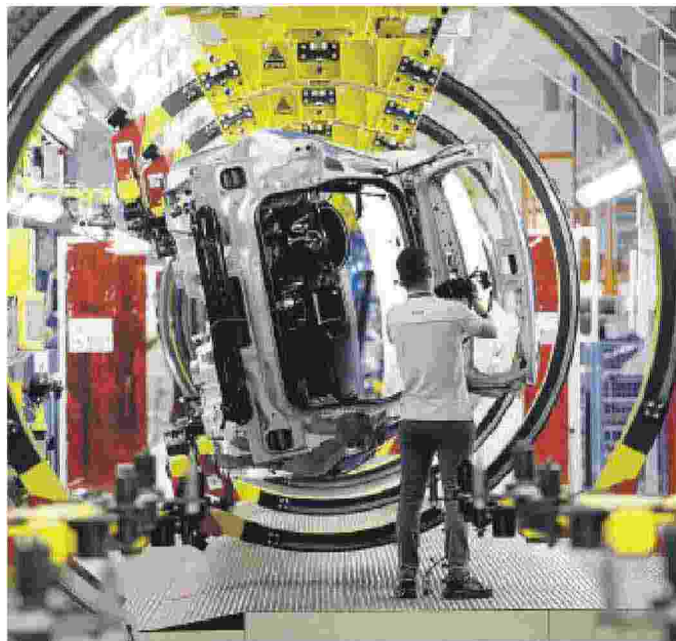
Compass. Nei prossimi giorni, poi, ripristineremo parzialmente il terzo turno produttivo presso lo stabilimento di Atesa e nel corso del 2026 a Melfi avvieremo la produzione prima di un nuovo modello Ds e, successivamente della nuova Lancia Gamma. Sempre a Melfi, entro il 2028, avvieremo la produzione di un nuovo modello. A Pomigliano confermiamo i tre modelli annunciati nel 2024. Entro il 2030 a Mirafiori arriverà la nuova generazione di 500». «I volumi produttivi restano ai minimi storici e oltre diecimila posti di lavoro sono in bilico» avvertono Anfia e sindacati. «I 7 miliardi di acquisti dalla filiera italiana annunciati da Stellantis anche per il 2026 non bastano» commenta Roberto Vavassori, presidente dell'Associazione nazionale filiera industriale automobilistica, che sollecita forniture anche all'estero. Parole quelle del presidente Anfia che si sommano a quelle dei rappresentanti sindacali. «La situazione attuale appare critica, e questo rende non più procrastinabile l'adozione di misure concrete a sostegno della competitività dell'industria dell'auto a par-

tire da interventi sul costo dell'energia» commenta il segretario generale della Fim Cisl, Ferdinando Uliano. «Dobbiamo abolire le famigerate multe europee e sgravare il costo dell'energia, puntare sugli ibridi, sulla neutralità tecnologica e sulla libertà di scelta dei consumatori. Dobbiamo agire prima che sia troppo tardi», spiegano Rocco Palombella, segretario generale Uilm e Gianluca Ficco, segretario nazionale Uilm responsabile del settore automotive. A ricordare che circa 10mila addetti stanno terminando gli ammortizzatori sociali e sono a rischio licenziamento sono Michele Di Palma e Samuele Lodi, segretari della Fiom Cgil. «Senza interventi mirati, soprattutto per l'indotto, il rischio non è teorico ma concreto: chiusure definitive e perdita irreversibile di competenze industriali», aggiunge Sara Rinaudo, vice segretario nazionale Fismic. Il ruolo strategico della Regione Basilicata a supporto del sistema Stellantis è messo in luce dall'assessore alle Attività Produttive, Francesco Cupparo, che ricorda la riduzione dei costi energetici per le imprese, gli interventi a favore dei lavoratori in cassa integrazione e la riqualificazione professionale. Intanto, un'interrogazione sul rilancio del comparto automotive e dell'indotto lucano è stata presentata al ministro Urso dal senatore di FdI Gianni Rosa.

## I SINDACATI

«Volumi produttivi ai minimi storici e diecimila posti di lavoro in bilico»





**INDUSTRIA** Un'immagine di uno stabilimento Stellantis

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Tendenza [Ascolti TV](#) [Trump](#) [Garlasco](#) [ICE](#)[Meteo](#) [Oroscopo](#) [AAA](#)[Home](#) / [Motori](#) / Tavolo MIMIT, la filiera auto chiede correzioni al Pacchetto UE

## AUTO E MOTORI

Sabato, 31 gennaio 2026

Ultimo aggiornamento: 09:21

### Tavolo MIMIT, la filiera auto chiede correzioni al Pacchetto UE

Al confronto con il Governo, l'automotive italiano propone una transizione pragmatica e plaude alla programmazione pluriennale delle risorse per la filiera.

Di Eugenio Perego

Condividi

**Corporate, il giornale delle imprese**

MAIRE, siglato un MoU con Nazarbayev University per...  
TIM, Labriola porta "RompiLaBoll nelle scuole:







educazione...

Eni, oggi a  
Tiranal'incontro tra  
l'AD Descalzi  
e il Primo...FS Security:  
firmatol'accordo con  
i sindacati  
per...

AffariTV



La transizione ecologica non è in discussione, ma va resa sostenibile.

È questo il messaggio che la filiera automotive italiana ha portato al Tavolo convocato al **Ministero delle Imprese e del Made in Italy**, chiedendo un allineamento più realistico tra le ambizioni europee e le condizioni industriali ed economiche in cui operano imprese e cittadini.

**Decarbonizzare la mobilità "da subito"** resta un obiettivo condiviso, ma secondo la filiera va perseguito senza forzature, puntando su una pluralità di soluzioni tecnologiche. Accanto ai veicoli elettrici, l'industria chiede che trovino pieno riconoscimento anche i veicoli alimentati a carburanti rinnovabili, da normare all'interno della regolamentazione sui veicoli in modo coerente con l'intero quadro legislativo europeo. L'obiettivo è evitare disallineamenti normativi che rischiano di creare incertezza, rallentare gli investimenti e comprimere la capacità di pianificazione industriale.

È in questa cornice che si inseriscono le proposte di modifica al **Pacchetto automotive UE**. La linea, definita "razionale e pragmatica", non punta a una retromarcia sulla transizione, ma a un riequilibrio dei tempi. La filiera chiede di rivedere i target al 2030 per i veicoli commerciali leggeri e di ridurre quelli al 2035 per auto e furgoni, così da rendere più graduale il percorso verso la neutralità climatica. Una richiesta che nasce dalla consapevolezza che la transizione non può prescindere dalla domanda reale, dalle



In evidenza

infrastrutture disponibili e dalla sostenibilità economica per famiglie e imprese.

**Un altro punto centrale riguarda il riconoscimento delle peculiarità** dei piccoli costruttori anche oltre il 2035, per evitare un approccio uniforme in un mercato europeo caratterizzato da profonde differenze dimensionali e industriali. Sul fronte delle sanzioni, la filiera chiede inoltre l'approvazione prioritaria della flessibilità su cinque anni per le multe ai costruttori di veicoli commerciali leggeri e pesanti, considerata uno strumento essenziale per attenuare l'impatto finanziario della transizione e salvaguardare gli investimenti.

**Il messaggio che arriva dal Tavolo** è chiaro: l'ambizione politica resta, ma deve essere accompagnata da una capacità di legiferare che riduca la distanza tra obiettivi e realtà quotidiana. Senza questo equilibrio, il rischio è quello di rallentare la trasformazione anziché accelerarla.

**Sul piano nazionale,** ANFIA valuta positivamente la scelta di concentrare le risorse sul sostegno alla ricerca e all'innovazione, sottolineando l'importanza di rafforzare le collaborazioni tra fornitori e costruttori sulle nuove traiettorie tecnologiche. Un passaggio ritenuto cruciale per preservare il ruolo della filiera italiana nelle catene del valore europee, soprattutto in una fase di profonda riconversione industriale.

Rilevante anche il sostegno pluriennale all'acquisto di veicoli commerciali destinati alle PMI, visto come leva strategica per il rinnovo del parco circolante e per la competitività di settori chiave come logistica e servizi. **A questo si affiancano gli incentivi rivolti ai cittadini,** dall'installazione di infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali fino al retrofit a gas delle autovetture, interventi che secondo la filiera possono produrre benefici immediati in termini di riduzione delle emissioni e contenimento dei costi.

**Il filo conduttore è la richiesta di stabilità.** Programmare le risorse su base pluriennale non è solo una scelta di metodo, ma una condizione necessaria per consentire alle imprese di investire con orizzonti chiari e ai consumatori di compiere scelte consapevoli. In una fase segnata da incertezze macroeconomiche e trasformazioni tecnologiche simultanee, la sfida è governare la transizione senza spezzare l'equilibrio industriale che la rende possibile.

**Argomenti** [automotive italianocarburanti rinnovabili](#) [filiera automotive](#) [incentivi automotive](#) [pacchetto automotive](#) [uetavolo](#) [mimitransizione ecologica](#) [autoveicoli commerciali](#) [veicoli elettrici](#)

## Manager/ Chi è Ding Shizhong, il miliardario cinese che ha acquistato il 29% di Puma: un'operazione da 1,5 miliardi di euro



### In vetrina

## Corona, Mediaset ottiene la rimozione della puntata di "Falsissimo" dai social



### Affari di motori



- Attualità
- Politica
- Mondo
- Agorà
- Podcast
- Chiesa
- Idee e Commenti
- Economia
- Rubriche

Avvenire

Abbonati<sup>®</sup> Accedi  
January 31, 2026

Avvenire

Abbonati

ECONOMIA

Condividi

## Poche risorse, lavoro a rischio: perché il negoziato sull'auto in Italia non è partito

di [Andrea Zaghi](#), Torino

Il tavolo sul futuro dell'industria si gioca tra Roma e Torino, il primo incontro al ministero è stato un flop per le rappresentanze dei lavoratori. I sindacati temono il taglio di 10mila posti. «Il 2025 è stato un anno orribile, servono investimenti e politiche». Le imprese: «Volumi di produzione di 70 anni fa, tocca all'Europa cambiare passo»

🕒 2 min di lettura

January 31, 2026



La linea di produzione della 500 elettrica a Mirafiori / Reuters

Per rilanciare l'auto in Italia il governo mette sul tavolo poco più di un miliardo e mezzo. Troppo poco per i sindacati,



abbastanza ma non ancora a sufficienza per le imprese per le quali il vero nodo è l'Europa. È il succo di quanto accade a Roma mentre a Torino lavoratori, aziende e istituzioni locali cercano di fare fronte comune per tentare di uscire da una crisi che sembra ormai senza fine.

**Il Fondo per l'automotive, presentato dal Mimit al "tavolo" che si è riunito venerdì, sarà dotato con un Dpcm di risorse per circa 1,6 miliardi di euro fino al 2030; il 75% per l'offerta e in particolare 750 milioni per ricerca e sviluppo. Soldi anche per far crescere la domanda: una "parte rilevante" dei fondi sarà destinata all'ecobonus per i veicoli commerciali leggeri, al retrofit, alle colonnine di ricarica e al noleggio sociale a lungo termine. A queste misure, ricorda il governo, si affiancano gli interventi previsti dalla Manovra 2026.**

Troppo poco secondo i sindacati. «Dal tavolo non è arrivata alcuna risposta concreta per i lavoratori con una riduzione del fondo automotive, da 8 a 1,6 miliardi in 5 anni, senza alcuna condizione nei finanziamenti pubblici per garantire l'occupazione in Italia», hanno detto Michele De Palma, segretario generale Fiom-Cgil e Samuele Lodi, segretario nazionale Fiom-Cgil e responsabile settore mobilità. Per Fiom, oltre ai soldi, servono «soluzioni che non possono che passare attraverso politiche industriali, ancora del tutto assenti, e investimenti pubblici e privati». In gioco ci sarebbero 10mila posti di lavoro. **E che la situazione sia davvero critica lo ha ricordato Rocco Palombella, segretario generale Uilm: «Abbiamo denunciato che il 2025 è stato un anno orribile e che non possiamo continuare così. Loro ci hanno riconosciuto che in effetti ci sono dei problemi e hanno provato a raccontarci che l'anno 2026 sarà un anno diverso».** Mentre il segretario generale della Fim Cisl, Ferdinando Uliano, ha sintetizzato: «Bisogna che ci togliamo di mente l'idea che, risolte le questioni regolamentative in Europa, abbiamo risolto il problema del settore. Perché ho sentito qui aleggiare un po' questo».

**Più possibilisti gli industriali che comunque chiedono un cambio di passo importante soprattutto all'Europa.** Roberto Vavassori, presidente di Anfia, ha definito il 2025 un «*annus horribilis*» con volumi produttivi «di circa 70 anni fa» e spiegato come «le richieste della filiera italiana relativamente al Pacchetto automotive Ue siano razionali e pragmatiche». I costruttori, di fatto, chiedono più gradualità e flessibilità nelle regole per la decarbonizzazione e il riconoscimento delle peculiarità dei piccoli costruttori anche dopo il 2035. Maggiore apprezzamento, poi, per le misure nazionali. Gianni Murano, presidente di UNEM, ha parlato di una «evidente contraddizione» della posizione Ue che «da un lato evidenzia il principio della neutralità tecnologica, dall'altro nei fatti la smentisce prevedendo il limite del contributo dei biocarburanti al solo 3%». Secondo le stime di Unem, ciò si tradurrebbe in sole 54.000 nuove immatricolazioni di veicoli in Italia nel 2035, un numero insufficiente a sostenere le linee produttive.

**Questione di politiche, quindi, oltre che di risorse. Un punto evidenziato anche dai rappresentanti di Stellantis.** «Per tornare ad una crescita sostenibile, riteniamo sia necessario lavorare insieme ad un vero e proprio Piano per la competitività del settore automotive italiano», ha detto il Responsabile Enlarged Europe & European Brands e Stellantis, Emanuele Cappellano, per il quale le priorità sono «la riduzione dei prezzi dell'energia, l'efficientamento del costo del lavoro, la competitività della filiera, che va accompagnata verso innovazione e diversificazione».

**Intanto a Torino si prova a marciare uniti. In un incontro seguito da un migliaio di persone ospitato dalla Diocesi, Fim, Fiom, Uilm, Fismic, Uglm e AQCF hanno presentato un documento che spiega: «Nel solo settore metalmeccanico dal 2008 ad oggi hanno chiuso 500 aziende e sono stati licenziati 35.000 lavoratrici e lavoratori. Mirafiori è entrata nel diciottesimo anno consecutivo di cassa integrazione».** Quindi che fare? Per imprese e sindacati locali si deve parlare di un'azione su più fronti: politiche per la mobilità, sviluppo di produzioni complementari, formazione e riqualificazione, attrazione di aziende che vogliano investire localmente, incentivi di riconversione verso nuovi settori, ma anche più logistica e connettività. Idee sulle quali, pare concordino tutti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

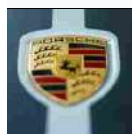
Tem



[Mercato auto](#)

[Primo piano](#)

## Altro di Economia



[Mercato auto](#)

[I ricchi dell'automobile non piangono mai. Ecco perché](#)



[Economia](#)

[Clima, adattamento e mitigazione: anche la Banca d'Italia ha un suo "Piano"](#)

Economia

# Auto: 1,6 miliardi stanziati fino al 2030. Bonus per i furgoni

di Francesco Pacifico

4 Minuti di Lettura

sabato 31 gennaio 2026, 06:00



Articolo riservato agli abbonati premium

Dopo il crollo della produzione nel 2025 - soltanto 380mila tra auto e veicoli commerciali - il governo e il settore dell'automotive attendono una lieve crescita dei volumi nel 2026, soprattutto nella seconda parte dell'anno. Ma non si dovrebbero superare le 70-80mila unità in più. Con questo scenario sullo sfondo, e risorse per 1,6 miliardi da erogare fino al 2030, ieri al Mimit il governo ha incontrato le aziende dell'automotive e sindacati per illustrare la propria strategia. Che però resta legata a doppio filo alle modifiche in sede europea del Green deal, dossier sul quale l'Italia e altri Paesi hanno chiesto - tra le altre istanze - a Bruxelles di garantire anche dopo il 2035 la circolazione dei modelli ibridi assieme agli elettrici, di mantenere la produzione dei carburanti fino a regole meno stringenti sul comparto delle utilitarie. Non a caso, e dopo le tiepide aperture della Commissione - il titolare del dicastero delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso ha inviato un chiaro messaggio rivolto alla Ue: «Servono cambiamenti radicali, non maquillage». Lo stesso Urso, poi, auspica che sulle stesse posizioni di Roma si schieri anche Parigi, che ha un'industria dell'auto molto simile a quella italiana.

Il decreto

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Soprattutto al tavolo automotive di ieri mattina, il Mimit ha annunciato che a breve sarà portato in Consiglio dei ministri - siamo alla fase del concerto tra i dicasteri competenti - del decreto per ripartire gli 1,6 miliardi di risorse per il settore: 400 milioni saranno erogati quest'anno.

Seguendo lo schema dello scorso anno, il 75 per cento degli stanziamenti saranno destinati alla produzione di aziende auto e di componentistica, il resto agli incentivi. Entrando più nello specifico, e sommando tutti i fondi da qui al 2030, 750 milioni saranno utilizzati per le attività di ricerca, 435 milioni finiranno per potenziare i contratti di sviluppo, quindi la produzione tout court. Soltanto "ai minicontratti", quelli sotto la soglia dei 20 milioni, andranno 135 milioni circa.

Poi c'è il capitolo degli incentivi alla domanda. Accanto al piano del Mase per l'elettrico, sono confermati gli ecobonus per i veicoli commerciali con una dotazione di 40 milioni. Una scelta necessaria sia per aiutare la produzione domestica sia per affrontare il nodo di un parco auto in Italia ancora troppo vecchio e inquinante, vista l'età media tra i 12 e i 13 anni. Ventuno milioni, poi, saranno destinati per gli aiuti a retribuire, agli automobilisti che vogliono convertire il loro mezzo da diesel o benzina a Gpl o Gnl, 68 milioni all'installazione di colonnine elettriche, 50 milioni al noleggio a lungo termine e non mancheranno risorse anche per le due ruote.

I sindacati chiedono più sforzi. Il leader della FimCisl, Ferdinando Uliano, punta «sull'adozione di misure concrete a sostegno della competitività dell'industria dell'auto a partire da interventi sul costo dell'energia». Posizione non diversa anche dalla Uil, dove il segretario generale il Rocco Palombella e quello nazionale Uilm Gianluca Ficco sottolineano anche che Bruxelles deve «abolire le famigerate multe europee e sgravare il costo della energia, puntare sugli ibridi, sulla neutralità tecnologica e sulla libertà di scelta dei consumatori». La FiomCgil, invece, parla di 10mila posti a rischio solo nella componentistica.

Ma al Tavolo dell'automotive di ieri si è parlato anche del primo produttore del Paese, Stellantis. Il gruppo ha confermato gli obiettivi di produzione per l'anno in corso nel nostro Paese, aumentato di un miliardo - arrivando a 7 - il volume delle forniture alla componentistica italiana, promesso meno cassa integrazione e oltre 500 assunzioni. C'è ottimismo dopo l'avvio in produzione di due modelli: la 500 ibrida a Mirafiori e la Compass a Melfi. Ma non mancano preoccupanti ombre, in attesa del nuovo piano industriale a livello globale. In primo luogo non è ancora chiaro il futuro dello stabilimento di Cassino, dove l'azienda ha annunciato sia nuovi modelli sia l'introduzione della piattaforma Stla Large Bev, ma che nel 2025 ha lavorato soltanto per 4 giorni interamente. Poi - anche se manca una comunicazione ufficiale - si spengono le speranze di installare a Termoli la Giga Factory del consorzio Acc, che vede tra i soci anche Mercedes-Benz e TotalEnergies. In questa direzione i sindacati hanno letto l'annuncio del gruppo italo-francese di confermare la produzione di cambi e-DCT e gli investimenti sui motori Gse adattati alla normativa Euro 7 per garantirne l'operatività oltre il 2030.



L'Anfia, l'associazione che raccoglie tutte le aziende del settore, sottolinea «il sostegno pluriennale all'acquisto di veicoli commerciali per le PMI, nonché gli incentivi ai cittadini per l'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali e per il retrofit a gas delle autovetture». Assogasliquidi-Federchimica plaude ai 21 milioni per il retrofit a Gpl e Gnl.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LEGGI ANCHE



### BANCHE

Banca d'Italia, cambio ai vertici. Angelini nuovo...

### I NUMERI

Il Pil sopra le attese, disoccupazione ancora giù La...

## PRIMA PAGINA DI OGGI



## COMPRESSE NEL TUO ABBONAMENTO



**Claudio Carlomagno, il lavoro al cimitero e le macabre competenze acquisite: così ha scavato la tomba della moglie Federica Torzullo**



**Crans Montana, la maledizione continua: annullata la Coppa di sci. Tomba: «Io non avrei gareggiato»**



**Casa, tutti vogliono Roma: le richieste dall'estero sono da record: +44,7%. In testa alla classifica dei Paesi più "attratti" gli Stati**

## PIU' LETTE

### CRANS MONTANA

**Moretti, un erede di una nota famiglia di orologiai svizzeri dietro la cauzione?**

### MALTEMPO

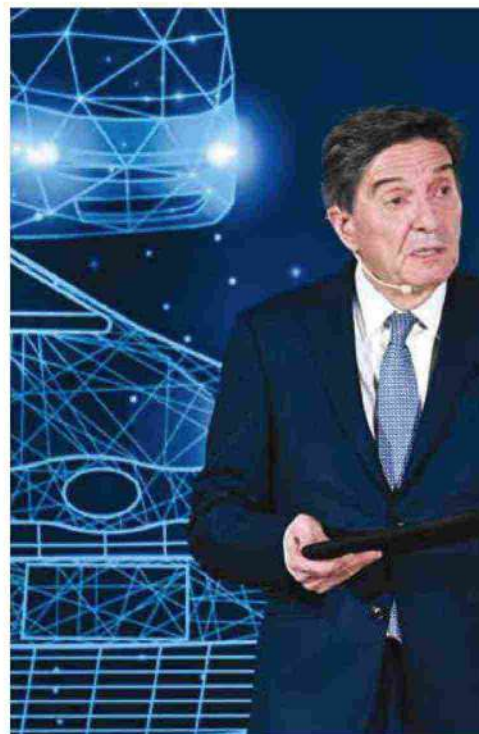
**Vortice ciclonico in arrivo sull'Italia, gelo polare e venti forti Nuova burrasca**

EVENTI/3

di Giorgio Costa



ROBERTO PIETRANTONIO  
Presidente di Unrae



# Unrae e Anfia: "Senza riforme fiscali e industriali l'automotive non riparte"

Le due associazioni chiedono riforme urgenti per rilanciare mercato, produzione e occupazione: le flotte come leva per la transizione green, il rinnovo del parco circolante e la competitività della filiera automotive italiana ed europea

**A** causa di un trattamento fiscale penalizzante, in Italia le auto aziendali hanno la penetrazione più bassa fra i cinque Major Market: 46,8% contro il 66,3% della Germania. Un segmento che, con il veloce tasso di rotazione delle flotte, è in grado di immettere sul mercato vetture più recenti e tecnologicamente avanzate. È questo

uno dei punti emersi dalla conferenza stampa Unrae di fine anno a Villa Blanc a Roma. Tra le altre cose si è sottolineata l'urgenza della riforma del trattamento fiscale delle auto aziendali, definendola "il più grande moltiplicatore di crescita". Infatti, "con una fiscalità allineata alle best practices europee in chiave "verde" — osserva il Presidente di Unrae, Unione

nazionale rappresentanti autoveicoli esteri, **Roberto Pietrantonio**. "Crescerebbero gli acquisti di auto aziendali green, aumenterebbe la diffusione di veicoli virtuosi e si accelererebbe il ricambio del parco circolante originando un usato di ultima generazione. Ne beneficerebbero ambiente, sicurezza stradale, imprese ed erario".



EVENTI



ROBERTO VAVASSORI  
Presidente di Anfia

LA SITUAZIONE INCENTIVI

Nel biennio 2024-2025 il Governo ha stanziato 923,4 milioni di euro per incentivare l'acquisto di autovetture a zero o bassissime emissioni, contribuendo all'immatricolazione di oltre 90.000 auto nella fascia 0-60 g/km. Ma è possibile ottenere risultati superiori con risorse molto inferiori. Secondo le analisi Unrae, infatti, con limitati aggiustamenti ai parametri fiscali della deducibilità delle auto aziendali sarebbe sufficiente un impegno di 85 milioni di euro a carico dell'erario (al netto dell'extragettito) per incentivare oltre 100 mila autovetture green nella fascia 0-60 g/km, soddisfare altrettanti dipendenti, accelerare il rinnovo del parco auto e rendere, in pochi anni, l'usato più giovane, più sicuro e più accessibile. Il tutto con minore spesa pubblica e benefici diffusi per cittadini e imprese.

UNA SITUAZIONE DRAMMATICA

Nel corso dell'assemblea pubblica Anfia 2025, intitolata "Il futuro è adesso. L'automotive europeo come fattore

essenziale di autonomia strategica" tenutasi a Roma, si è ribadito come ci si debba "lasciare alle spalle questo annus horribilis con volumi di produzione nazionali ed europei ai minimi storici - ha affermato il Presidente di Anfia Roberto Vavassori - e ripartire al più presto. Con il Governo e Stellantis, abbiamo preso l'impegno per avviare un piano di lavoro serrato per definire le misure di una solida strategia di competitività della filiera e di ritrovarci tra un anno per dividerne l'andamento e i progressi del Piano Italia. L'obiettivo è che le misure portino in tempi brevi ad una forte inversione di tendenza della produzione nazionale, facendo affidamento sulla realizzazione dei piani produttivi di Stellantis e su una riconnessione forte del Gruppo con i fornitori italiani, nell'ottica di lottare insieme per la valorizzazione del 'Made in Europe'". Nonostante la situazione sia drammatica, con oltre 100 mila posti di lavoro persi e molti altri a rischio, "dobbiamo - ha ribadito Vavassori - guardare avanti con ottimismo, perché i pessimisti non hanno mai costruito nulla.

Dobbiamo attingere alle nostre migliori risorse industriali e competenze manageriali per costruire il nostro futuro". Del resto, la filiera produttiva automotive in Italia conta 5.451 imprese, 272.000 addetti (diretti e indiretti), il 7,1% degli occupati del settore manifatturiero italiano, 113,3 miliardi di euro di fatturato, pari al 9% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,8% del Pil italiano, garantendo 71 miliardi di prelievo fiscale.

"ELETTRICO, MA NON SOLO..."

"Lo diciamo ormai da diversi anni, la revisione della regolamentazione sulla CO2 - sia per i veicoli leggeri che per i pesanti - in chiave di neutralità tecnologica è un passo fondamentale da cui ripartire e chiediamo nuovamente con forza che la proposta della Commissione europea vada in questa direzione, riconoscendo al fianco dello sviluppo dell'elettrificazione, la necessità di tecnologie ponte come gli ibridi Plug-in e i range extender, ma soprattutto i benefici dei carburanti rinnovabili", ha concluso Vavassori.

Un altro anno negativo

In Italia per il 2026 Unrae prevede immatricolazioni di nuove auto a quota 1,54 milioni. Per i veicoli commerciali leggeri, dopo un 2025 in calo del 4,4% a 190.000 unità (allineato al 2019), si prevede una stagnazione nel 2026. Per i veicoli industriali, infine, il 2025 è in leggera flessione (-2,5%), mentre la previsione

2026 indica un ulteriore calo del 2,9% a 27.000 unità. Infine, l'Italia è fanalino di coda anche per quota di vetture ricaricabili (BEV+PHEV): 11,3% contro il 33,4% del Regno Unito, 28,9% della Germania, 25,1% della Francia e 18,9% della Spagna. La sola quota di auto elettriche pure è pari al 5,2% rispetto al 21% degli altri

30 Paesi europei, e ben più bassa di Paesi che presentano un Pil pro capite a parità di potere di acquisto inferiore al nostro, come Portogallo (22%), Slovenia (10,4%), Spagna (8,5%) e Ungheria (8,4%), a conferma che i fattori limitanti l'adozione dei veicoli elettrici vanno oltre le sole capacità reddituali.







# Componentistica automotive italiana

## sfida aperta seppur difficile

Per i costruttori italiani di automobili e componentistica i ricavi e la produzione risultano in calo, ma **cresce l'attenzione per le nuove tecnologie e i carburanti alternativi** con la speranza che venga anche rivisto il regolamento europeo sui target di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> degli autoveicoli leggeri

■ Elena Ferrero

Osservatorio sulla componentistica  
automotive italiana  
e sui servizi per la mobilità 2025



«L'industria dell'auto sta vivendo in Italia e in Europa un momento molto complesso, come confermano i numeri. La produzione di autovetture in Italia potrebbe quest'anno fermarsi a quota 200.000 unità, volumi dei decenni scorsi. Inoltre la transizione verso l'elettrico sta incontrando molte difficoltà». Con queste parole Filomena Greco, giornalista de Il Sole 24 Ore ha dato il via all'evento in cui è stata presentata la nuova edizione dell'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità, indagine realizzata ogni anno dalla Camera di commercio di Torino e da ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica).

30 FEBBRAIO 2026

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Macchine Utensili

## Il contesto internazionale

Nel 2024 l'economia globale ha continuato a crescere, ma con ritmi inferiori rispetto all'anno precedente, in un quadro caratterizzato da un rallentamento del commercio mondiale e da forti incertezze geopolitiche. Le tensioni in Medio Oriente e nel Mar Rosso, l'andamento allentante dei prezzi energetici e le elezioni in importanti economie occidentali hanno inciso sulla fiducia di imprese e consumatori. Nel 2024 la domanda mondiale di autoveicoli ha raggiunto 96,2 milioni di unità, con una crescita del +2,8% rispetto al 2023 e del +3,6% rispetto al 2019, confermando, quindi, la tendenza ad un ritorno alla normalità dopo la pandemia, la crisi dei semiconduttori e i rincari energetici. Un cambiamento strutturale si rileva, tuttavia, nella distribuzione geografica, visto che il baricentro dell'industria automobilistica mondiale si sposta sempre più verso l'Asia, con la Cina (+4,5%; rappresenta quasi un terzo del mercato globale) e l'India (+3%) in primo piano, mentre Europa (+1,5% in EU27+UK), Giappone (-7,5%) e Nord America (+3,1%) perdono progressivamente peso relativo. Mentre in Cina e in India i volumi delle vendite superano i livelli del 2019 (+21,8% e +41,7% rispettivamente), in Europa, Giappone e Nord America restano ancora inferiori (-16,5%, -14,9% e -5% rispettivamente). Nel complesso, l'area Asia-Pacifico rappresenta oltre la metà della domanda mondiale di autoveicoli e i Paesi BRICS, partendo da circa 35 milioni di veicoli nel 2019, raggiungono quasi 42 milioni nel 2024. «Il settore automotive vive in un contesto di grande incertezza a causa di diversi fattori concomitanti: crisi internazionali, transizione energetica, mutamento degli equilibri mondiali con la rapida avanzata dell'area asiatica, modifica delle politiche commerciali con l'introduzione di dazi - ha commentato Massimiliano Cipolletta, Presidente della Camera di commercio di Torino - In un quadro così complesso, le nostre aziende, dopo anni di relativa crescita, subiscono nel 2024 e prevedono per il futuro contrazioni dei ricavi ed effetti sull'occupazione. Tutte le strategie indagate, dagli investimenti in R&S alla realizzazione di partnership per l'innovazione, dallo sviluppo di nuovi powertrain all'inserimento dell'Intelligenza Artificiale, vivono una fase di attesa in un mercato della mobilità dal futuro non del tutto delineato». Nel 2025 la domanda mondiale



di autoveicoli dovrebbe rimanere piuttosto stabile (97 milioni, +0,8% rispetto al 2024). La domanda di autoveicoli in Italia ha chiuso il 2024 a 1,79 milioni di unità, in lieve calo rispetto al 2023 (-0,3%). Se confrontato con il 2019, il calo è invece pari al 15,9%. Per il 2025 si stima che il mercato italiano si posizioni poco sotto i volumi dell'anno precedente (previsioni ANFIA: 1,75 milioni di unità, -2,6% vs. 2024). La produzione mondiale di autoveicoli si è attestata nel 2024 a 93,5 milioni di unità, con una lieve flessione (-0,8%) rispetto al 2023, ma sostanzialmente stabile rispetto ai livelli pre-pandemia (+1,4% sul 2019). È la Cina a dominare, con 31,3 milioni di veicoli prodotti, pari a un terzo della produzione globale (33,5%), in crescita del 3,7% sull'anno e del 21,5% rispetto al 2019, mentre il Nord America si mantiene stabile (-0,3%) e Giappone ed Europa arretrano (-8,5% e -6,3% rispettivamente). A livello mondiale, nel 2025 la produzione è attesa in crescita a 95,4 milioni di unità (+2% sul 2024), trainata soprattutto dall'Asia, che consolida il proprio ruolo di principale polo manifatturiero del settore. Secondo le stime ANFIA, in Italia la produzione domestica di autoveicoli

Il settore automotive vive in un contesto di grande incertezza a causa di diversi fattori concomitanti: crisi internazionali, transizione energetica, mutamento degli equilibri mondiali con la rapida avanzata dell'area asiatica, introduzione dei dazi

li, pari a 591.000 unità, ha chiuso il 2024 con una flessione a doppia cifra (-32,3%), mentre per il 2025 i volumi caleranno ulteriormente (circa 500 mila unità, -15,5%). «Dobbiamo riprenderci la leadership europea nell'ambito della transizione energetica e, per farlo, quest'ultima deve cambiare percorso - ha affermato Marco Stella, Presidente del Gruppo Componenti ANFIA - La formula attuale, che segue un approccio mono-tecnologico centrato sull'elettrico sta danneggiando i componentisti europei, i cui prodotti coprono all'incirca il 60% del





contenuto tecnologico dei veicoli ICE prodotti in UE, ma solo il 40% circa quando si tratta di veicoli elettrici, con il rischio, secondo CLEPA, di perdere fino al 23% del valore aggiunto al 2030. Auspichiamo, quindi, che la revisione in corso del regolamento UE sui target di riduzione delle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri vada nella direzione di un approccio tecnologicamente neutrale, che valorizzi il contributo dei carbon neutral fuels, soluzioni tecnologiche innovative già disponibili in grado di salvaguardare competenze industriali e posti di lavoro, al raggiungimento degli obiettivi. Riteniamo, inoltre, che debba essere accompagnata da adeguate e proporzionate misure di protezione della manifattura europea, anche a salvaguardia del valore aggiunto generato dalla produzione continentale di auto, sistemi e componenti».

## La filiera

L'Osservatorio sulla componentistica automobilistica e sui servizi per la mobilità analizza un nucleo consolidato di aziende costituito da produttori di parti e componenti, integratori di sistemi, fornitori di moduli e imprese di Engineering & Design, a cui nel tempo si sono aggiunti gli specialisti dell'aftermarket e del motorsport, insieme alle realtà più recenti legate all'infomobilità, alla mobilità elettrica e ai servizi innovativi per la mobilità. L'universo conta oggi 2.134 imprese con sede legale in Italia, quasi tutte società di capitale, che hanno impiegato 168.000 addetti, con un fatturato annuale direttamente riconducibile al settore automotive di circa 55,5 miliardi di euro. Dopo anni nel complesso favorevoli, il 2024 ha segnato la fine di una fase di crescita, con una contrazione dei ricavi totali pari al -6,0%. I cali più marcati hanno riguardato i fornitori di moduli e integratori di sistemi (-8,2%), gli specialisti (-7,0%) e i subfornitori delle lavorazioni (-6,8%). Anche gli E&D e i subfornitori hanno chiuso l'anno in negativo, con una flessione rispettivamente del 3,8% e del 3,7%. In controtendenza, performance positive per gli specialisti del motorsport (+1,2%) e dell'aftermarket (+0,6%), uniche categorie in crescita. Questi ultimi due segmenti hanno anche registrato l'aumento più significativo del numero di addetti, in un contesto generale di contrazione dell'occupazione (in totale -0,7%), che ha colpito in particolare i sistemisti e modulist (-2,7%) e i subfornitori (-2,5%).

32 FEBBRAIO 2026



## Le previsioni

Se i dati del 2024 evidenziano la fase critica della filiera, anche le attese per il 2025 delineano un quadro segnato dal pessimismo. Chiamate a esprimere le previsioni per il 2025, le imprese italiane si mostrano pessimiste, con prospettive peggiori rispetto a quelle dello scorso anno. Solo il 20% prevede un aumento del fatturato, mentre il 63% stima una riduzione, con un saldo tra dichiarazioni di aumento e riduzione del -43%. Le difficoltà maggiori riguardano gli ordinativi interni, stimati in calo nel 60% dei casi (saldo -46%), e le vendite sui mercati esteri, ridotte per il 55% degli operatori (-35%). Anche per gli investimenti fissi lordi, il saldo tra previsioni di crescita e di riduzione risulta marcatamente negativo, con un -27%. La condizione di preoccupazione e di incertezza tocca tutte le categorie di operatori, ma con previsioni sfavorevoli meno cupe per gli specialisti dell'aftermarket. Le strategie di sviluppo delle imprese continuano a essere fortemente influenzate dalle politiche delle case automobilistiche europee (per l'86% rilevanza almeno media, per il 66% alta) e dall'instabilità economica mondiale (l'86% rilevanza almeno media, il 56% alta). Cresce l'attenzione verso l'ingresso delle case automobilistiche cinesi in Europa, con la possibile apertura di nuovi stabilimenti, considerata di alta rilevanza dal 52% degli operatori (il 39% lo scorso anno), così come aumentano i timo-

Le strategie di sviluppo delle imprese continuano a essere fortemente influenzate dalle politiche delle case automobilistiche europee (per l'86% rilevanza almeno media, per il 66% alta) e dall'instabilità economica mondiale (l'86% rilevanza almeno media, il 56% alta)

ri legati ai cambiamenti nelle politiche commerciali internazionali: l'introduzione di dazi preoccupa ora in modo rilevante il 47% delle imprese, rispetto al 32% della rilevazione precedente. A questi fattori, si aggiungono timori connessi alla riduzione della domanda e all'incertezza dei volumi produttivi (di elevata rilevanza per il 72% delle imprese), nonché, in termini operativi, la difficoltà da parte delle imprese nel farsi riconoscere aumenti dei costi di produzione da parte degli OEMs (il 50%).



## Macchine Utensili

### I risultati dell'indagine

Alla rilevazione condotta nella primavera del 2025 hanno partecipato 432 imprese della filiera, il 20,6% delle unità coinvolte. Nel 2024 la filiera automotive ha affrontato un anno difficile, segnato da una produzione di autoveicoli ai minimi storici in Italia e dalla transizione verso la mobilità elettrica, con evidenti ripercussioni sul fatturato. Il dato più significativo riguarda la quota delle imprese che hanno dichiarato una contrazione del giro d'affari: il 62% rispetto al 36% del 2023, con il saldo complessivo tra aumenti e riduzioni sceso a -31, contro il +16% dell'anno precedente. Tra le categorie di fornitori, solo gli specialisti dell'aftermarket hanno registrato un saldo positivo tra dichiarazioni di aumento e di riduzione del fatturato (+14%), confermandosi come il cluster meno condizionato dal contesto di cambiamento, trovandosi ad operare prevalentemente per il parco veicolare circolante. Analizzando gli ambiti tecnologici nei quali le imprese operano, emerge che la filiera è fortemente orientata alla componentistica destinata a qualsiasi tipologia di veicolo, indipendentemente dall'alimentazione (il 77,1% degli operatori).

Accanto a questa quota, è rilevante (il 38,2%) quella di chi continua a presidiare la filiera dei motori a combustione interna - con prodotti specifici per i powertrain endotermici o comunque connessi al loro funzionamento. In parallelo, il 18,5% è impegnato nella produzione di componenti per veicoli elettrici e di infrastrutture di ricarica, mentre più contenute risultano le attività legate ai sistemi alternativi di alimentazione, come il GPL/Metano e fuel cell a idrogeno. Un ruolo limitato ma in progressiva crescita è giocato anche dalle tecnologie digitali:

l'8,6% delle imprese sviluppa hardware e software per veicoli connessi e autonomi (centraline, schede elettroniche, sensoristica), mentre nei servizi di mobilità si collocano il 3,7% delle realtà analizzate. Dall'indagine è emersa in crescita la quota di imprese esportatrici, che passa dal 79,4% all'84% rispetto al campione dell'anno precedente. Parallelamente è aumentata anche la quota media di fatturato del settore automotive generata dalle esportazioni, che sale dal 46,2% al 49,4% sul totale del campione, raggiungendo il 58,8% se si considera il solo gruppo delle imprese esportatrici. Tuttavia, il quadro relativo all'andamento del fatturato derivante dall'export non risulta favorevole, con una quota di imprese che dichiara una contrazione del fatturato estero pari al 43,3%, più del doppio rispetto al 2023 (20,1%).

### Diversificazione settoriale e investimenti

Dalla ricerca condotta da ANFIA e Camera di commercio di Torino emerge che sei imprese su dieci operano anche in settori diversi dall'automotive, come la produzione delle macchine agricole (il 38% delle aziende coinvolte in mercati alternativi all'automotive), il settore della meccanica/meccatronica, quello degli elettrodomestici (in calo rispetto al passato) e quello delle due ruote. Altri ambiti che si confermano rilevanti sono il ferrotraviario, la nautica, la meccanica strumentale e il settore aerospaziale. Nel triennio 2022-2024 la partecipazione della filiera della componentistica a progetti di sviluppo di nuovi powertrain ha registrato una lieve flessione, con l'eccezione del coinvolgimento in progetti per il powertrain elettrico, che torna ad aumentare (il 24,8% delle imprese).

A frenare lievemente è sia la partecipazione a iniziative progettuali per le motorizzazioni ibride, che ha riguardato il 25,5% delle imprese, sia a quelle dirette alla riduzione delle emissioni su motore a combustione interna, attraverso nuovi materiali e l'alleggerimento del peso dei veicoli (il 22,5%), nonché quelle per lo sviluppo di tecnologie legate al fuel cell (il 12,7%). Tuttavia, proprio i progetti in fuel cell sono quelli per i quali è in significativa crescita l'intenzione di prendervi parte in futuro (il 15,2%). I risultati dell'Osservatorio indicano un andamento pressoché costante dell'attività innovativa realizzata rispetto al 2023, seppure con una lieve flessione di alcuni indicatori, quali gli investimenti in R&S (il 64% a fronte del 66% della scorsa edizione) e la presenza di addetti dedicati (il 66% contro il 68%).

Nel triennio 2022-2024, il 54% delle imprese ha introdotto innovazioni di prodotto, un dato in linea con la precedente rilevazione, mentre quelle di processo hanno registrato un lieve calo, passando dal 72% al 70%. Pressoché stabile la quota di imprese che nello stesso periodo ha depositato brevetti, pari al 19%. Le innovazioni di prodotto vengono sviluppate prevalentemente in house (il 70%), sebbene si rilevi un incremento delle collaborazioni con altre imprese a scapito di quelle con istituzioni esterne. Per quanto riguarda i processi, invece, cresce il ricorso alla R&S interna (65%), mentre si riduce l'utilizzo di forme cooperative. Per quanto concerne l'Intelligenza Artificiale, il 59,9% ha dichiarato che al momento l'IA non è ancora applicata nei propri processi o prodotti, evidenziando una diffusione ancora limitata. Tuttavia, il 20% prevede di sperimentare o applicare questa tecnologia entro i prossimi tre anni. ■





## DIAMO I NUMERI

## 2,0 euro

La legge di bilancio 2026 ha istituito un contributo pari a 2 euro, per le spese amministrative doganali a carico delle spedizioni di valore dichiarato inferiore ai 150 euro che provengono da Paesi terzi extra-UE.

Il tributo è riscosso dall'Agenzia delle dogane e monopoli all'atto dell'importazione definitiva delle suddette merci. La misura entrerà in vigore a partire dal 15 marzo prossimo. La Circolare n 37/2025 di ADM evidenzia che in base alla formulazione della norma, il contributo è dovuto a prescindere dalla tipologia di transazione commerciale sottostante la spedizione e, in particolare si applica alle spedizioni destinate a consumatori finali (cosiddette transazioni business to consumer del commercio elettronico); ad operatori commerciali (siano essere riferite ad acquisti effettuati su piattaforme di commercio elettronico business to business ovvero riferite ad acquisti da fornitori esteri); da un privato a un altro privato anche se contenenti merci prive di carattere commerciale.

Sono escluse dall'ambito di applicazione della norma in questione, le operazioni di sdoganamento per merci e beni a seguito passeggero immesse in libera pratica su dichiarazione verbale.

Secondo l'associazione di difesa dei diritti dei consumatori questa tassa violerebbe le norme europee in materia doganale facendo riferimento all'articolo 3 del Trattato sul Funzionamento Ue, secondo cui 'uno Stato membro non può introdurre unilateralmente dazi, limiti



o ostacoli commerciali verso altri Paesi, perché per legge le norme doganali devono essere omogenee su tutto il territorio europeo. Questo significa che il governo, se vuole applicare una tassa da 2 euro sui pacchi, deve estendere la sua validità a tutte le spedizioni'.

Anche Fiap si è espressa negativamente sottolineando che la misura genererà effetti indesiderati sull'intera filiera logistica italiana.

Il settore, infatti, gestisce oggi tra 600 e 700 milioni di spedizioni e-commerce all'anno complessive (quindi tra Paesi Ue ed extra Ue), di cui oltre l'80 per cento con valore inferiore ai 150 euro. La tassa rischia di aumentare i costi operativi delle imprese e di accentuare la pressione economica sulle aziende di autotrasporto che già affrontano incrementi significativi legati all'aumento delle accise sul carburante, al costo del personale e ai nuovi obblighi normativi.

## 590.000.000 di euro

Le principali associazioni dell'autotrasporto e le organizzazioni rappresentative della filiera industriale e commerciale dell'automotive italiana (Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae), attraverso un comunicato congiunto, hanno espresso vivo apprezzamento per la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto interministeriale MIT/MEF che destina 590 milioni di euro, nel periodo 2027-2031, al rinnovo del parco veicolare delle imprese di autotrasporto iscritte al Registro elettronico nazionale (REN) e all'Albo nazionale degli autotrasportatori.

Si tratta di una misura senza precedenti per entità delle risorse. Lo stanziamento, di carattere straordinario e pluriennale, costituisce un segnale concreto che fa seguito alla 'road map per la decarbonizzazione del trasporto merci su strada', presentata dalle associazioni al Ministero dei Trasporti in occasione di Ecomondo 2023.

Illustrando la misura, il Governo ha spiegato che l'obiettivo è sostenere la transizione verso mezzi più moderni ed efficienti - elettrici, ibridi o endotermici di ultima generazione - garantendo un approccio concreto e non ideologico, a beneficio dell'intera filiera. Nei prossimi mesi saranno definite le modalità operative per consentire alle imprese di presentare i programmi di rinnovo della flotta e accedere agli incentivi. Le associazioni hanno confermato al Ministro Salvini e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la massima disponibilità a collaborare per la definizione di proposte attuative che garantiscano una ripartizione efficiente e in linea con le traiettorie tecnologiche e di sostenibilità ambientale.





## Mercato

## Tutti i numeri Italia 2025

# Frena, frena

*I veicoli da lavoro chiudono il 2025 in territorio negativo. Le misure del Governo non sono riuscite a far decollare la domanda e per il 2026 non ci si aspetta grandi novità*

di Tiziana Altieri

**N**onostante un incremento delle immatricolazioni nell'ultima parte dell'anno i veicoli da lavoro hanno chiuso il 2025 in Italia con il segno negativo. Gli LCV, stando ai dati resi disponibili da Anfia, si sono fermati a 188.373 unità, -5 per cento sul 2024. Gli over 3,5 tonnellate hanno totalizzato 27.709 unità, -2,8 per cento. Inefficaci, evidentemente, le risorse messe sul tavolo dal Governo per il settore fino a questo momento. Un'inversione di rotta potrà arrivare con il Fondo straordinario pluriennale da 590 milioni di euro destinato a incentivare i veicoli più avanzati sul piano tecnologico e ambientale, disponibile però solo a partire dal 2027. Nell'anno in corso ci si dovrà accontentare dei rifinanziamenti di strumenti come la Nuova Sabatini e l'Iperammortamento, previsti dalla nuova Legge di Bilancio. Potrebbero anche tornare sul tavolo i 19 milioni già stanziati dal MIT per la decarbonizzazione del parco. Per una vera ripartenza del mercato, hanno fatto sapere i costruttori, è però necessario che le misure incentivanti siano accom-

pagnate da agevolazioni all'utilizzo dei mezzi, già previste dalle norme europee e applicate in diversi Stati membri, così da permettere una riduzione del costo totale di possesso dei veicoli di nuova generazione. Solo con condizioni abilitanti tangibili sarà possibile accelerare la transizione verso un trasporto più sostenibile. Quali, intanto, le stime per il 2026? Per i veicoli commerciali si attende una stagnazione della domanda con circa 190.000 immatricolazioni complessive, un livello comunque superiore alla media degli ultimi 10 anni, pari a 180.000 unità. L'età media degli LCV oggi è di 15 anni e per un ciclo di sostituzione completa a questi ritmi servirebbero 24 anni. Per i veicoli industriali per l'anno in corso si teme una leggera flessione, intorno al 2,5 per cento, con circa 27.000 unità complessive. Anche in questo caso si rag-

**Immatricolazioni LCV per area geografica**

| Area          | 2025           | 2024           | Var%        |
|---------------|----------------|----------------|-------------|
| Nord-Ovest    | 67.682         | 59.953         | 12,9        |
| Nord-Est      | 45.446         | 65.199         | -30,3       |
| Centro        | 50.256         | 46.721         | 7,6         |
| Sud e Isole   | 24.954         | 26.322         | -5,2        |
| N.D.          | 35             | 24             | 45,8        |
| <b>Totale</b> | <b>188.373</b> | <b>198.219</b> | <b>-5,0</b> |

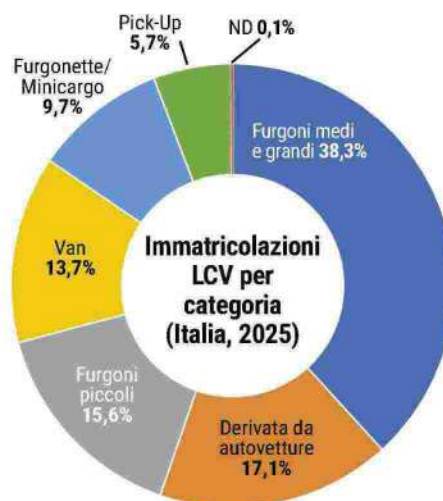
**Immatricolazioni LCV per utilizzatore**

| Modalità d'Acquisto | 2025           | 2024           | Var%        |
|---------------------|----------------|----------------|-------------|
| Società             | 100.344        | 105.781        | -5,1        |
| Noleggio S/C        | 66.517         | 67.964         | -2,1        |
| Privati             | 21.512         | 24.474         | -12,1       |
| <b>Totale</b>       | <b>188.373</b> | <b>198.219</b> | <b>-5,0</b> |

Il Nord anche nel 2025 conferma la vivacità della sua economia assorbendo il 60 per cento dell'immatricolato LCV. Furgoni medi e grandi fanno la parte del leone in questo segmento che vede avanzare ulteriormente il noleggio, canale che assorbe oltre un veicolo su tre.

**Immatricolazioni LCV per segmento**

| Segmento                | 2025           | 2024           | Var%        |
|-------------------------|----------------|----------------|-------------|
| Furgoni medi e grandi   | 72.169         | 79.713         | -9,5        |
| Derivata da autovetture | 32.132         | 28.236         | 13,8        |
| Furgoni piccoli         | 29.378         | 27.630         | 6,3         |
| Van                     | 25.758         | 26.812         | -3,9        |
| Furgonette/Minicargo    | 18.181         | 24.280         | -25,1       |
| Pick-Up                 | 10.649         | 11.507         | -7,5        |
| N.D.                    | 106            | 41             | 158,5       |
| <b>Totale</b>           | <b>188.373</b> | <b>198.219</b> | <b>-5,0</b> |



www.vietrasportiweb.it

12 - 01/02 2026

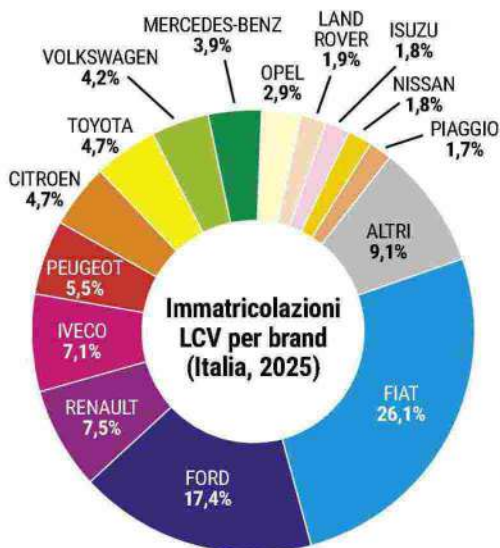


### Immatricolazioni LCV per alimentazione

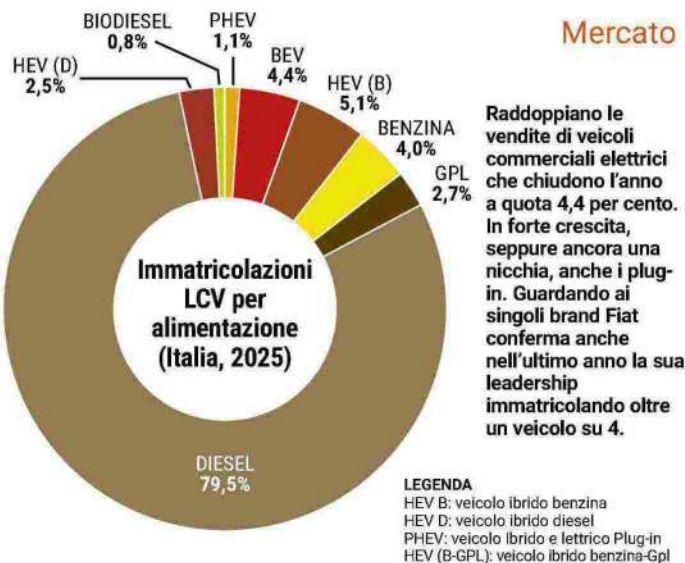
| Alimentazione   | 2025           | 2024           | Var%        |
|-----------------|----------------|----------------|-------------|
| Diesel          | 149.681        | 164.048        | -8,8        |
| HEV (B)         | 9.569          | 9.008          | 6,2         |
| BEV             | 8.310          | 3.832          | 116,9       |
| Benzina         | 7.511          | 7.579          | -0,9        |
| GPL             | 5.022          | 5.432          | -7,5        |
| HEV (D)         | 4.763          | 5.851          | -18,6       |
| PHEV            | 1.997          | 464            | 330,4       |
| Biodiesel       | 1.452          | 1.873          | -22,5       |
| Metano          | 49             | 120            | -59,2       |
| HEV (B-GPL)     | 4              | -              | 100,0       |
| Non disponibile | 15             | 12             | 25,0        |
| <b>Totale</b>   | <b>188.373</b> | <b>198.219</b> | <b>-5,0</b> |

### Immatricolazioni LCV per brand

| Marca         | 2025           | 2024           | Var%        |
|---------------|----------------|----------------|-------------|
| Fiat          | 49.189         | 46.110         | 6,7         |
| Ford          | 32.775         | 33.274         | -1,5        |
| Renault       | 14.104         | 18.638         | -24,3       |
| Iveco         | 13.396         | 16.060         | -16,6       |
| Peugeot       | 10.301         | 11.597         | -11,2       |
| Citroen       | 8.844          | 11.528         | -23,3       |
| Toyota        | 8.764          | 6.248          | 40,3        |
| Volkswagen    | 7.958          | 7.788          | 2,2         |
| Mercedes-Benz | 7.304          | 7.815          | -6,5        |
| Opel          | 5.378          | 6.905          | -22,1       |
| Land Rover    | 3.518          | 3.121          | 12,7        |
| Isuzu         | 3.402          | 4.186          | -18,7       |
| Nissan        | 3.317          | 3.915          | -15,3       |
| Piaggio       | 3.201          | 3.048          | 5,0         |
| Dacia         | 1.903          | 2.106          | -9,6        |
| Volvo         | 1.824          | 2.312          | -21,1       |
| Byd           | 1.611          | 101            | 1495,0      |
| Man           | 1.606          | 1.239          | 29,6        |
| Maxus         | 1.594          | 1.467          | 8,7         |
| Foton         | 1.124          | 464            | 142,2       |
| Altri         | 7.260          | 10.297         | -29,5       |
| <b>Totale</b> | <b>188.373</b> | <b>198.219</b> | <b>-5,0</b> |



www.vietrasportiweb.it



### Mercato

Raddoppiano le vendite di veicoli commerciali elettrici che chiudono l'anno a quota 4,4 per cento. In forte crescita, seppure ancora una nicchia, anche i plug-in. Guardando ai singoli brand Fiat conferma anche nell'ultimo anno la sua leadership immatricolando oltre un veicolo su 4.

### Avanti così

Nel 2025 Mercedes-Benz Van ha consolidato i numeri dello scorso anno. A sostenere le vendite è stato principalmente il segmento dei mid-size Van, cresciuto del 25 per cento sul 2024. Lo Sprinter, che proprio quest'anno ha spento le 30 candeline, si conferma ancora una volta il bestseller della famiglia, con circa 4.300 unità immatricolate. «Il 2025 - ha commentato alla conferenza stampa di fine anno **Dario Albano**, Managing Director di Mercedes-Benz Vans Italia - è stato un anno all'insegna del consolidamento degli ottimi numeri registrati nel 2024. Un risultato che ci proietta con entusiasmo verso il 2026, con nuove, importanti opportunità che si profilano all'orizzonte. Entriamo in una nuova era del mondo Van e già dal prossimo anno vedremo il debutto della nuova piattaforma VAN.EA, realizzata per i veicoli elettrici di ultima generazione. Un pianale su cui nasceranno la VLE e la VLS, un affascinante 'luxury van' con cui inauguriamo un segmento assolutamente inedito, nella fascia più elevata del mercato. Ma non ci dimentichiamo certo la nostra naturale vocazione e per questo, un po' più avanti, ci aspettano tante novità anche per quanto riguarda il segmento dei Large Van, di cui abbiamo già avuto delle piccole anticipazioni. Insomma, continueremo a 'tenere il mondo in movimento', cercando sempre di assecondare, e spesso ad anticipare, le più diverse esigenze di mobilità, di merci e persone».

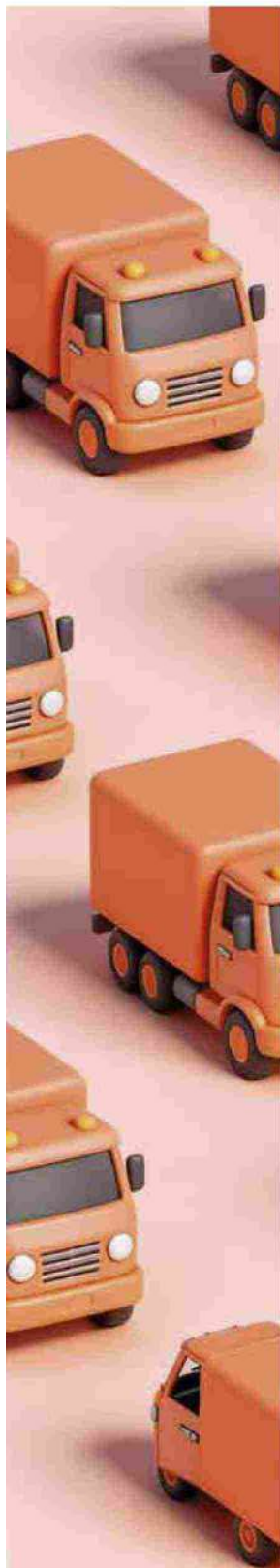
Segnali di crescita arrivano anche dalla gamma full electric della Stella, che conta oggi ben quattro modelli. Stando ai dati a disposizione di Vie&trasporti la Stella ha immatricolato oltre 850 veicoli commerciali completamente elettrici nel 2025, il 216 per cento in più rispetto allo scorso anno. Principale protagonista di questo risultato è l'eSprinter. In piazza d'onore eVito.

Altissimo livello di soddisfazione anche per le attività di customer services con, da parte dei clienti, un punteggio medio pari a 4,6 su una scala da 1 a 5,0, e oltre 58.000 telai serviti alla fine di ottobre (+5,6 sul 2024). Anche nel mondo dei Van, infine, cresce l'attenzione verso i servizi digitali con una percentuale di attivazioni sul nuovo che nel 2025 è intorno al 90 per cento.





## Mercato



## Immatricolazioni truck over 3,51 tonnellate per area geografica

| Area          | 2025          | 2024          | Var%        |
|---------------|---------------|---------------|-------------|
| Nord-Ovest    | 8.043         | 8.052         | -0,1        |
| Nord-Est      | 7.395         | 8.200         | -9,8        |
| Centro        | 4.489         | 4.508         | -0,4        |
| Sud e Isole   | 7.764         | 7.752         | 0,2         |
| N.D.          | 18            | 4             | 350,0       |
| <b>Totale</b> | <b>27.709</b> | <b>28.516</b> | <b>-2,8</b> |

## Immatricolazioni truck over 3,51 tonnellate per fascia di peso

| Ptt              | 2025          | 2024          | Var%        |
|------------------|---------------|---------------|-------------|
| 3501 - 5000 kg   | 676           | 353           | 91,5        |
| 5001 - 8000 kg   | 1.957         | 2.301         | -15,0       |
| 8001 - 12500 kg  | 1.119         | 1.263         | -11,4       |
| 12501 - 16000 kg | 960           | 973           | -1,3        |
| > 16000 kg       | 22.989        | 23.619        | -2,7        |
| N.D.             | 8             | 7             | 14,3        |
| <b>Totale</b>    | <b>27.709</b> | <b>28.516</b> | <b>-2,8</b> |

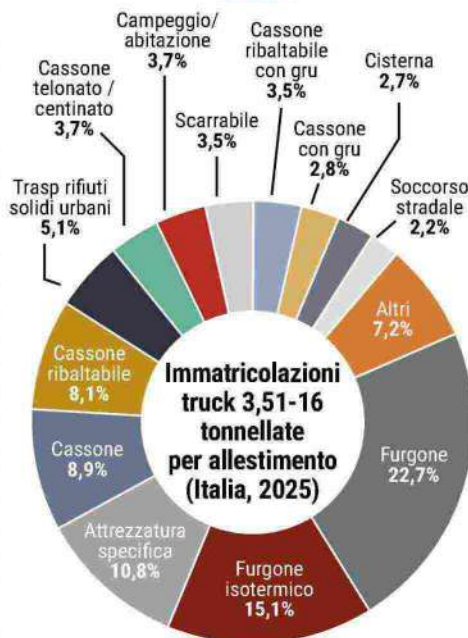
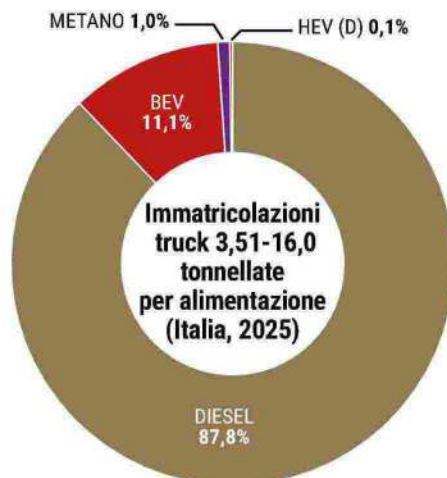
Le tabelle e i grafici di queste pagine ben sintetizzano il mercato dei veicoli tra le 3,51 e le 16 tonnellate nel 2025. Guadagnano quota gli elettrici, ora oltre l'11 per cento, e crescono in maniera importante i furgoni. Iveco è leader.

## Immatricolazioni truck 3,51-16,0 tonnellate per allestimento

| Allestimento                  | 2025         | 2024         | Var%        |
|-------------------------------|--------------|--------------|-------------|
| Furgone                       | 1.070        | 644          | 66,1        |
| Furgone isoteramico           | 710          | 722          | -1,7        |
| Attrezzatura specifica        | 510          | 529          | -3,6        |
| Cassone                       | 421          | 417          | 1,0         |
| Cassone ribaltabile           | 381          | 389          | -2,1        |
| Trasp rifiuti solidi urbani   | 238          | 495          | -51,9       |
| Cassone telonato / centinato  | 176          | 270          | -34,8       |
| Campeggio/abitazione          | 172          | 141          | 22,0        |
| Scarrabile                    | 164          | 214          | -23,4       |
| Cassone ribaltabile con gru   | 163          | 230          | -29,1       |
| Cassone con gru               | 134          | 144          | -6,9        |
| Cisterna                      | 125          | 106          | 17,9        |
| Soccorso stradale             | 105          | 89           | 18,0        |
| Vari allestimenti             | 90           | 111          | -18,9       |
| Cisterna rifiuti speciali     | 74           | 67           | 10,4        |
| Piattaforme / gru / autoscala | 41           | 46           | -10,9       |
| Cisterna trasp merci comm     | 31           | 59           | -47,5       |
| Pianale                       | 21           | 53           | -60,4       |
| Pulizia stradale              | 18           | 68           | -73,5       |
| trasporto veicoli             | 18           | 27           | -33,3       |
| Uso antincendio               | 14           | 4            | 250,0       |
| Ribaltabili                   | 10           | 40           | -75,0       |
| Attrezzato negozio            | 8            | 4            | 100,0       |
| Trasp animali vivi            | 7            | 4            | 75,0        |
| Furgone telonato / centinato  | 5            | 9            | -44,4       |
| Ambulatorio                   | 2            | 2            | 0,0         |
| Cisterna coibentata bitume    | 2            | 1            | 100,0       |
| Betoniere/pompe               | 1            | -            | 100,0       |
| Pianale Con Gru               | 1            | 3            | -66,7       |
| Cabinato con ralla            | -            | 2            | -100,0      |
| <b>Totale</b>                 | <b>4.712</b> | <b>4.890</b> | <b>-3,6</b> |

## Immatricolazioni truck 3,51-16,0 tonnellate per alimentazione

| Alimentazione | 2025         | 2023         | Var%        |
|---------------|--------------|--------------|-------------|
| Diesel        | 4.603        | 4.367        | +5,5        |
| BEV           | 190          | 69           | +175,4      |
| Metano        | 138          | 154          | -10,4       |
| HEV (D)       | 19           | 128          | -85,2       |
| Benzina       | 3            | -            | +100,0      |
| <b>Totale</b> | <b>4.953</b> | <b>4.718</b> | <b>+5,0</b> |



giungerebbero comunque volumi superiori a quelli medi del decennio, 25mila unità. Il parco over 3,5 tonnellate ha un'età media di 14,5 anni, un ciclo di sostituzione completa a questo ritmo richiederebbe 27 anni.

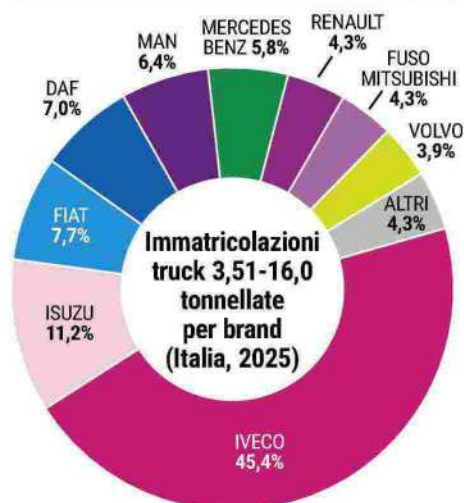
## Fiat, Ford e Renault le top tre

Il Nord si conferma l'area più vivace per i veicoli



### Immatricolazioni truck 3,51-16,0 tonnellate per brand

| Marca           | 2025         | 2024         | Var%        |
|-----------------|--------------|--------------|-------------|
| Iveco           | 2.138        | 2.543        | -15,9       |
| Isuzu           | 528          | 911          | -42,0       |
| Fiat            | 361          | 143          | 152,4       |
| Daf             | 329          | 287          | 14,6        |
| Man             | 303          | 151          | 100,7       |
| Mercedes-Benz   | 274          | 283          | -3,2        |
| Renault         | 203          | 141          | 44,0        |
| Fuso Mitsubishi | 189          | 166          | 13,9        |
| Volvo           | 184          | 163          | 12,9        |
| Ford            | 76           | 27           | 181,5       |
| Foton           | 32           | 9            | 255,6       |
| Ravo            | 16           | 7            | 128,6       |
| Volkswagen      | 12           | 9            | 33,3        |
| Toyota          | 8            | 0            | 100,0       |
| Maxus           | 7            | 0            | 100,0       |
| Altro           | 52           | 50           | 4,0         |
| <b>Totale</b>   | <b>4.712</b> | <b>4.890</b> | <b>-3,6</b> |



commerciali: ne ha assorbiti circa uno su tre con l'Ovest che guadagna quota pesando per un 35,9 per cento. Il Nord Est è, invece, l'area d'Italia che deve fare i conti con la contrazione più pesante, pari al 30,3 per cento. Furgoni medi e grandi giocano la parte del Leone: pur con una flessione delle immatricolazioni intorno al 10 per cento raggiungono una quota di poco inferiore al 40. Alla piazza d'onore le derivate da autovetture al 17,10 per cento con volumi in crescita del 13,8. Ma il confronto è con un anno particolarmente negativo per il comparto causa strette sui controlli. Da segnalare il pesante calo delle furgonette, -25,10 per cento.

Stabile con oltre il 53 per cento il peso delle società sul totale acquisti, cresce ancora il noleggio (oltre un veicolo su tre) e perdono poco meno di un punto i privati.

Aumenta, finalmente, la quota dei veicoli elettrici: 8.310 unità, +116,9 per cento sull'anno prece-



### Vicinissimi al cliente

La sfida di Scania? Continuare a soddisfare le esigenze di clienti che non accettano compromessi. Come? Con prodotti all'avanguardia e un servizio 10 e lode. Anche di questo si è parlato all'evento organizzato a fine anno da Scania Italia nel quartier generale di Trento. «Il 2025 - ha sottolineato **Enrique Enrich**, presidente e amministratore delegato - è stato un anno migliore del previsto. Abbiamo conquistato nuove flotte grazie non solo ai nostri veicoli, ma anche alle persone che lavorano per il Grifone, e sviluppato la rete service. Ultima a essere inaugurata è stata l'officina Sacar di Roma Nord».

**Daniel Dusatti**, pronto ad assumere una posizione internazionale all'interno dell'organizzazione commerciale del Gruppo e **Michele Marchetti** a cui va il suo testimone di direttore vendite Veicoli Industriali il compito di dettagliare i numeri. «Tra il 2023 e il 2024, a fronte di un calo degli ordini, Scania ha completato le consegne arretrate, superando una fase di forte disallineamento tra ordini e tempi di consegna. Dal 2025 il sistema produttivo è tornato a pieno regime, con volumi di consegna in linea con gli ordini e una ritrovata efficienza della catena. L'anno si è chiuso con una quota di mercato del 15 per cento. Occupiamo la piazza d'onore in Italia, una posizione che vogliamo consolidare». Rispetto al 2024, quando Scania deteneva uno share del 16,6 per cento, c'è stata una flessione ma da Trento fanno sapere che più che sui volumi si punta sulla qualità degli stessi.

E a proposito di futuro buone notizie arrivano dalla Cina. Qui è stato inaugurato un nuovo polo industriale che realizzerà veicoli su misura per la domanda locale liberando di fatto risorse per i mercati europei.

**Fredrik Swartling**, direttore Service Sales & Operations, e **Andrea Carolli**, CFO, direttore rete e presidente Scania Italia Retail, si sono soffermati su servizi e rete che permettono di essere partner dei clienti. «Oggi - ha evidenziato il primo - abbiamo 15.883 veicoli sotto contratto, il 50 per cento di quelli venduti negli ultimi anni e il 90 per cento sui veicoli nuovi. Questo ci permette di essere sempre più proattivi». La rete Scania conta 18 concessionari (4 captive) ai quali si aggiungono i 6 concessionari Autobus Touring i 2 di motori marini, 118 officine (3 captive) e 11 Scania On-Site. «La rete sta crescendo in maniera strategica - ha aggiunto Carolli - e continuerà a espandersi nei prossimi anni nell'ottica di essere sempre più vicini al cliente. Ad aprile 2026 sarà inaugurato, tra l'altro, il distretto Scania Milano Est, a Brughiero con un focus sull'officina. Il potenziale di questa struttura è enorme».

dente, rappresentano il 4,4 per cento dell'immatricolato. Incremento importante, +330 per cento, anche per gli elettrici plug-in grazie a un'offerta più ricca: sfiorano le 2mila unità. In flessione il diesel: meno di 150.000 unità indicano un -8,8 per cento e il loro share scende sotto l'80.

A detenere la leadership in Italia negli LCV è Fiat con oltre un veicolo su 4. Ducato (20.232



## Mercato

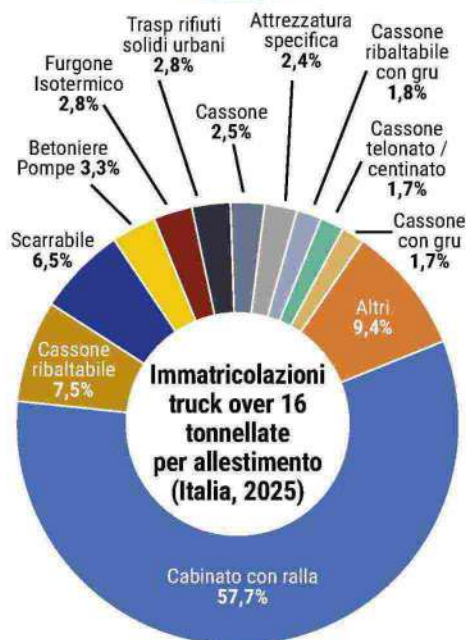
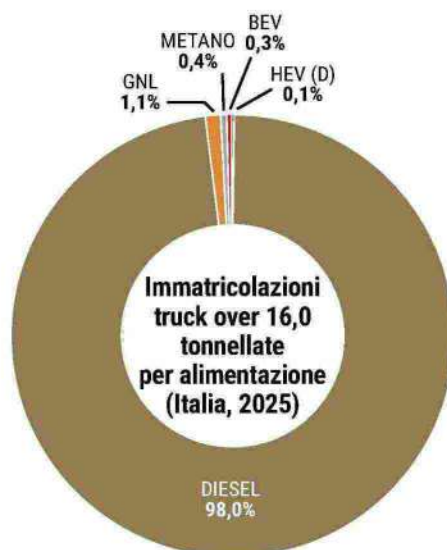
## Immatricolazioni truck over 16 tonnellate per alimentazione

| Alimentazione | 2025          | 2024          | Var%        |
|---------------|---------------|---------------|-------------|
| Diesel        | 22.534        | 23.222        | -3,0        |
| GNL           | 261           | 301           | -13,3       |
| Metano        | 103           | 60            | 71,7        |
| BEV           | 79            | 24            | 229,2       |
| HEV (D)       | 12            | 12            | 0,0         |
| <b>Totale</b> | <b>22.989</b> | <b>23.619</b> | <b>-2,7</b> |

## Immatricolazioni veicoli over 16 tonnellate per allestimento

| Allestimento                               | 2025          | 2024          | Var%        |
|--------------------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| Cabinato con ralla                         | 13.272        | 14.182        | -6,4        |
| Cassone ribaltabile                        | 1.713         | 1.635         | 4,8         |
| Scarrabile                                 | 1.493         | 1.566         | -4,7        |
| Betoniere/pompe                            | 749           | 645           | 16,1        |
| Furgone isothermico                        | 650           | 652           | -0,3        |
| Trasp. rifiuti solidi urbani               | 646           | 523           | 23,5        |
| Cassone                                    | 567           | 575           | -1,4        |
| Attrezzatura specifica                     | 546           | 430           | 27,0        |
| Cassone ribaltabile con gru                | 419           | 429           | -2,3        |
| Cassone telonato/centinato                 | 398           | 418           | -4,8        |
| Cassone con gru                            | 383           | 355           | 7,9         |
| Cisterna                                   | 376           | 407           | -7,6        |
| Trasporto veicoli                          | 316           | 255           | 23,9        |
| Vari allestimenti                          | 280           | 177           | 58,2        |
| Furgone                                    | 239           | 316           | -24,4       |
| Pianale                                    | 226           | 248           | -8,9        |
| Veicoli eccezionali                        | 139           | 154           | -9,7        |
| Piattaforme/gru/autoscala                  | 118           | 139           | -15,1       |
| Portacontainers/pallets aereo/casse mobili | 95            | 131           | -27,5       |
| Cisterna rifiuti speciali                  | 85            | 91            | -6,6        |
| Ribaltabili                                | 85            | 99            | -14,1       |
| Cisterna trasp. merci comm.                | 76            | 86            | -11,6       |
| Furgone telonato/centinato                 | 35            | 33            | 6,1         |
| Cisterna coibentata bitume                 | 21            | 10            | 110,0       |
| Pulizia stradale                           | 17            | 8             | 112,5       |
| Trasp. animali vivi                        | 17            | 17            | 0,0         |
| Pianale con gru                            | 9             | 21            | -57,1       |
| Soccorso stradale                          | 6             | 7             | -14,3       |
| Uso antincendio                            | 6             | 6             | 0,0         |
| Cisterna trasp. latte alim.                | 3             | 3             | 0,0         |
| Campeggio/abitazione                       | 2             | 1             | 100,0       |
| Furgone coibentato                         | 1             | -             | 100,0       |
| Soccorso stradale con gru                  | 1             | -             | 100,0       |
| <b>Totale</b>                              | <b>22.989</b> | <b>23.619</b> | <b>-2,7</b> |

unità) e Doblò (19.712) rimangono i più acquistati dagli italiani. Alla piazza d'onore si conferma Ford che accresce ulteriormente la sua quota toccando il 17,4 per cento grazie al successo di Transit (10.955), Transit Custom (8.727) e Transit Courier (5.006, +37,9 per cento) e terzo, gradino del podio per Renault che, però fa un salto indietro di quasi due punti percentuali chiudendo al 7,5 con un -24,3 per cento di immatricolazioni. Soffrono i bestseller Master (4.352 unità, -26,9 per cento) e Trafic (3.297, -



13,7 per cento) mentre cresce Kangoo (3.548, +18,3 per cento). Chiudono la top five costruttori Iveco con Daily all'inseguimento della Losanga con un 7,1 per cento e Peugeot al 5,5.

## Iveco in pole

La distribuzione territoriale delle immatricolazioni di veicoli industriali ricalca quella dei commerciali con il Nord Ovest al comando con poco meno del 30 per cento seguito dal Nord Est che segna, però, una flessione del 9,8. Solo la fascia 3,51-5,0 tonnellate ha archiviato l'anno con il segno positivo. Contengono la perdita al 2,7 per cento gli over 16,0 mentre soffrono parecchio i veicoli dalle 5,1 alle 12,5 tonnellate. Entriamo nel dettaglio dei medi, fino a 16 tonnellate. Salta all'occhio l'importante incremento dei Bev: 521 unità indicano una quota dell'11,1 per cento, a scapito del diesel, passato dal 92,8 all'87,8

Fonte grafici e tabelle:  
elaborazione Vie&trasporti  
su dati Anfia



### Immatricolazioni truck over 16 tonnellate per brand

| Marca           | 2025          | 2024          | Var%        |
|-----------------|---------------|---------------|-------------|
| Iveco           | 6.203         | 6.678         | -7,1        |
| Scania          | 3.403         | 3.970         | -14,3       |
| Volvo           | 3.030         | 3.090         | -1,9        |
| Mercedes-Benz   | 2.966         | 2.451         | 21,0        |
| Daf             | 2.508         | 2.578         | -2,7        |
| Man             | 2.451         | 2.477         | -1,0        |
| Renault         | 1.648         | 1.403         | 17,5        |
| Ford            | 488           | 557           | -12,4       |
| Astra           | 173           | 324           | -46,6       |
| Liebherr        | 37            | 36            | 2,8         |
| Manitowoc Crane | 30            | 26            | 15,4        |
| Altri           | 52            | 29            | 79,3        |
| <b>Totale</b>   | <b>22.989</b> | <b>23.619</b> | <b>-2,7</b> |

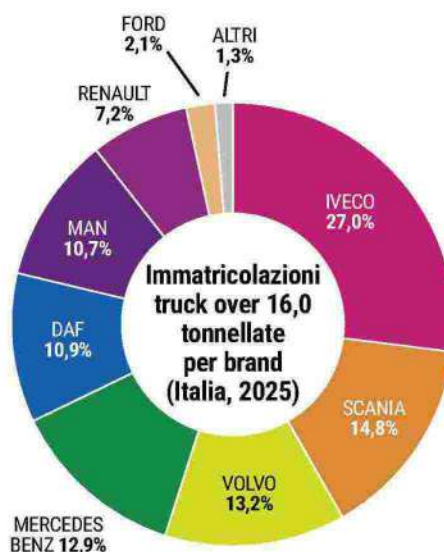
e del metano, dal 2,8 all'1,0. A giocare un ruolo importante le versioni pesanti dei commerciali come eDucato (292 unità), eDaily (64) ed E-Transit (60). È sempre Iveco a detenere la leadership nel segmento con una quota superiore al 45 per cento: Eurocargo ha inciso con un 25,3 per cento, Daily con un ulteriore 19,4. Con l'N2R Isuzu si conferma alla piazza d'onore con un 11,2 per cento pur perdendo un 42,8 per cento di immatricolazioni. Al terzo posto Fiat con un 7,7 per cento e un balzo in avanti del 152,4 per cento. Guardando agli allestimenti sono i furgoni i più richiesti sul mercato italiano con un +66,1 per cento e un 22,7 di quota. Gli cedono il posto i furgoni isotermici, al 15,1 per cento con volumi simili a quelli dell'anno precedente. A seguire, attrezzature specifiche, cassoni e cassoni ribaltabili. Questi cinque insieme rappresentano oltre il 65 per cento del mercato.

Passiamo agli over 16 che rappresentano, per volumi, il segmento più importante (83,0 per cento dell'immatricolato pesante). Qui il diesel è assoluto protagonista con il 98 per cento di share. Solo 79 i veicoli elettrici immatricolati con Mercedes-Benz eActros che pesa per oltre la metà (36 unità).

Anche qui Iveco, grazie soprattutto a S-Way e T-Way, è leader con una quota del 27,0 per cento, in leggera flessione sull'anno precedente. Scania pur perdendo un 14,3 per cento di volumi conferma il secondo gradino del podio giocando le carte delle Serie R e S.

All'inseguimento Volvo, marchio che insieme a Mercedes-Benz e Man, perde meno del mercato nel suo complesso. Con Fh e Fm archivia il 2025 con il 13,2 per cento. Quote a doppia cifra anche per Mercedes-Benz che, in controtendenza, mette a rete un ben +21,0 per cento. I trattori rappresentano il 57,7 per cento delle vendite. Per quanto riguarda gli autocarri cassoni ribaltabili, scarrabili e betoniere sono gli allestimenti più richiesti con quote del 7,5, 6,5 e 3,3 per cento.

www.vietrasportiweb.it



### Mercato

I veicoli sopra le 16 tonnellate rappresentano l'83 per cento dell'immatricolato pesante. In questo segmento il diesel è assoluto protagonista. Per quanto riguarda i marchi Iveco è al comando con una quota del 27,0 per cento. Alla piazza d'onore si conferma Scania con un 14,8 e terzo gradino del podio per Volvo. Mercedes-Benz, invece, è il marchio che cresce di più nel 2025.

### Renault Trucks punta al 10

«Uno dei nostri obiettivi per il 2026? Consentire a un numero sempre più elevato di driver di testare i truck con la Losanga sulla calandra perché chi sale a bordo ne rimane conquistato». Parola di **Edouard Savelli**, amministratore delegato di Renault Trucks Italia che a Milano, in occasione della tradizionale cena di fine anno insieme a **Marco Bonaveglio**, responsabile commerciale, ha fatto il punto sull'anno appena conclusosi e ha dato qualche anticipazione su quello che verrà. Renault Trucks oggi in Italia detiene una quota del 7 per cento nel segmento dei trattori (1,2 punti in più rispetto allo scorso anno), del 6,9 in quello delle motrici over 16 (+1,4) e del 4,1 nel construction (+0,1). In crescita anche lo share nel segmento 6,0-11,5 tonnellate, dallo 0,4 all'1 per cento, e in quello 11,51-15,9 tonnellate, dal 6,0 al 10,0 per cento. «Vogliamo avvicinarci al 10 per cento di quota di mercato - ha sottolineato l'ad - è un obiettivo sfidante ma sappiamo di potercela fare. Possiamo contare su una gamma performante, in grado di soddisfare ogni esigenza e su una rete che conta 100 punti di servizio e 1.000 tecnici costantemente formati». Gamma che risponde anche alle esigenze di chi vuole viaggiare a zero emissioni. L'offerta elettrica si sta ampliando con l'arrivo delle nuove configurazioni del pesante T E-Tech (T540, T585 e T780 che può raggiungere i 600 chilometri di autonomia) e le nuove opzioni della gamma D E-Tech per la distribuzione urbana. Ormai pronto al debutto sul mercato Master, anche E-Tech, a trazione posteriore. Una versione che potrà contribuire in maniera importante ad accrescere la quota nel segmento dei medi leggeri. Novità in arrivo anche sul fronte finanziario con il lancio di Vertellus, il brand captive del noleggio. «Un universo in crescita, - ha sottolineato Bonaveglio - incide per il 30 per cento circa nelle motorizzazioni tradizionali, con punte dell'80 per cento su quelle elettriche».



01/02 2026 - 17

[Tendenza](#)[Ascolti TV](#)[Trump](#)[Garlasco](#)[ICE](#)[Meteo](#)[Oroscopo](#)AAA[Home](#) / [Motori](#) / Giuseppe Bonollo nuovo presidente del Gruppo Car Design & Engineering di ...

## AUTO E MOTORI

Domenica, 1 febbraio 2026

Ultimo aggiornamento: 11:08

### Giuseppe Bonollo nuovo presidente del Gruppo Car Design & Engineering di **ANFIA**

Il Senior Vice President Mobility di Pininfarina succede a Silvio Angori alla guida del Gruppo che rappresenta l'eccellenza italiana del car design e dell'ingegneria automotive

Condividi

**Corporate, il giornale delle imprese**

Rummo  
Official  
Supplier di  
Casa Italia: la  
pasta italiana  
al...

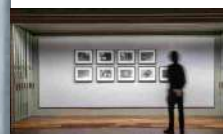


TheFork: per  
gli italiani la  
cucina  
migliore è





quella di  
casa...  
Intesa  
Sanpaolo,  
Gallerie  
d'Italia  
Milano: fino  
al 6 aprile...  
Milano  
Cortina 2026,  
Gruppo FS: le  
dichiarazioni  
di Giuseppe...



AffariTV



Giuseppe Bonollo, Senior Vice President Business Unit Mobility di Pininfarina, è stato nominato nuovo presidente del Gruppo Car Design & Engineering di **ANFIA**.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**Bonollo succede a Silvio Angori, al quale ANFIA** e le aziende associate rivolgono un ringraziamento per il costante impegno e la dedizione dimostrati nel valorizzare le competenze e l'unicità del comparto del car design e dell'ingegneria automotive italiana, contribuendo in modo significativo allo sviluppo delle attività del Gruppo e alla promozione di nuove iniziative.

«Assumo con grande senso di responsabilità e ne sono onorato la presidenza del **Gruppo Car Design & Engineering di ANFIA** e ringrazio gli associati per la fiducia accordatami», ha dichiarato Bonollo. «Le competenze dell'intera filiera riunita in ANFIA, e in particolare del Gruppo Car Design & Engineering, riconosciute a livello internazionale per la loro eccellenza, rappresentano uno stimolo a rafforzare ulteriormente una visione sistemica, contribuendo in modo concreto alla competitività dell'industria automotive italiana. In una fase complessa e di profonda transizione del settore, creatività, innovazione e soluzioni tecnologiche sostenibili ma al contempo flessibili risultano oggi più che mai indispensabili».

**Argomenti**[anfiacar design italianoindustria automotiveingegneria automotivepininfarina](#)

# DISTRETTO ITALIA



## In evidenza

**Brand o brand...elli / iVision Tech, gli occhiali volano in borsa grazie a Macron: la storia del marchio friulano**



## In vetrina

**Meteo febbraio, gelo articolo sull'Italia con neve abbondante in pianura (non accadeva da anni). La data della svolta**







## Mercato auto Italia 2025: chi cresce di più e chi perde terreno

Nel 2025 il mercato auto italiano vede aumentare il peso dei costruttori cinesi, passati all'8,6% di quota. Il è ormai finito da un po' e abbiamo già visto come si è chiuso l'anno per il mercato auto italiano. Abbiamo anche scritto delle diverse classifiche dei modelli più venduti. Adesso c'è una novità perché l'analista Felipe Munoz ha fatto un approfondimento sui dati del mercato auto Italia 2025 da cui sono emerse alcune cose interessanti tra cui l'auto che ha fatto il miglior progresso in termini di market share e quella che ha fatto il più grande passo indietro. Questo e tanto altro. Entriamo adesso più nei dettagli. IL MERCATO



AUTO ITALIA 2025: TOP E FLOP Iniziamo con la classifica delle auto più vendute (dati ANFIA) che comunque non è una novità dato che l'abbiamo già vista e al primo posto, largamente, c'è la FIAT Panda, anzi la FIAT Pandina, come viene chiamata oggi. FIAT panda: 102.430 (+3%) Dacia Sandero: 49.379 (-18%) Jeep Avenger: 48.382 (+18%) Citroen C3: 38.478 (+4%) Toyota Yaris Cross: 36.573 (+1%) Toyota Yaris: 33.757 (7%) Dacia Duster: 32.240 (+19%) Peugeot 208: 31.310 (-3%) MG ZS: 28.830 (+5%) Renault Clio: 28.191 (-17%) Veniamo ad un dato interessante che riguarda le variazioni di market share dei modelli (2024 vs 2025). Chi si è messa in luce in positivo? La FIAT 600. Sul fronte opposto, ma non è una sorpresa, troviamo la Lancia Ypsilon. Infatti, dati alla mano, nel 2025 ne sono state vendute 9.708 contro le 32.167 del 2024. Va detto, però, che l'anno precedente includeva anche le vendite del vecchio modello che aveva ben altro mercato. I marchi più venduti in Italia nel 2025 (sempre partendo dai dati ANFIA)? Al primo posto e non sorprende, FIAT che tiene dietro Toyota e Volkswagen. Ecco la TOP 10. FIAT: 143.217 (+1%) Toyota: 120.724 (-2%) Volkswagen: 112.049 (-8%) Dacia: 95.287 (-2%) Peugeot: 75.129 (-4%) Renault: 74.492 (-15%) BMW: 73.200 (+3%) Audi: 68.894 (+2%) Jeep: 62.539 (-9%) Ford: 60.696 (-12%) Chi ha fatto il salto avanti più importante in termini di market share (2024 vs 2025)? BYD, mentre sul fronte opposto. c'è Lancia. Questa è invece a top 10 dei Gruppi sul mercato auto Italia 2025 (dati ANFIA). Stellantis: 417.838 (-8%) Volkswagen: 257.816 (-2%) Renault: 170.127 (-8%) Toyota: 127.157 (-1%) Hyundai: 90.756 (-7%) BMW: 89.473 (+7%) Ford: 60.696 (-12%) Mercedes: 54.128 (+3%) SAIC: 49.936 (+25%) Chery: 35.931 (+63%) Anche tra i Gruppi, BYD è quello che ha fatto il miglior passo avanti in termini di variazione di market share (confronto 2024). Sul fronte opposto, c'è invece Stellantis. L'analista aggiunge che la quota di mercato delle automobili cinesi è passata dal 4,8% del 2024 all'8,6% del 2025 per un totale di 131.100 unità, in aumento del 75% rispetto al volume del 2024. Commenti



Solar<sup>+</sup>

Il solare come standard per casa e azienda

Scopri di più →

Energia Green Building PREMIUM

Rinnovabili

Abbonati

Accedi



Informa

Energia

Mercato

Economia Circolare

Green Building

Mobilità

Agrifood

Clima e Ambiente

Partner

Magazine

Eventi

## Tavolo automotive, filiera chiede riduzione target 2035. Stellantis conferma impegno italiano



Paolo Traversi



30 Gennaio 2026



Tempo di lettura: 3 minuti

Act

SHARE

Solar

Solar+

Advisory e Consulenza

Share



Agenzia di Comunicazione

About



About



Podcast

Careers



Abbonamenti Premium



Accedi



Immagine fornita da ANFIA

### INDICE DEI CONTENUTI

1. I risultati del tavolo automotive al MIMIT
2. Come rendere competitivo il comparto italiano
3. Le proposte della filiera automotive
4. Tavolo automotive: l'impegno di Stellantis
5. Presidio delle tute blue
6. Programma Fondo automotive al 2030

### Consigliati



#### ENERGIA

“Fattore Biogas”, il podcast che accende i riflettori sul valore dell'energia circolare

La Redazione • 21 Gennaio 2026

#### ENERGIA

Le strategie energetiche di decarbonizzazione e la sostenibilità per gli utenti finali

La Redazione • 27 Gennaio 2026

#### COMUNITÀ ENERGETICHE RINNOVABILI

Decreto PNRR 2026: fondi per CER, agrivoltaico e biometano

Stefania Del Bianco • 16 Gennaio 2026

## I risultati del tavolo automotive al MIMIT

**Tavolo automotive** al ministero delle Imprese e del Made in Italy, per trovare un accordo condiviso tra le parti nel **processo di revisione del regolamento europeo** sulle emissioni CO<sub>2</sub>, con la proposta di modifica della Commissione Ue e le misure di politica industriale per i prossimi anni.

Il confronto è stato presieduto dal **ministro Adolfo Urso**, a cui hanno preso parte i vertici Stellantis, le Regioni coinvolte nella produzione di veicoli, **le imprese**, i rappresentanti delle associazioni di categoria e le organizzazioni sindacali mentre le **tute blu fuori dalla sede in via Molise** chiedono certezze sul futuro della produzione in Italia.

Urso è tornato sulla **revisione del regolamento CO<sub>2</sub>**, presentata il 16 dicembre scorso dalla Commissione che *“va nella direzione giusta, ma non è affatto sufficiente: abbiamo abbattuto il totem del 2035, ma non ci accontentiamo di dichiarazioni di principio. Serve il pieno riconoscimento della neutralità tecnologica, lo sviluppo dei biocombustibili, risorse significative sulla filiera delle batterie e la tutela del Made in Europe”*, le considerazioni di Urso, che evidenzia il momento positivo tra **Italia e Germania**, le due principali industrie d'Europa che insieme alla Francia devono indicare la strada delle riforme a Bruxelles, in vista del **Consiglio europeo del 12 febbraio sulle tematiche della competitività**.

## Come rendere competitivo il comparto italiano

L'Italia ha un'industria forte nel siderurgico, che serve a garantire l'acciaio alle imprese italiane ed europee. *“Siamo il Paese più avanti nella decarbonizzazione del settore siderurgico. L'85% della produzione italiana è green”*. E poi c'è il tema dei **bio carburanti in cui l'Italia è avanti** e che possono contribuire ad abbassare la soglia di emissioni.

## Le proposte della filiera automotive

**Razionali e pragmatiche.** Questa la definizione data da **Anfia** alle richieste della filiera automotive italiana in merito al Pacchetto automotive Ue. Ecco in sintesi:

- **normare i carburanti rinnovabili** nella regolamentazione sui veicoli in coerenza con tutta la legislazione europea;
- **ridurre i target 2030 per i veicoli commerciali leggeri** e i target 2035 sia per le auto che per i furgoni;
- **riconoscimento delle peculiarità dei piccoli Costruttori** anche dopo il 2035;
- **approvazione prioritaria della flessibilità su 5 anni** per le multe ai costruttori di veicoli commerciali leggeri e pesanti

*“Nessuna retromarcia, solo un bilanciamento tra l'importanza di indirizzare e la capacità di legiferare riducendo le distanze tra le ambizioni politiche e le realtà quotidiane dei cittadini. Sul piano nazionale, **Anfia** riconosce l'importanza della focalizzazione delle risorse sul sostegno alle attività di ricerca e innovazione, con l'auspicio di poter rafforzare le collaborazioni congiunte dei fornitori con i Costruttori sulle nuove traiettorie tecnologiche”* scrive l'associazione in una nota.

## Tavolo automotive: l'impegno di Stellantis

## In Evidenza



### PREMIUM

#### ARERA

**aggiorna i prezzi minimi garantiti 2026. Cosa cambia per gli impianti rinnovabili fino a 1...**

**Alessandro Petrone** • 30  
Gennaio 2026

### POLITICHE E NORMATIVA

**La settimana normativa: Sardegna, agrivoltaico, DL Transizione**

**Ivano Saltarelli** • 28  
Gennaio 2026

### POLITICHE E NORMATIVA

**La sicurezza nel Mediterraneo oggi a rischio a causa della dipendenza energetica...**

**Alessandro Petrone** • 28  
Gennaio 2026

### POLITICHE E NORMATIVA

**India ed Europa più vicine: accordo commerciale storico. Si all'export di 250mila...**

**Paolo Traversi** • 27 Gennaio  
2026

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



Al tavolo automotive, ovviamente atteso l'intervento del **big player europeo Stellantis**, per cui era presente il responsabile Enlarged Europe & European Brands di Stellantis, **Emanuele Cappellano**, che ha evidenziato che la centralità dell'Italia che *"continuerà a rappresentare un punto di riferimento nel futuro per il gruppo"*. Confermata la produzione delle nuove **DS N8 e Jeep Compass a Melfi e della nuova Fiat 500 ibrida a Mirafiori**, con l'obiettivo di aumentare la produzione già dal 2026. Lo scorso anno il Gruppo ha chiuso con oltre **7 miliardi di euro di acquisti da fornitori italiani** e *"per il 2026 questo impegno sarà confermato"*, ha assicurato Cappellano.

### Presidio delle tute blue

In presidio, nel corso del tavolo, sotto il ministero delle Imprese, le delegazioni di lavoratori provenienti da varie parti d'Italia appartenenti ad aziende del settore. Un'iniziativa – riferiscono i sindacati **Fim, Fiom, Uilm, Fismic, UglM e AqefR** – volta a denunciare la grave crisi di un settore fondamentale per il nostro Paese e a sollecitare risposte concrete da parte del **governo**, dell'Unione europea e dal sistema delle imprese. *"Dal tavolo non è arrivata nessuna risposta concreta per i lavoratori"*, hanno spiegato **Michele De Palma, segretario generale Fiom-Cgil** e **Samuele Lodi, segretario nazionale Fiom-Cgil e responsabile settore mobilità**, sottolineando come 10 mila lavoratori siano a **rischio licenziamento**.

### Programma Fondo automotive al 2030

Nel corso del tavolo automotive, è stato presentato dai tecnici del ministero il **nuovo Dpcm** che programma le risorse del **Fondo automotive fino al 2030**, per un totale di circa **1,6 miliardi di euro**, offrendo alle imprese una **prospettiva pluriennale destinando il 75% delle risorse all'offerta**. Nel dettaglio, la quota principale è riservata agli accordi per l'innovazione, con **750 milioni di euro per ricerca e sviluppo**, seguiti dai contratti di sviluppo per gli **investimenti produttivi**, con particolare attenzione ai mini-contratti.

Sul fronte della domanda, una parte rilevante delle risorse sarà destinata **all'ecobonus per i veicoli commerciali leggeri**, oltre al sostegno per i **veicoli della categoria L, al retrofit, al bonus per le colonnine di ricarica e al noleggio sociale a lungo termine**. A queste misure del Fondo automotive si affiancano gli interventi previsti dalla legge di bilancio, che mettono a disposizione risorse significative per gli investimenti delle imprese, a partire dal **Nuovo Piano Transizione 5.0** e dal rifinanziamento della **Nuova Sabatini**, determinando un'immissione complessiva di risorse molto rilevante a sostegno del settore e dell'intero sistema produttivo.

MERCATO POLITICHE E NORMATIVA



#### About Author / Paolo Travisi

Paolo Travisi ha iniziato il suo percorso da giornalista nel 2004, come redattore del network televisivo 7Gold, una palestra professionale incredibile in cui è diventato giornalista professionista, realizzando servizi tv, dalla cronaca alla cultura, e collaborando a programmi e talk condotti da professionisti quali Aldo Biscardi, Alessandro Milan, David Parenzo. In parallelo all'esperienza televisiva, ha iniziato a

☐ Accetto la [Privacy Policy](#).

[Iscriviti](#)

### Esplora



**MOTORI** / Industria e Analisi

## Il mercato italiano dell'auto cresce del 6,18% a gennaio. Volano le elettriche

Partenza positiva per le immatricolazioni. Stellantis cresce dell'11,8%

TORINO, 02 febbraio 2026, 18:30

Redazione ANSA

Condividi



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



I mercato italiano dell'auto inizia il 2026 con il segno positivo: a gennaio - secondo i dati del ministero dei Trasporti - sono state immatricolate 141.980 auto, il 6,18% in più dello mese del 2025. A gennaio in Italia sono state infatti immatricolate 9.321 vetture full electric, in crescita del 39,3% rispetto allo stesso mese del 2025, anche grazie alle consegne dei veicoli acquistati con gli incentivi esauriti in due giorni lo scorso ottobre.

La quota di mercato dell'elettrico puro sale così al 6,6% dal 5% registrato un anno fa. Al 31 gennaio 2026, il parco circolante elettrico ha raggiunto in Italia quota 373.683 unità. I dati sono stati resi noti da **Motus-E**. Nel complesso, considerando tutte le alimentazioni, il mercato auto nazionale segna nel mese un passo avanti del 6,1% rispetto a gennaio 2025, con 142.320 immatricolazioni totali. Sul piano europeo, gli ultimi dati disponibili indicano che nell'intero 2025 la quota di mercato delle auto elettriche ha raggiunto il 20,1% in Francia, il 19,1% in Germania, il 9% in Spagna e il 23,5% nel Regno Unito. Lo scorso anno la market share dei veicoli full electric in Italia si era attestata al 6,2%.

"I primi mesi del 2026 continueranno a beneficiare della corsa agli incentivi di ottobre, ma in prospettiva il ritardo sulla mobilità elettrica dell'Italia rischia di tornare ad aumentare", osserva il presidente di **Motus-E**, Fabio Pressi, notando che "in mercati come Francia e Spagna gli incentivi all'elettrico sono stati confermati in toto e stanno contribuendo in modo decisivo alla tenuta del mercato auto complessivo, mentre in Germania sono stati addirittura reintrodotti i bonus con oltre 3 miliardi di fondi, nonostante la poderosa crescita messa a segno dall'elettrico anche senza agevolazioni all'acquisto".

"In assenza di una accurata pianificazione degli strumenti di supporto alla domanda, l'Italia rischia seriamente di diventare un Paese di secondo piano nello scacchiere automotive europeo", avverte Pressi, richiamando in primis "l'urgenza di un intervento sulla fiscalità delle flotte aziendali caldeggiato da numerosi stakeholder

nel Tavolo Automotive di venerdì scorso, anche in considerazione dei target proposti da Bruxelles per questo decisivo canale di mercato, che in Italia poggia ancora su un impianto normativo fermo agli anni '90".

**Stellantis** ha venduto a gennaio - secondo i dati elaborati da Dataforce - 46.452 auto, con una crescita dell'11,8% rispetto allo stesso mese del 2025, quasi il doppio dell'intero mercato.

La quota sale dal 31,1% al 32,6%. Nella classifica delle auto più vendute, le prime quattro posizioni sono tutte Stellantis: al primo posto Fiat Pandina (13.394), al secondo Jeep Avenger (5.133), al terzo Citroën C3 (3.576) e al quarto Fiat Grande Panda (3.299). Oltre a Fiat, che nel canale dei privati ha registrato una quota del 15,8%, la migliore del mercato assoluto, crescono Jeep, Citroën, Lancia e Opel rispettivamente del 4,9%, 3,1%, 15,7% e 12,4%. Bene Alfa Romeo con la Junior che è salita al 4,3% di quota nel suo segmento (in crescita dello 0,7%). Peugeot, con 7.956 immatricolazioni, sale di una posizione, dal quinto al quarto posto, nella classifica assoluta dei Brand grazie alla 3008 e alla 208. Leapmotor consolida la propria ascesa nel mercato italiano della mobilità elettrica. A gennaio il brand ha raggiunto 1.118 immatricolazioni, ottenendo lo 0,8% del mercato totale e il 1,3% del mercato privati. Una performance che segna un incremento del 594% rispetto allo stesso mese del 2025, posizionando Leapmotor come il marchio con la crescita più rapida. Il progresso più evidente arriva dal mercato delle auto elettriche: a gennaio Leapmotor ha conquistato il podio nel canale privati con il 16,3% di quota, confermando inoltre la seconda posizione nel mercato Bev complessivo con il 11,23%. A trainare la crescita è la T03, che si conferma l'elettrica più venduta in Italia. Nel mercato dei veicoli commerciali, Fiat Professional è stato il brand di Stellantis che ha realizzato la miglior performance in Italia a gennaio con oltre 3.544 immatricolazioni pari al 25,1% di quota di mercato, in crescita



di 3,1 punti percentuali rispetto allo scorso anno. Tra i modelli, le prime due posizioni le occupano due veicoli di Fiat Professional, Doblò e Ducato, rispettivamente con 1.407 e 1.175 immatricolazioni, che sono i punti di riferimento rispettivamente nel segmento compatto e in quello large.

"Il risultato di gennaio è positivo, ma si deve considerare che è stato influenzato anche dagli incentivi all'acquisto di auto elettriche relativi a 55.680 auto, in parte immatricolate anche a novembre, dicembre e gennaio con un modesto impatto positivo anche sulle immatricolazioni dei prossimi due o tre mesi. A gennaio la quota delle immatricolazioni di auto elettriche è stata del 6,6% che corrisponde a 9.370 vetture elettriche immatricolate". Lo sottolinea il **Centro Studi Promotor**. "Gli incentivi - spiega - stanno dando il loro contributo, ma il loro apporto è modesto e, se riuscissimo a mantenere il tasso di crescita di gennaio (+6,2%) per tutto l'anno, arriveremmo a un volume nell'intero 2026 a 1.620.000 unità. Un livello infimo se consideriamo che le immatricolazioni in Italia nel 2007 erano state 2.494.115, per piombare nel 2013 a 1.304.842 per gli effetti del fallimento di Lehman Brother, per sfiorare i due milioni nel 2017 e passare a 1.917.106 nel 2019, cioè nell'anno precedente la pandemia da coronavirus e che è il livello che dovremmo superare per ritornare a una situazione di quasi normalità, ma questa meta appare ancora lontana. Non si può certo pensare che il livello quantitativo a cui si è ridotto il mercato automobilistico italiano sia dovuto a una disaffezione della popolazione italiana nei confronti dell'automobile. I dati non raccontano una storia di disaffezione, ma di grande interesse per l'automobile. Nel 2000 le auto circolanti erano 32.583.815, nel 2024 sono salite a 41.340.516 unità (+26,9%). Come è stata possibile questa crescita con livelli di immatricolazioni depressi? La risposta è semplice. Si sono tenute in esercizio auto che in altri tempi sarebbero state da tempo rottamate e che sono

pericolose per la gente in quanto meno sicure e fortemente inquinanti". Secondo Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, per uscire da questa situazione "un grande aiuto potrebbe venire da un piano dell'Unione Europea per l'auto che tenga conto non solo delle sacrosante esigenze ambientali, ma anche del sacrosanto dovere di tutelare la sicurezza dei cittadini e di ridare un posto di lavoro alla moltitudine di operai ed impiegati del settore che lo hanno perso".

"Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit, di cui è stata resa nota la programmazione pluriennale delle risorse fino al 2030". E' il commento di Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. "Al Tavolo del 30 gennaio abbiamo evidenziato, tra gli altri provvedimenti - spiega - la bontà del pacchetto di incentivi di cui i cittadini potranno usufruire per l'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali, che riteniamo essere uno strumento importante per avvicinare sempre più i consumatori alla mobilità elettrica. In riferimento al Pacchetto Automotive Ue, abbiamo invece sottolineato con decisione quanto è importante che la revisione del Regolamento sulle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri prenda una direzione chiara e pragmatica in tempi rapidi, al fine di orientare correttamente i consumatori. Per questo, chiediamo che venga applicato da subito il principio di neutralità tecnologica - riconoscendo il contributo dei carburanti rinnovabili fin dall'entrata in vigore della revisione e introducendo un carbon correction factor (Ccf) che consenta di calcolare il contributo di riduzione delle emissioni dei veicoli alimentati con carburanti rinnovabili (liquidi e gassosi) - e che vengano rivisti i target al 2030 e al 2035".



2 febbraio 2026

CHI SIAMO | LA REDAZIONE | AREA CLIENTI

Roma 14°C 

askanews

 POLITICA ECONOMIA ESTERI CRONACA SPORT

SOCIALE CULTURA SPETTACOLO VIDEONEWS

+ALTRE SEZIONI +REGIONI

Speciali:

LIBIA/SIRIA | ASIA | NOMI E NOMINE | CRISI CLIMATICA | G7 ITALIA  
2024 | EUROPA BUILDING | MONDO TECH | MILANO-CORTINA 2026 |  
FESTIVAL SANREMO 2026

ECONOMIA MOTORI

## Anfia: a gennaio elettriche +41% quota 6,6%, plug-in +134%

*Bene anche le ibride. In calo diesel, benzina e gpl*FEB 2, 2026  Auto

info &amp; imprese



askanews

 Segui la Pagina

185.441 follower



Milano, 2 feb. (askanews) – A gennaio il mercato dell'auto registra una crescita di ibride, elettriche e plug-in mentre prosegue il calo di benzina, diesel e gpl. Lo rileva l'Anfia.

Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 24,9% nel mese, con una quota del 52,4%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili crescono dell'80,5% a gennaio e rappresentano il 14,8% del mercato del mese (a gennaio 2025 era 8,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 6,6% nel mese con vendite in aumento del 40,7%, mentre le ibride plug-in aumentano del 134,2% e rappresentano l'8,2% delle immatricolazioni del primo mese dell'anno.

Le autovetture a benzina vedono il mercato di gennaio in calo del 25,5%, con quota di mercato del 18,8%; allo stesso modo, le diesel calano del 16,4%, con quota del 7,6%. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 6,4% dell'immatricolato di gennaio, interamente composto da autovetture Gpl (che sono in calo del 33,9% nel mese).

Le emissioni medie di CO2 delle nuove immatricolazioni gennaio calano del 4,4% e scendono a 108,7 g/km.



CERCA NEL SITO

Cerca ...



Si è verificato un errore. Riprova più tardi. (ID riproduzione: ozxsquKj8Vn98ZIL)  
[Ulteriori informazioni](#)

Altri video su YouTube





Meloni Ribalta le Accuse di Licheri ...  
30K visualizzazioni

7 Marche di LATTE da EVITARE (m...  
692K visualizzazioni

San Zeno di Montagna  
19 visualizzazioni

Categoria news: OPINIONE NEWS ITALIA



## ANFIA \* MERCATO AUTO ITALIANO: «+6,2% A GENNAIO 2026, IL GRUPPO STELLANTIS REGISTRA UNA QUOTA DEL 32,6% (+11%)»

E-mail Stampa

Facebook Twitter LinkedIn

Riceviamo e pubblichiamo integralmente:

19.49 - lunedì 2 febbraio 2026

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

BUONA APERTURA D'ANNO PER IL MERCATO AUTO ITALIANO: +6,2% A GENNAIO.  
Bene per le misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit, di cui è stata resa nota la programmazione pluriennale delle risorse fino al 2030. In riferimento al Pacchetto Automotive UE, è importante che la revisione del Regolamento sulle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri prenda una direzione chiara e pragmatica in tempi rapidi, il fine di orientare correttamente i consumatori.

A gennaio 2026, il mercato italiano dell'auto totalizza 141.980 immatricolazioni, pari al 6,2% in più rispetto ai volumi di gennaio 2025, che aveva totalizzato 133.720 unità. Questo nonostante un giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio 2025 (20 giorni contro 21).

“Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit, di cui è stata resa nota la programmazione pluriennale delle risorse fino al 2030 – ha commentato Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.

POLO  
SALUTE  
INTEGRATORI  
ED ALIMENTI  
FUNZIONALI

CODICE SCONTO  
**PROMO10%**  
VALIDO SU TUTTI I PRODOTTI

POLOSALUTEITALIA.IT

INQUADRA O CLICCA  
PER UNA  
MICRODONAZIONE



SOSTIENI LA  
LIBERA  
INFORMAZIONE  
SENZA PADRONI

Grazie! Luca Franceschi, direttore responsabile

LAGO DI GARDA  
APPARTAMENTO IN VENDITA  
VICINO LAGO E FIUME



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



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Al Tavolo dello scorso 30 gennaio abbiamo evidenziato, tra gli altri provvedimenti, la bontà del pacchetto di incentivi di cui i cittadini potranno usufruire per l'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali, che riteniamo essere uno strumento importante per avvicinare sempre più i consumatori alla mobilità elettrica.

In riferimento al Pacchetto Automotive UE, abbiamo invece sottolineato con decisione quanto è importante che la revisione del Regolamento sulle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri prenda una direzione chiara e pragmatica in tempi rapidi, al fine di orientare correttamente i consumatori. Per questo, chiediamo che venga applicato da subito il principio di neutralità tecnologica – riconoscendo il contributo dei carburanti rinnovabili fin dall'entrata in vigore della revisione e introducendo un carbon correction factor (CCF) che consenta di calcolare il contributo di riduzione delle emissioni dei veicoli alimentati con carburanti rinnovabili (liquidi e gassosi) – e che vengano rivisti i target al 2030 e al 2035".

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione<sup>2</sup>, le autovetture a benzina vedono il mercato di gennaio in calo del 25,5%, con quota di mercato del 18,8%; allo stesso modo, le diesel calano del 16,4%, con quota del 7,6%. Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 24,9% nel mese, con una quota del 52,4%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili crescono dell'80,5% a gennaio e rappresentano il 14,8% del mercato del mese (a gennaio 2025 era 8,7%).

Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 6,6% nel mese con vendite in aumento del 40,7%, mentre le ibride plug-in aumentano del 134,2% e rappresentano l'8,2% delle immatricolazioni del primo mese dell'anno. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 6,4% dell'immatricolato di gennaio, interamente composto da autovetture GPL (che sono in calo del 33,9% nel mese). Le emissioni medie di CO2 delle nuove immatricolazioni gennaio calano del 4,4% e scendono a 108,7 g/km.

Nel primo mese del 2026, Fiat Panda, Fiat Grande Panda e Jeep Avenger occupano, rispettivamente, la prima, seconda e quarta posizione tra le autovetture mild/full hybrid. Ottava Peugeot 3008. Tra le dieci PHEV più immatricolate figura Peugeot 3008 al sesto posto, mentre tra le elettriche Leapmotor T03 si trova al primo posto e Citroen C3 al quarto posto. Segue Citroen C3 Aircross all'ottavo posto.

In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di gennaio sono ancora i SUV a costituire la fetta più grossa del mercato, con una quota del 57,2%. I volumi sono in crescita del 12,7% rispetto a gennaio 2025. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 12,5% del mercato del mese (+2,1% rispetto a gennaio 2025), i SUV compatti il 23,7% (-0,8%) e i SUV medi il 12,7% (+39%), mentre le vendite di SUV grandi sono l'8,3% del totale (+51,2%). Il 20,6% dei SUV venduti nel mese di gennaio è del Gruppo Stellantis.

Continua l'ottima performance di Jeep Avenger che è prima nella top ten mensile dei SUV piccoli. Stellantis è rappresentata anche da Alfa Romeo Junior al quinto posto, Fiat 600 al sesto posto e Opel Mokka in ottava posizione. Tra i SUV compatti, Peugeot 2008 è la nona auto più venduta del segmento. Tra i SUV medi troviamo Peugeot 3008 al primo posto, Citroen C5 Aircross in ottava posizione e Jeep Compass al nono posto. Tra i SUV grandi troviamo solo Peugeot 5008 in ottava posizione.

Nel mese, le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 32,6% del mercato, con volumi sostanzialmente stabili: +0,5% rispetto a quelli di gennaio dello scorso anno. Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Del gruppo Stellantis si trovano nella top ten di gennaio anche Citroen C3 al secondo posto, Fiat Grande Panda al terzo, Peugeot 208 al sesto e Opel Corsa all'ottavo. Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 7,1% a gennaio, con un mercato in calo del 12% rispetto allo stesso mese del 2025. In classifica, l'unica auto a rappresentare il Gruppo Stellantis è Peugeot 308 al quarto posto. Nella top ten complessiva, le prime quattro posizioni sono occupate da modelli del gruppo Stellantis.



Secondo l'indagine ISTAT, a gennaio 2026 si registra un miglioramento sia dell'indice del clima di fiducia dei consumatori (base 2010=100), che sale da 96,6 a 96,8, sia dell'indice composito del clima di fiducia delle imprese (lesi), che sale da 96,6 a 97,6.

In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, peggiora invece l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile, che passa da -48,7 a -56,2.

Secondo i dati definitivi ISTAT, a dicembre 2025 l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,2% su base mensile e dell'1,2% su base annua (da +1,1% del mese precedente). La lieve accelerazione dell'inflazione è dovuta principalmente alla crescita dei prezzi dei Servizi relativi ai trasporti (da +0,9% a +2,6%), degli Alimentari non lavorati (da +1,1% a +2,3%) e dei Servizi Vari (da +2,0% a +2,2%). Rallentano invece i prezzi dei Beni non durevoli (da +1,0% a +0,6%) e dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da +3,0% a +2,7%), mentre si accentua il calo di quelli degli Energetici regolamentati (da -3,2% a -5,2%).

trasporto (da +2,1% a +1,0%; -0,1% su novembre) e della Benzina (da -2,2% a -2,5%; -0,3% su novembre); tali effetti sono solo in parte compensati dall'accelerazione dei prezzi dei Combustibili solidi (da +4,4% a +5,2%) e dalla risalita di quelli dell'Energia elettrica mercato libero (da -7,3% a -6,6%) e del Gas di città e gas naturale mercato libero (da -10,7% a -10,6%).

A gennaio 2026, il Gruppo Stellantis, inclusa Leapmotor, registra una quota di mercato del 32,6%, l'11% in più rispetto allo stesso mese del 2025. Sono cinque i modelli del Gruppo Stellantis nella top ten di gennaio, con Fiat Panda stabile in testa alla classifica (13.300 unità), seguita, al secondo posto, da Jeep Avenger (4.854) e, al terzo, da Citroen C3 (3.517). Fiat Grande Panda si posiziona al quarto posto (3.297), seguita, all'ottavo, da Peugeot 208 (2.462).

Il mercato di DR Automobiles, coi suoi marchi DR, EVO, ICH-X, Sportequipe e Tiger, è in calo dello 0,4% a gennaio 2026 rispetto a gennaio 2025. Il Costruttore molisano costituisce l'1,5% del mercato nel mese.

Per finire, il mercato dell'usato totalizza 451.266 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a gennaio 2026, il 4,9% in meno rispetto a gennaio 2025.

## TOP 10

| N. | MARCA<br>Make | MODELLO<br>Model | GENNAIO 2026<br>JANUARY 2025 |
|----|---------------|------------------|------------------------------|
| 1  | FIAT          | PANDA            | 13.300                       |
| 2  | JEEP          | AVENGER          | 4.854                        |
| 3  | CITROEN       | C3               | 3.517                        |
| 4  | FIAT          | GRANDE PANDA     | 3.297                        |
| 5  | TOYOTA        | AYGO X           | 3.029                        |
| 6  | DACIA         | SANDERO          | 2.896                        |
| 7  | RENAULT       | CLIO             | 2.546                        |
| 8  | PEUGEOT       | 208              | 2.462                        |
| 9  | TOYOTA        | YARIS            | 2.449                        |
| 10 | VOLKSWAGEN    | T-ROC            | 2.440                        |

Screenshot

Categoria news: [OPINIONNEWS ITALIA](#)Per donare ora, clicca [qui](#)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DELLA FONTE TITOLARE DELLA NOTIZIA E/O COMUNICATO STAMPA

È consentito a terzi (ed a testate giornalistiche) l'utilizzo integrale o parziale del presente contenuto, ma con l'obbligo di Legge





# Auto, Anfia: Con aumento immatricolazioni a gennaio possibile recupero mercato

02 Febbraio 2026

“Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit, di cui è stata resa nota la programmazione pluriennale delle risorse fino al 2030”. Lo dichiara Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, commentando i dati del Mit sulle immatricolazioni in Italia: a gennaio 2026, il mercato italiano dell'auto totalizza 141.980 immatricolazioni, pari al 6,2% in più rispetto ai volumi di gennaio 2025, che aveva totalizzato 133.720 unità. Questo nonostante un giorno lavorativo in meno rispetto a gennaio 2025 (20 giorni contro 21).

(Segue)



TUTTI GLI EVENTI CONNECT

## Ti potrebbe interessare anche



### Auto, le immatricolazioni in Ue a gennaio

25 Febbraio 2025 di Redazione

Secondo Acea, a gennaio 2025 sono diminuite del -2,6%. In particolare, i principali mercati dell'Unione hanno registrato un calo: Francia (-6,2%), Italia (-5,8%) e Germania (-2,8%).



GREEN ECONOMY AGENCY

# Auto, Anfia: Con aumento immatricolazioni a gennaio possibile recupero mercato-2-

02 Febbraio 2026

“Al Tavolo dello scorso 30 gennaio – continua Vavassori – abbiamo evidenziato, tra gli altri provvedimenti, la bontà del pacchetto di incentivi di cui i cittadini potranno usufruire per l’installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali, che riteniamo essere uno strumento importante per avvicinare sempre più i consumatori alla mobilità elettrica. In riferimento al Pacchetto Automotive Ue, abbiamo invece sottolineato con decisione quanto è importante che la revisione del Regolamento sulle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri prenda una direzione chiara e pragmatica in tempi rapidi, al fine di orientare correttamente i consumatori. Per questo, chiediamo che venga applicato da subito il principio di neutralità tecnologica – riconoscendo il contributo dei carburanti rinnovabili fin dall’entrata in vigore della revisione e introducendo un carbon correction factor (CCF) che consenta di calcolare il contributo di riduzione delle emissioni dei veicoli alimentati con carburanti rinnovabili (liquidi e gassosi) – e che vengano rivisti i target al 2030 e al 2035”.

(Segue)



TUTTI GLI EVENTI CONNECT

## Ti potrebbe interessare anche



### Auto, le immatricolazioni in Ue a gennaio

25 Febbraio 2025 di Redazione

Secondo Acea, a gennaio 2025 sono diminuite del -2,6%. In particolare, i principali mercati dell'Unione hanno registrato un calo: Francia (-6,2%), Italia (-5,8%) e Germania (-2,8%).

## Web

Cerca nel sito



News Tpl E-bus Coach e turismo Componenti Aziende Eventi e fiere Vita da autista  
Mobility Innovation Tour  
Vedi tutte le categorie v

Naviga per  
marca v

Home ► MERCATO AUTOBUS ITALIA / Tutti i dati 2025 sotto le 8 ton: 1.416 immatricolazioni, il 79% è diesel

## MERCATO AUTOBUS ITALIA / Tutti i dati 2025 sotto le 8 ton: 1.416 immatricolazioni, il 79% è diesel

Se c'è un dato dal quale partire per un'analisi approfondita del mercato dell'autobus italiano 2025 sotto le 8 ton è il seguente: il 79% delle immatricolazioni registrate è a motore convenzionale diesel. Infatti, secondo i dati raccolti, processati e pubblicati da [Anfia](#) – che ringraziamo per il certosino lavoro – delle 1.416 targhe registrare lo [...]

2 Febbraio 2026 di Redazione



### In primo piano

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

8 Gennaio 2026 Eventi

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

2 Febbraio 2026 Azienda

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

1 Febbraio 2026 Eventi

PODCAST / AUTOBUS Weekly – Ascolta il nuovo episodio!

30 Gennaio 2026 News

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

20 Gennaio 2026 Eventi

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Se c'è un dato dal quale partire per un'analisi approfondita del **mercato dell'autobus italiano**



**2025 sotto le 8 ton** è il seguente: **il 79% delle immatricolazioni registrate è a motore convenzionale diesel**. Infatti, secondo i dati raccolti, processati e pubblicati da **Anfia** – che ringraziamo per il certosino lavoro – delle **1.416 targhe registrare lo scorso anno, 1.118 sono a gasolio**. E seppur numericamente inferiori alle 1.290 del 2024, il market share del diesel cresce di 3,5 punti percentuali su base annua.

Il mercato dei "leggeri", insomma, rimane il regno incontrastato del diesel, a differenza di quanto negli ultimi anni è accaduto sopra le 8 ton di massa a pieno carico: qui, infatti, il gasolio rimane la trazione dominante, ma le sue quote sono in continua erosione, venendo peraltro surclassate dalla trazione elettrica a batteria nel segmento degli urbani. Ma, ora, concentriamoci sui "corti"...

## Il mercato del minibus italiano 2025: urbani, extraurbani, turistici e scuolabus

Oltre il 40% dell'immatricolato (il 40,3% per l'esattezza) è rappresentato dai turistici: se ne sono contati 571 (-24,9% sul 2024, quando erano 760). Appena sei unità sotto ecco gli scuolabus, che cedono appena lo 0,3% sullo scorso anno: 565 e quota del 40%. Dunque i Classe I: sono "appena" 146 (contro i 219 del 2024, - 33,3%), e volume del 10,3%. Infine i Classe I: 134, -8,2% sui 146 del 2024 e quota di mercato del 9,4

## Alimentazioni e lunghezze sotto le 8 ton di massa a pieno carico

Se del diesel abbiamo già detto, dobbiamo dire della trazione elettrica: il 10,1% delle 1.416 targhe è a batteria, ovvero 143 veicoli. Curiosamente, sono poco meno del 2024, quando se ne registrarono 148. Sono invece 126 i mezzi a metano, che cede il 47,1% rispetto all'anno passato: il gas pesa per l'8,9%. Infine, anche 28 targhe ibride, stabili 28 (contro 30 del 2024) e share del 2%.

Passando ora in rassegna le 1.416 immatricolazioni e prendendo in mano la bindella, la stragrande maggioranza è tra i 6,10 e i 7,99 metri: in questo finestra sono arrivate 1.051 targhe, pari al 74,2% del totale. Dunque eccone 307 tra gli 8 e i 9,99 metri (21,7%). Sono invece "solo" 58 fino ai 6,09 metri, pari al 4,1%.

## La classifica dei costruttori

Sul numero di marzo saremo molto più dettagliati e pubblicheremo la tabella con tutti i costruttori e la classifica per ogni profilo di missione. Nel mentre, ecco la graduatoria per immatricolato. Non è una sorpresa vedere **Iveco Bus** là in alto con **765 immatricolazioni e market share del 54%** tondo-tondo (grazie anche a oltre 200 veicoli **Indcar**). Sul secondo gradino del podio ecco **Daimler Buses**, o meglio i 246 modelli **Mercedes-Benz** (17,4%), mentre il bronzo va a **Ford** con 215 (15,2%).

Ai piedi del podio, ma lontanissima dai primi tre, **Volkswagen** con 64 targhe (4,5%), seguita da **Fiat** con 50 (3,5%) e **MAN** a 33 (2,3%).

Sotto l'1 per cento di quote di mercato tutti gli altri: **K-Bus** con 10, **Karsan** con 7, **Otokar** con 6, **Isuzu** con 4, **Foton**, **Peugeot** e **Sitcar** con 3, **BMC**, **King Long**, **Maxus** e **Tecnobus** con 1. Avanzano 3 targhe, sotto l'etichetta di "altri"

B BB B BB BB BB

B À B B B BÀ BÀ  
 À 2 À B BÀ  
 2 À 2B

24 DRE  
 Radiocor

+B B B B BB B B BBo B B B B B  
 B B B B B B B B B B  
 B B B B B B B B B B  
 B B B B B BB B B B B  
 B B B B B B B B B B  
 B B B B B B B B B B  
 C B B B B B B B BB B  
 B B B B B B B B B B  
 B B B B B B B B B B  
 B B B B B B B B B  
 BB B B B B B B B B  
 B B B B B B B B B  
 B B B B B B B B B  
 B B B B B B B B B  
 B B B B B B B B B  
 B BB B B B B B B B  
 B BB B B B B B B B  
 C  
 Co+ g B B B BB  
 B

B  
 2 B À À B À B

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

s B g C B B B in  
 B B B  
 g B

089849

B

B BB B BB BB BB BB

B    À B B **B** BÀ    BÀ

À    2    À    B    BÀ

2    À    2B    À

# 94 DRE Radiacor

[illegible]

C

Co+ q      B              B              B              BB

B

**B**

**B**

,      B  
 s  
      B  
 q              B

C B  
g B B B  
B B



in

f      B      B      BB      B      BB      BB      BB      B      BB





## Mercato auto Italia, 2026 apre a segno piu': gennaio +6,2%

A gennaio 2026 sono state immatricolate 141.980 autovetture a fronte delle 133.721 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 6,18%. Lo comunica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aggiungendo che i trasferimenti di proprietà sono stati 451.266 a fronte di 474.480 passaggi registrati a gennaio 2025, con una diminuzione del 4,89%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 593.246, ha interessato per il 23,93% vetture nuove e per il 76,07% vetture usate. Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 31.01.2026, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di gennaio 2026. "Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit, di cui è stata resa nota la programmazione pluriennale delle risorse fino al 2030 ha commentato Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Al Tavolo dello scorso 30 gennaio abbiamo evidenziato, tra gli altri provvedimenti, la bontà del pacchetto di incentivi di cui i cittadini potranno usufruire per l'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali, che riteniamo essere uno strumento importante per avvicinare sempre più i consumatori alla mobilità elettrica. In riferimento al Pacchetto Automotive UE, abbiamo invece sottolineato con decisione quanto è importante che la revisione del Regolamento sulle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri prenda una direzione chiara e pragmatica in tempi rapidi, al fine di orientare correttamente i consumatori. Per questo, chiediamo che venga applicato da subito il principio di neutralità tecnologica riconoscendo il contributo dei carburanti rinnovabili fin dall'entrata in vigore della revisione e introducendo un carbon correction factor (CCF) che consenta di calcolare il contributo di riduzione delle emissioni dei veicoli alimentati con carburanti rinnovabili (liquidi e gassosi) e che vengano rivisti i target al 2030 e al 2035". Il mercato delle autovetture avvia il 2026 con un segnale positivo: 141.980 immatricolazioni nel mese, pari a un incremento del 6,2% rispetto alle 133.721 di gennaio 2025, grazie al fortissimo incremento del noleggio a breve termine. Il confronto con il periodo pre-pandemia resta però penalizzante: rispetto a gennaio 2019 mancano ancora circa 23.300 unità (-14,1%). Sulla chiusura dell'anno le prospettive restano improntate alla cautela: per il 2026 la previsione UNRAE conferma una domanda debole e un volume di 1.540.000 immatricolazioni, in lieve aumento (+0,9%) sul 2025, con un recupero limitato (circa 14.000 unità). Rispetto al 2019 il divario rimane ampio (-19,7%, pari a 377.000 vetture in meno), confermando il livello di equilibrio emerso negli ultimi tre anni in un intervallo compreso tra 1,5 e 1,57 milioni. Per il biennio 2027-2028, l'Associazione stima un mercato ancora sotto 1,6 milioni. Sul fronte delle alimentazioni, l'effetto delle vetture incentivate rientra su valori più coerenti con la domanda strutturale: la quota delle elettriche pure (BEV) si attesta al 6,6% (9.446 unità), in calo rispetto ai picchi di novembre (12,2%) e dicembre (11,0%), ma in crescita rispetto al 5,0% di gennaio 2025. Le ibride plug-in (PHEV) continuano invece a mostrare una dinamica sostenuta, grazie a un'offerta di modelli in ampliamento e alle nuove disposizioni sulle auto aziendali in fringe benefits: la quota di gennaio raggiunge l'8,7%, in lieve flessione sul 9,3% di dicembre, ma nettamente sopra il 3,7% di gennaio 2025. UNRAE prosegue l'azione di sollecito per velocizzare le procedure che consentano il rimborso degli importi anticipati dai Concessionari: il settore risulta esposto finanziariamente per oltre 300 milioni di euro, con il rischio che eventuali ritardi possano riflettersi anche sui tempi di immatricolazione delle vetture incentivate. Venerdì 30 gennaio, UNRAE ha partecipato al Tavolo Automotive convocato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy, momento di confronto tra Istituzioni e rappresentanze del comparto in una fase decisiva per il futuro dell'automotive europeo. L'obiettivo è contribuire a posizioni più pragmatiche e aderenti alle dinamiche di mercato, nella consapevolezza della complessità della transizione in corso. Nel suo intervento, Roberto Pietrantonio, Presidente UNRAE ha dichiarato: "In una fase particolarmente delicata per l'automotive europeo, è fondamentale che l'Italia possa dialogare con i principali partner europei partendo da riferimenti comuni. Oggi il mercato italiano delle ECV si attesta intorno al 15,3%, contro il 27% o 30% di Paesi come Francia e Germania, che rappresentano interlocutori chiave nelle prossime discussioni sul futuro del settore. Per colmare questo divario servono strumenti concreti ed efficaci: una riforma mirata della fiscalità delle flotte aziendali intervenendo su detraibilità dell'IVA, deducibilità dei costi e tempi di ammortamento può dare un impulso immediato al mercato, accelerare il rinnovo del parco circolante e favorire la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni, nel rispetto di un approccio pragmatico e di neutralità tecnologica". In coerenza con il clima costruttivo del Tavolo, UNRAE "ha rinnovato l'invito all'Istituzione di un tavolo congiunto, ristretto e continuativo, tra Associazioni e Istituzioni, finalizzato a individuare misure concrete,



condivise ed efficaci a supporto dell'intera filiera automobilistica". (Teleborsa)



**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**

>  
Giornale La Voce  
>  
Attualità

Economia

## Il mercato dell'auto riparte, Stellantis accelera e l'elettrico spinge il segno più

Gennaio sopra le attese, ma senza incentivi il recupero resta appeso



MANUEL CARTOSIO

Email:

manuelcartosio@giornalelavoce.it

02 FEBBRAIO 2026 - 19:50



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

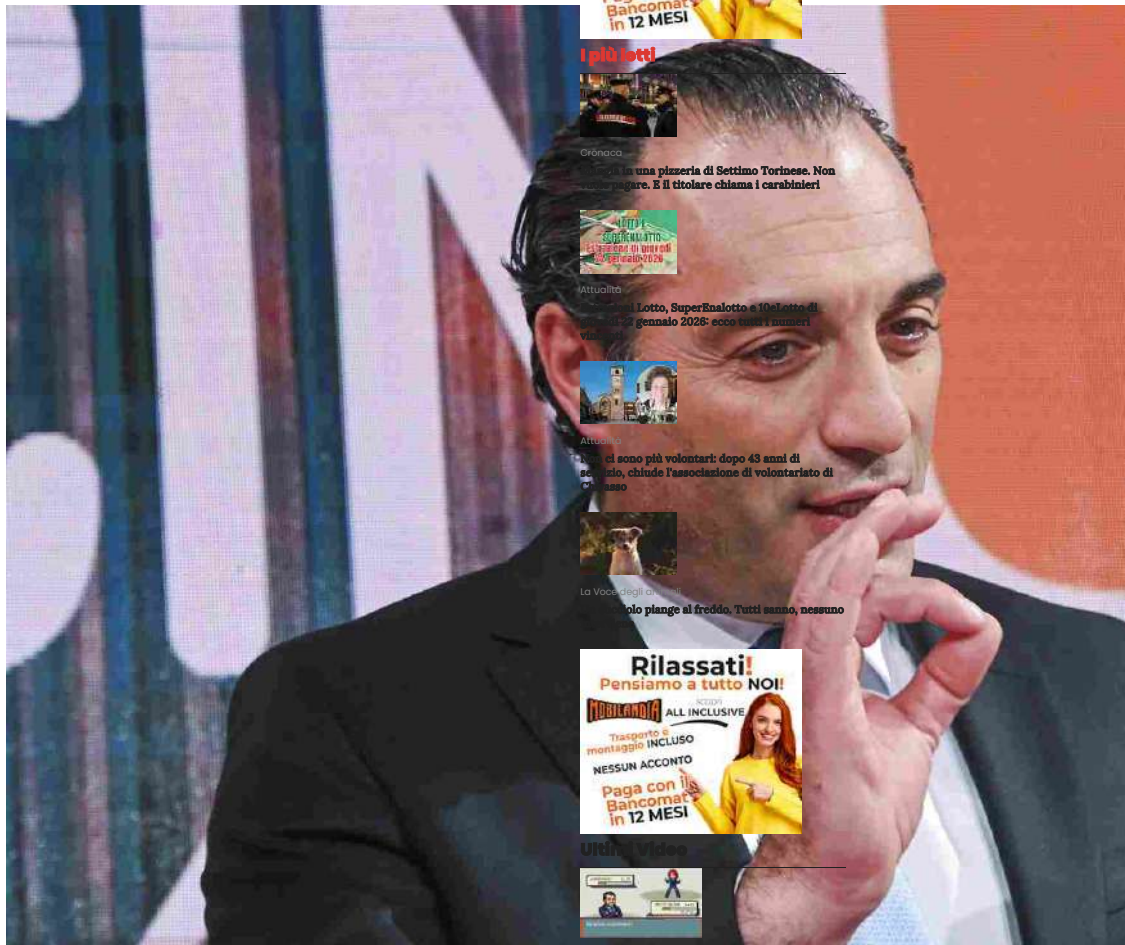
089849-IT073K



Elettriche in boom e lo scontro sugli investimenti fuori dall'Italia

Il **mercato automobilistico italiano** apre il 2026 con un segnale positivo dopo un anno difficile. A gennaio, secondo i dati del **ministero dei Trasporti**, sono state immatricolate **141.980 auto**, con una crescita del **6,18%** rispetto allo stesso mese del 2025. Un risultato che viene superato nettamente da **Stellantis**, che corre quasi al doppio del mercato e registra un aumento dell'**11,8%**, portando la propria quota dal **31,1% al 32,6%**.

Il gruppo italofrancese domina anche la classifica dei modelli più venduti: al primo posto la **Fiat Pandina** con **13.394 immatricolazioni**, seguita da **Jeep Avenger** (**5.133**), **Citroën C3** (**3.576**) e **Fiat Grande Panda** (**3.299**). Un risultato che conferma il peso centrale del gruppo sul mercato nazionale. «**Tutti i brand che abbiamo sono centrali nella nostra strategia**», ribadisce l'amministratore delegato di **Stellantis**, **Antonio Filosa**, assicurando nuovi investimenti per l'Italia.



ANTONIO FILOSA, AD STELLANTIS

Proprio a **Torino**, però, la strategia industriale del gruppo accende il confronto. Stellantis ha incontrato un centinaio di aziende della **componentistica auto** per illustrare le opportunità di investimento in **Algeria**, dove dal 2023 è attivo uno stabilimento che nel 2026 punta a produrre **90 mila unità complessive**. All'esterno dell'**Unione Industriale**, i sindacati hanno protestato, ribadendo le proprie preoccupazioni in una lettera aperta ai fornitori, nella quale ricordano che «**a Torino ci sono le competenze e la storia per guidare la transizione dell'automotive, ma servono investimenti locali, non inviti a produrre altrove**».

Il mese di gennaio segna anche un forte balzo delle **auto elettriche**. In Italia sono state immatricolate **9.321 vetture full electric**, in crescita del **39,3%** rispetto a gennaio 2025. Un risultato legato in larga parte, spiega **Motus-E**, alle consegne dei veicoli acquistati con gli **incentivi**, andati esauriti in appena due giorni lo scorso ottobre. La quota di mercato dell'elettrico puro sale così al **6,6%**, dal **5%** di un anno fa. Al **31 gennaio 2026**, il parco circolante elettrico in Italia ha raggiunto **373.683 unità**.

#### Edicola digitale

Leggi l'ultima edizione  
Acquista l'edizione



#### I più letti



Cronaca

...in una pizzeria di Settimo Torinese. Non pagare. E il titolare chiama i carabinieri



Attualità

...del Lotto, SuperEnalotto e 10 delotto di gennaio 2026: ecco numeri e premi



Attualità

...ci sono più volontari: dopo 43 anni di servizio, chiude l'associazione di volontariato di...



Unità d'azione

...solo piange al freddo. Tutti sanno, nessuno...



#### Unità d'azione



Salvini alienatore Pokémon: dopo Super Mario la politica prova a "evolversi" con Nintendo (VIDEO)



Justin Bieber torna sul palco dopo quattro anni e splazza tutti ai Grammy 2026 con un'esibizione in boxer (VIDEO)



Scontri a Torino, Meloni in città per portare solidarietà agli agenti feriti (VIDEO)



Dietro il segno più, però, restano diverse ombre. Il **Centro Studi Promotor** sottolinea che la crescita di gennaio è dovuta al contributo degli incentivi, ma avverte che «il loro apporto è modesto e, se riuscissimo a mantenere il tasso di crescita di gennaio (+6,2%) per tutto l'anno, arriveremmo a un volume nell'intero 2026 a 1.620.000 unità. Un livello infimo». Sul fronte delle misure di sostegno interviene anche l'**Unrae**, che chiede di «accelerare i rimborsi degli incentivi», ricordando che oltre **300 milioni di euro** sono stati anticipati dai concessionari.

Più cauta ma fiduciosa la posizione dell'**Anfia**, secondo cui «dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit». Di segno opposto la lettura di **Federauto**, che mette in guardia: «i dati positivi del mercato sono ingannevoli perché il canale principale, quello dei dealer, è in crisi e non sembra che in tempi brevi possa avviare un recupero».

Infine, **Feder carrozzieri** richiama l'attenzione sul nodo dei prezzi. Secondo l'associazione delle autocarrozzerie italiane, le **auto elettriche** restano troppo costose e senza aiuti statali risultano inaccessibili a una larga fascia di popolazione. Da qui l'appello al governo a varare nuovi bonus, perché «il parco auto italiano è troppo vecchio e insicuro».



#### Torna la Fiera in Campo a Vercelli, tre giorni dedicati a risicoltura e innovazione. Occhi puntati sui droni agricoli

La 47ª edizione dell'evento si svolgerà al Centro Fiere di Caresanablot dal 20 al 22 febbraio, tra convegni, prove in campo ed esposizioni di tecnologie per l'agricoltura



#### Abusivismo diffuso e concorrenza sleale, in Piemonte oltre 57mila artigiani sotto pressione ogni giorno

Il rapporto di Confartigianato fotografa un fenomeno che vale metà del comparto: muratori, parrucchieri, meccanici ed elettricisti i più colpiti



#### Lavoro in crisi nel Ciriace, l'allarme di +Europa: dati, vertenze e un territorio senza una strategia industriale

L'analisi di Matteo E. Maino e Giulia Casalino fotografa un sistema produttivo in affanno mentre si avvicina la sfida elettorale a Ciriè

Tag  
mercato auto gennaio 2026 , Stellantis , immatricolazioni auto Italia , Fiat Pandina , Jeep Avenger , auto elettriche Italia , incentivi auto , Motus-E , Centro Studi Promotor , Unrae , Anfia , Federauto , Feder carrozzieri , automotive Torino , investimenti Algeria

Commenti scrivi/Scopri i commenti

Condividi le tue opinioni su Giornale La Voce



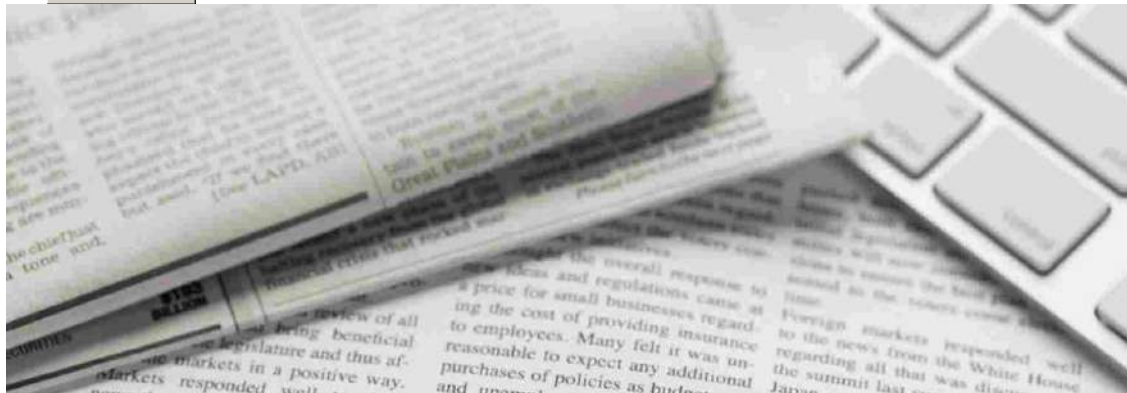
Caratteri rimanenti: 400

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

Voglio iscrivermi!!

No grazie

... scopri

ALL INCLUSIVE

Trasporto e montaggio INCLUSO

NESSUN ACCONTO

Paga con il Bancomat in 12 MESI

Rilassati! Pensiamo a tutto NOI!

## Anfia: a gennaio elettriche +41% quota 6,6%, plug-in +134%

Milano, 2 feb. (askanews) - A gennaio il mercato dell'auto registra una crescita di ibride, elettriche e plug-in mentre prosegue il calo di benzina, diesel e gpl. Lo rileva l'**Anfia**. Le autovetture mild e full hybrid aumentano del 24,9% nel mese, con una quota del 52,4%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili crescono dell'80,5% a gennaio e rappresentano il 14,8% del mercato del mese (a gennaio 2025 era 8,7%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota del 6,6% nel mese con vendite in aumento del 40,7%, mentre le ibride plug-in aumentano del 134,2% e rappresentano l'8,2% delle immatricolazioni del primo mese dell'anno. Le autovetture a benzina vedono il mercato di gennaio in calo del 25,5%, con quota di mercato del 18,8%; allo stesso modo, le diesel calano del 16,4%, con quota del 7,6%. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 6,4% dell'immatricolato di gennaio, interamente composto da autovetture Gpl (che sono in calo del 33,9% nel mese). Le emissioni medie di CO2 delle nuove immatricolazioni gennaio calano del 4,4% e scendono a 108,7 g/km. Check out other tags:





# Unrae, "inizio 2026 positivo ma cautela su anno con 1,54 mln vendite attese". Anfia, "ripresa dopo 2025 difficile, speranza su recupero mercato"

condividi l'articolo



Il mercato delle auto inizia il 2026 "con un segnale positivo: 141.980 immatricolazioni nel mese, pari a un incremento del 6,2% rispetto alle 133.721 di gennaio 2025, grazie al fortissimo incremento del noleggio a breve termine". Il confronto con il periodo pre-pandemia "resta però penalizzante: rispetto a gennaio 2019 mancano ancora circa 23.300 unità (-14,1%)". Così Unrae, Unione rappresentanti autoveicoli esteri, commenta i dati sulle immatricolazioni di gennaio, sottolineando che, però, "sulla chiusura dell'anno le prospettive restano improntate alla cautela". Per il 2026 la previsione Unrae conferma una domanda debole e un volume di 1,54 milioni di immatricolazioni, in lieve aumento (+0,9%) sul 2025, con un recupero limitato (circa 14.000 unità). Rispetto al 2019 il divario rimane ampio (-19,7%, pari a 377.000 vetture in meno), confermando il livello di equilibrio emerso negli ultimi tre anni in un intervallo compreso tra 1,5 e 1,57 milioni.

Per il biennio 2027-2028, l'associazione stima un mercato ancora sotto 1,6 milioni. Sul fronte delle alimentazioni, l'effetto delle vetture incentivate rientra su valori più coerenti con la domanda strutturale: la quota delle elettriche pure (Bev) si attesta al 6,6% (9.446 unità), in calo rispetto ai picchi di novembre (12,2%) e dicembre (11%), ma in crescita rispetto al 5% di gennaio 2025. Le ibride plug-in (Phev) continuano invece a mostrare una dinamica sostenuta, grazie a un'offerta di modelli in ampliamento e alle

## ECONOMIA



**IMMATRICOLAZIONI**  
Spagna, mercato auto a gennaio +1,1%. Boom vendite Bev e Phev: +48,3% con un totale di 15.212 unità



**IL PUNTO**  
Stellantis: Filosa: «Voltare pagina e costruire futuro brillante, in 6 mesi già dei cambiamenti. Tutti i nostri brand sono strategici»

nuove disposizioni sulle auto aziendali in fringe benefits: la quota di gennaio raggiunge l'8,7%, in flessione sul 9,3% di dicembre, ma sopra il 3,7% di gennaio 2025. "In una fase particolarmente delicata per l'automotive europea, è fondamentale che l'Italia possa dialogare con i principali partner europei partendo da riferimenti comuni. Oggi il mercato italiano delle Ecv si attesta intorno al 15,3%, contro il 27% o 30% di Paesi come Francia e Germania, che rappresentano interlocutori chiave nelle prossime discussioni sul futuro del settore", ha detto Roberto Pietrantonio, presidente di Unrae.

**"Dopo le difficoltà del 2025**, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit, di cui è stata resa nota la programmazione pluriennale delle risorse fino al 2030". Così Roberto Vavassori, presidente di Anfia, Associazione nazionale filiera industria automobilistica, ha commentato i dati sulle immatricolazioni di gennaio (+6,18% a 141.980 unità). Al Tavolo dello scorso 30 gennaio "abbiamo evidenziato, tra gli altri provvedimenti, la bontà del pacchetto di incentivi di cui i cittadini potranno usufruire per l'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali, che riteniamo essere uno strumento importante per avvicinare sempre più i consumatori alla mobilità elettrica. In riferimento al Pacchetto Automotive Ue, abbiamo invece sottolineato con decisione quanto è importante che la revisione del Regolamento sulle emissioni di Co2 degli autoveicoli leggeri prenda una direzione chiara e pragmatica in tempi rapidi, al fine di orientare correttamente i consumatori", ha detto Vavassori, chiedendo che "venga applicato da subito il principio di neutralità tecnologica – riconoscendo il contributo dei carburanti rinnovabili fin dall'entrata in vigore della revisione e introducendo un carbon correction factor (Ccf) che consenta di calcolare il contributo di riduzione delle emissioni dei veicoli alimentati con carburanti rinnovabili (liquidi e gassosi) – e che vengano rivisti i target al 2030 e al 2035".



condividi l'articolo



lunedì 2 febbraio 2026 - Ultimo aggiornamento: 19:51 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

## ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Unrae, "inizio 2026 positivo ma cautela su anno con 1,54 mln vendite attese". Anfia, "ripresa dopo 2025 difficile, speranza su recupero mercato"



Spagna, mercato auto a gennaio +1,1%. Boom vendite Bev e Phev: +48,3% con un totale di 15.212 unità



Stellantis: Filosa: «Voltare pagina e costruire futuro brillante, in 6 mesi già dei cambiamenti. Tutti i nostri brand sono strategici»

## MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Kimi Antonelli mette le mani avanti sulla



Honda HRC svela la livrea della RC213V



Bezzechi rinnova con l'Aprilia Racing



## Unrae, "inizio 2026 positivo ma cautela su anno con 1,54 mln vendite attese". Anfia, "ripresa dopo 2025 difficile, speranza su recupero mercato"

condividi l'articolo



Il mercato delle auto inizia il 2026 "con un segnale positivo: 141.980 immatricolazioni nel mese, pari a un incremento del 6,2% rispetto alle 133.721 di gennaio 2025, grazie al fortissimo incremento del noleggio a breve termine". Il confronto con il periodo pre-pandemia "resta però penalizzante: rispetto a gennaio 2019 mancano ancora circa 23.300 unità (-14,1%)". Così Unrae, Unione rappresentanti autoveicoli esteri, commenta i dati sulle immatricolazioni di gennaio, sottolineando che, però, "sulla chiusura dell'anno le prospettive restano improntate alla cautela". Per il 2026 la previsione Unrae conferma una domanda debole e un volume di 1,54 milioni di immatricolazioni, in lieve aumento (+0,9%) sul 2025, con un recupero limitato (circa 14.000 unità). Rispetto al 2019 il divario rimane ampio (-19,7%, pari a 377.000 vetture in meno), confermando il livello di equilibrio emerso negli ultimi tre anni in un intervallo compreso tra 1,5 e 1,57 milioni.

**Per il biennio 2027-2028**, l'associazione stima un mercato ancora sotto 1,6 milioni. Sul fronte delle alimentazioni, l'effetto delle vetture incentivate rientra su valori più coerenti con la domanda strutturale: la quota delle elettriche pure (Bev) si attesta al 6,6% (9.446 unità), in calo rispetto ai picchi di novembre (12,2%) e dicembre (11%), ma in crescita rispetto al 5% di gennaio 2025. Le ibride plug-in (Phev) continuano invece a mostrare una dinamica sostenuta, grazie a un'offerta di modelli in ampliamento e alle

### ECONOMIA



**IMMATRICOLAZIONI**  
Spagna, mercato auto a gennaio +1,1%. Boom vendite Bev e Phev: +48,3% con un totale di 15.212 unità



**IL PUNTO**  
Stellantis: Filosa: «Voltare pagina e costruire futuro brillante, in 6 mesi già dei cambiamenti. Tutti i nostri brand sono strategici»



nuove disposizioni sulle auto aziendali in fringe benefits: la quota di gennaio raggiunge l'8,7%, in flessione sul 9,3% di dicembre, ma sopra il 3,7% di gennaio 2025. "In una fase particolarmente delicata per l'automotive europeo, è fondamentale che l'Italia possa dialogare con i principali partner europei partendo da riferimenti comuni. Oggi il mercato italiano delle Ecv si attesta intorno al 15,3%, contro il 27% o 30% di Paesi come Francia e Germania, che rappresentano interlocutori chiave nelle prossime discussioni sul futuro del settore", ha detto Roberto Pietrantonio, presidente di Unrae.

**"Dopo le difficoltà del 2025**, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit, di cui è stata resa nota la programmazione pluriennale delle risorse fino al 2030". Così Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, Associazione nazionale filiera industria automobilistica, ha commentato i dati sulle immatricolazioni di gennaio (+6,18% a 141.980 unità). Al Tavolo dello scorso 30 gennaio "abbiamo evidenziato, tra gli altri provvedimenti, la bontà del pacchetto di incentivi di cui i cittadini potranno usufruire per l'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali, che riteniamo essere uno strumento importante per avvicinare sempre più i consumatori alla mobilità elettrica. In riferimento al Pacchetto Automotive Ue, abbiamo invece sottolineato con decisione quanto è importante che la revisione del Regolamento sulle emissioni di Co2 degli autoveicoli leggeri prenda una direzione chiara e pragmatica in tempi rapidi, al fine di orientare correttamente i consumatori", ha detto Vavassori, chiedendo che "venga applicato da subito il principio di neutralità tecnologica – riconoscendo il contributo dei carburanti rinnovabili fin dall'entrata in vigore della revisione e introducendo un carbon correction factor (Ccf) che consenta di calcolare il contributo di riduzione delle emissioni dei veicoli alimentati con carburanti rinnovabili (liquidi e gassosi) – e che vengano rivisti i target al 2030 e al 2035".



condividi l'articolo



Lunedì 2 febbraio 2026 - Ultimo aggiornamento: 19:51 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

## ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Unrae, "inizio 2026 positivo ma cautela su anno con 1,54 mln vendite attese". **Anfia**, "ripresa dopo 2025 difficile, speranza su recupero mercato"



Spagna, mercato auto a gennaio +1,1%. Boom vendite Bev e Phev: +48,3% con un totale di 15.212 unità



Stellantis: Filosa: «Voltare pagina e costruire futuro brillante, in 6 mesi già dei cambiamenti. Tutti i nostri brand sono strategici»

## MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Kimi Antonelli mette le mani avanti sulla



Honda HRC svela la livrea della RC213V



Bezzecchi rinnova con l'Aprilia Racing

## Mercato auto Italia, 2026 apre a segno piu': gennaio +6,2%

a 141.980 unità (Teleborsa) - A gennaio 2026 sono state immatricolate 141.980 autovetture a fronte delle 133.721 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 6,18%. Lo comunica il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti aggiungendo che i trasferimenti di proprietà sono stati 451.266 a fronte di 474.480 passaggi registrati a gennaio 2025, con una diminuzione del 4,89%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 593.246, ha interessato per il 23,93% vetture nuove e per il 76,07% vetture usate. Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 31.01.2026, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di gennaio 2026. Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit, di cui è stata resa nota la programmazione pluriennale delle risorse fino al 2030 ha commentato Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA. Al Tavolo dello scorso 30 gennaio abbiamo evidenziato, tra gli altri provvedimenti, la bontà del pacchetto di incentivi di cui i cittadini potranno usufruire per l'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali, che riteniamo essere uno strumento importante per avvicinare sempre più i consumatori alla mobilità elettrica. In riferimento al Pacchetto Automotive UE, abbiamo invece sottolineato con decisione quanto è importante che la revisione del Regolamento sulle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri prenda una direzione chiara e pragmatica in tempi rapidi, al fine di orientare correttamente i consumatori. Per questo, chiediamo che venga applicato da subito il principio di neutralità tecnologica riconoscendo il contributo dei carburanti rinnovabili fin dall'entrata in vigore della revisione e introducendo un carbon correction factor (CCF) che consenta di calcolare il contributo di riduzione delle emissioni dei veicoli alimentati con carburanti rinnovabili (liquidi e gassosi) e che vengano rivisti i target al 2030 e al 2035. Il mercato delle autovetture avvia il 2026 con un segnale positivo: 141.980 immatricolazioni nel mese, pari a un incremento del 6,2% rispetto alle 133.721 di gennaio 2025, grazie al fortissimo incremento del noleggio a breve termine. Il confronto con il periodo pre-pandemia resta però penalizzante: rispetto a gennaio 2019 mancano ancora circa 23.300 unità (-14,1%). Sulla chiusura dell'anno le prospettive restano improntate alla cautela: per il 2026 la previsione UNRAE conferma una domanda debole e un volume di 1.540.000 immatricolazioni, in lieve aumento (+0,9%) sul 2025, con un recupero limitato (circa 14.000 unità). Rispetto al 2019 il divario rimane ampio (-19,7%, pari a 377.000 vetture in meno), confermando il livello di equilibrio emerso negli ultimi tre anni in un intervallo compreso tra 1,5 e 1,57 milioni. Per il biennio 2027-2028, l'Associazione stima un mercato ancora sotto 1,6 milioni. Sul fronte delle alimentazioni, l'effetto delle vetture incentivate rientra su valori più coerenti con la domanda strutturale: la quota delle elettriche pure (BEV) si attesta al 6,6% (9.446 unità), in calo rispetto ai picchi di novembre (12,2%) e dicembre (11,0%), ma in crescita rispetto al 5,0% di gennaio 2025. Le ibride plug-in (PHEV) continuano invece a mostrare una dinamica sostenuta, grazie a un'offerta di modelli in ampliamento e alle nuove disposizioni sulle auto aziendali in fringe benefits: la quota di gennaio raggiunge l'8,7%, in lieve flessione sul 9,3% di dicembre, ma nettamente sopra il 3,7% di gennaio 2025. UNRAE prosegue l'azione di sollecito per velocizzare le procedure che consentano il rimborso degli importi anticipati dai Concessionari: il settore risulta esposto finanziariamente per oltre 300 milioni di euro, con il rischio che eventuali ritardi possano riflettersi anche sui tempi di immatricolazione delle vetture incentivate. Venerdì 30 gennaio, UNRAE ha partecipato al Tavolo Automotive convocato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy, momento di confronto tra Istituzioni e rappresentanze del comparto in una fase decisiva per il futuro dell'automotive europeo. L'obiettivo è contribuire a posizioni più pragmatiche e aderenti alle dinamiche di mercato, nella consapevolezza della complessità della transizione in corso. Nel suo intervento, Roberto Pietrantonio, Presidente UNRAE ha dichiarato: In una fase particolarmente delicata per l'automotive europeo, è fondamentale che l'Italia possa dialogare con i principali partner europei partendo da riferimenti comuni. Oggi il mercato italiano delle ECV si attesta intorno al 15,3%, contro il 27% o 30% di Paesi come Francia e Germania, che rappresentano interlocutori chiave nelle prossime discussioni sul futuro del settore. Per colmare questo divario servono strumenti concreti ed efficaci: una riforma mirata della fiscalità delle flotte aziendali intervenendo su detraibilità dell'IVA, deducibilità dei costi e tempi di ammortamento può dare un impulso immediato al mercato, accelerare il rinnovo del parco circolante e favorire la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni, nel rispetto di un approccio pragmatico e di neutralità tecnologica. In coerenza con il clima costruttivo del Tavolo, UNRAE "ha rinnovato l'invito all'Istituzione di un tavolo congiunto, ristretto e continuativo, tra Associazioni e Istituzioni,

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

finalizzato a individuare misure concrete, condivise ed efficaci a supporto dell'intera filiera automobilistica".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



MENU CERCA

LA STAMPA  
QUOTIDIANO

ABBONATI

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

# Mercato auto Italia, 2026 apre a segno più: gennaio +6,2% a 141.980 unita'

TELEBORSA

Pubblicato il 02/02/2026  
Ultima modifica il 02/02/2026 alle ore 20:05

**A gennaio 2026 sono state immatricolate 141.980 autovetture a fronte delle 133.721 iscrizioni** registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 6,18%. Lo comunica il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** aggiungendo che i trasferimenti di

proprietà sono stati 451.266 a fronte di 474.480 passaggi registrati a gennaio 2025, con una diminuzione del 4,89%.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 593.246, ha interessato per il 23,93% vetture nuove e per il 76,07% vetture usate.

**Le immatricolazioni** rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 31.01.2026, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di gennaio 2026.

“Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit, di cui è stata resa nota la programmazione pluriennale delle risorse fino al 2030 – ha commentato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**.

Al Tavolo dello scorso 30 gennaio abbiamo evidenziato, tra gli altri provvedimenti, la bontà del pacchetto di incentivi di cui i cittadini potranno usufruire per l'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali, che riteniamo essere uno strumento importante per avvicinare sempre più i consumatori alla mobilità elettrica. In riferimento al Pacchetto Automotive UE, abbiamo invece sottolineato con decisione quanto è importante che la revisione del Regolamento sulle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri prenda una direzione chiara e pragmatica in tempi rapidi, al fine di orientare correttamente i consumatori. Per questo, chiediamo che venga applicato da subito il principio di neutralità tecnologica – riconoscendo il contributo dei carburanti rinnovabili fin dall'entrata in vigore della revisione e introducendo un carbon correction factor (CCF) che consenta di **calcolare il**

cerca un titolo



## LEGGI ANCHE

02/02/2026



**Auto elettriche in Italia: gennaio 2026 in crescita del 39%**

27/01/2026

**Commercialisti, si vota il 15 aprile**

19/12/2025

**Urso: sul Green Deal UE si apre una revisione a tutela di imprese e lavoro**

&gt; Altre notizie

## NOTIZIE FINANZA

02/02/2026

**Fondo opere pubbliche: aperta la nuova finestra per le istanze**

02/02/2026

**Acquirente Unico, mandato per un'emissione obbligazionaria senior benchmark in EUR a 7 anni**

02/02/2026

**New York: senza freni Norwegian Cruise Line Holdings**

**contributo di riduzione delle emissioni dei veicoli alimentati con carburanti rinnovabili (liquidi e gassosi) - e che vengano rivisti i target al 2030 e al 2035".**

Il mercato delle autovetture **avvia il 2026 con un segnale positivo**: 141.980 immatricolazioni nel mese, pari a un incremento del 6,2% rispetto alle 133.721 di gennaio 2025, grazie al fortissimo incremento del noleggio a breve termine. Il confronto con il periodo pre-pandemia resta però penalizzante: rispetto a gennaio 2019 mancano ancora circa 23.300 unità (-14,1%). Sulla chiusura dell'anno le prospettive restano improntate alla cautela: **per il 2026 la previsione UNRAE conferma una domanda debole e un volume di 1.540.000 immatricolazioni, in lieve aumento (+0,9%) sul 2025**, con un recupero limitato (circa 14.000 unità). Rispetto al 2019 il divario rimane ampio (-19,7%, pari a 377.000 vetture in meno), confermando il livello di equilibrio emerso negli ultimi tre anni in un intervallo compreso tra 1,5 e 1,57 milioni. Per il biennio 2027-2028, l'Associazione stima un mercato ancora sotto 1,6 milioni. Sul fronte delle alimentazioni, l'effetto delle vetture incentivate rientra su valori più coerenti con la domanda strutturale: la quota delle elettriche pure (BEV) si attesta al 6,6% (9.446 unità), in calo rispetto ai picchi di novembre (12,2%) e dicembre (11,0%), ma in crescita rispetto al 5,0% di gennaio 2025.

**Le ibride plug-in (PHEV)** continuano invece a mostrare una dinamica sostenuta, grazie a un'offerta di modelli in ampliamento e alle nuove disposizioni sulle auto aziendali in fringe benefits: la quota di gennaio raggiunge l'8,7%, in lieve flessione sul 9,3% di dicembre, ma nettamente sopra il 3,7% di gennaio 2025.

**UNRAE** prosegue l'azione di sollecito per velocizzare le procedure che consentano il rimborso degli importi anticipati dai Concessionari: il settore risulta esposto finanziariamente per oltre 300 milioni di euro, con il rischio che eventuali ritardi possano riflettersi anche sui tempi di immatricolazione delle vetture incentivate.

Venerdì 30 gennaio, **UNRAE ha partecipato al Tavolo Automotive convocato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy, momento di confronto tra Istituzioni e rappresentanze** del comparto in una fase decisiva per il futuro dell'automotive europeo. L'obiettivo è contribuire a posizioni più pragmatiche e aderenti alle dinamiche di mercato, nella consapevolezza della complessità della transizione in corso.

**Nel suo intervento, Roberto Pietrantonio, Presidente UNRAE ha dichiarato:** "In una fase particolarmente delicata per l'automotive europeo, è fondamentale che l'Italia possa dialogare con i principali partner europei partendo da riferimenti comuni. Oggi il mercato italiano delle ECV si attesta intorno al 15,3%, contro il 27% o 30% di Paesi come Francia e Germania, che rappresentano interlocutori chiave nelle prossime discussioni sul futuro del settore. Per colmare questo divario servono strumenti concreti ed efficaci: una riforma mirata della fiscalità delle flotte aziendali - intervenendo su detraibilità dell'IVA, deducibilità dei costi e tempi di ammortamento - può dare un impulso immediato al mercato, accelerare il rinnovo del parco circolante e favorire la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni, nel rispetto di un approccio pragmatico e di neutralità tecnologica".

02/02/2026

New York: allunga il passo  
Super Micro Computer

> 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?

In coerenza con il clima costruttivo del Tavolo, UNRAE "ha rinnovato l'invito all'Istituzione di un tavolo congiunto, ristretto e continuativo, tra Associazioni e Istituzioni, finalizzato a individuare misure concrete, condivise ed efficaci a supporto dell'intera filiera automotive".

Servizio a cura di **teleborsa**

## LA STAMPA

[CRONACA](#)[ESTERI](#)[SPORT](#)[ECONOMIA](#)[POLITICA](#)[TORINO](#)

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

[Scrivi alla redazione](#)[Cookie Policy](#)[Dichiarazione di accessibilità](#)[Pubblicità](#)[Privacy](#)[Riserva TDM](#)[Dati Societari](#)[CMP](#)[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





Iscriviti alla Newsletter



Leggi la Digital Edition



Vai allo shop



HOME NEWS MERCATO OFFICINA EVENTI AFTERMARKET CONGRESS TRUCKNEWS FORMAZIONE



Accedi

Home News Attualità

Attualità

## ANFIA presenta al Governo le proposte di modifica del Pacchetto automotive europeo

2 Febbraio 2026



Decarbonizzare la mobilità da subito con veicoli elettrici e veicoli alimentati a carburanti rinnovabili, una traiettoria che resta ambiziosa, ma si cala nella complessità industriale ed economica dei tempi che stiamo vivendo.

Le richieste della filiera automotive italiana relativamente al Pacchetto automotive UE, presentate in occasione del Tavolo convocato stamattina al Mimit, sono razionali e pragmatiche: normare i carburanti rinnovabili nella regolamentazione sui veicoli in coerenza con tutta la legislazione europea; ridurre i target 2030 per i veicoli commerciali



**PARTS**

DISTRIBUZIONE  
AFTERMARKET  
PERIODICITA': 11 NUMERI  
ALL'ANNO PER L'ITALIA

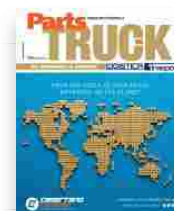
[Leggi la Digital Edition](#)



**Parts In Officina**

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)



**PARTS TRUCK**

6 numeri all'anno

[Leggi la Digital Edition](#)

CONSIGLIATO



**Nuovi obiettivi emissioni CO2 post 2021: la posizione di ANFIA**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

leggeri e i target 2035 sia per le auto che per i furgoni; riconoscimento delle peculiarità dei piccoli Costruttori anche dopo il 2035; approvazione prioritaria della flessibilità su 5 anni per le multe ai costruttori di veicoli commerciali leggeri e pesanti.

Nessuna retromarcia, solo un bilanciamento tra l'importanza di indirizzare e la capacità di legiferare riducendo le distanze tra le ambizioni politiche e le realtà quotidiane dei cittadini.

Sul piano nazionale, ANFIA riconosce l'importanza della focalizzazione delle risorse sul sostegno alle attività di ricerca e innovazione, con l'auspicio di poter rafforzare le collaborazioni congiunte dei fornitori con i Costruttori sulle nuove traiettorie tecnologiche.

Importantissimi anche il sostegno pluriennale all'acquisto di veicoli commerciali per le PMI, nonché gli incentivi ai cittadini per l'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali e per il retrofit a gas delle autovetture.

#anfia

#Mimit

#pacchetto automotive

[← Precedente](#)

## KYB ampia la gamma tiranteria

### Ti potrebbero interessare



#### Giuseppe Bonollo nominato Presidente del Gruppo Car Design & Engineering di ANFIA

Attualità



#### RANIERI NICCOLI NOMINATO PRESIDENTE DEL GRUPPO COSTRUTTORI DI ANFIA

### TAG

#ricambi 714

#aftermarket 500

#officine 264

#filtri 191

#lubrificanti 178

#mercato auto 156

ABBONATI ALLA RIVISTA LIBRI E MANUALI

PLASTIX



Home » Tavolo Mimit: le proposte di modifica della filiera automotive al Pacchetto UE

# Tavolo Mimit: le proposte di modifica della filiera automotive al Pacchetto UE

Automotive

2 Febbraio 2026

Redazione

Condividi



**Decarbonizzare la mobilità** da subito grazie a veicoli elettrici e veicoli alimentati a carburanti rinnovabili: una **traiettoria** che resta **ambiziosa**, ma che si deve calare nella complessità industriale ed economica dei tempi che stiamo vivendo.

Le **richieste della filiera automotive italiana** relativamente al **Pacchetto automotive europeo**, presentate in occasione del tavolo di lavoro convocato il 30 gennaio al **MIMIT**, sono razionali e pragmatiche: **normare i carburanti rinnovabili** nella regolamentazione sui veicoli in coerenza con tutta la legislazione europea; **ridurre i target 2030** per i veicoli commerciali leggeri e **i target 2035** sia per le auto che per i furgoni; **riconoscere le peculiarità dei piccoli costruttori** anche dopo il 2035; approvazione prioritaria della **flessibilità su 5 anni per le multe** ai costruttori di veicoli commerciali leggeri e pesanti.

Nessuna retromarcia, solo un bilanciamento tra l'importanza di indirizzare e la capacità di legiferare riducendo le distanze tra le ambizioni politiche e le realtà quotidiane dei cittadini.

Sul piano nazionale, **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) riconosce l'importanza della focalizzazione delle

**risorse sul sostegno alle attività di ricerca e innovazione**, con l'auspicio di poter rafforzare le collaborazioni congiunte dei fornitori con i costruttori sulle nuove traiettorie tecnologiche.

Secondo l'associazione sono importantissimi anche il **sostegno pluriennale alle PMI** per l'acquisto dei veicoli commerciali e gli **incentivi ai cittadini** per l'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali e per il retrofit a gas delle autovetture.



Il presidente di Anfia, Roberto Vavassori

## SFOGLIA LA RIVISTA



n.8 -  
Novembre  
2025

Edicola Web



n.7 - Ottobre  
2025



n.6 -  
Settembre  
2025

## Notizie da MeccanicaneWS

- **Ecosistema Stampi al Sud: sfide, opportunità e strategie**
- **FARO Bearings | Cuscinetti per impianti di laminazione a freddo tipo Sendzimir**
- **CEBA Ingranaggi | Flessibilità produttiva nella meccanica di precisione**

## Notizie da Il Progettista Industriale

- **Progettazione di componenti a "memoria di forma"**
- **La modellazione dei contatti nelle**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



La **position paper** completa di **Anfia** e le sue proposte sul Pacchetto automotive UE sono scaricabili **qui**. Attualmente la **filiera produttiva automotive in Italia** coinvolge **5451 imprese** e **273000 addetti** (diretti e indiretti): il 7,1% degli occupati del settore manifatturiero italiano. Produce **113,3 miliardi di euro di fatturato**, pari al 9% del fatturato della manifattura in Italia e al 5,8% del PIL italiano.

analisi agli elementi finiti

- Un approccio innovativo sviluppato dalla Flinders University lancia la nuova corsa all'oro

Tag: anfia automotive filiera automotive italiana Mimit mobilità sostenibile Pacchetto automotive UE position paper di Anfia Roberto Vavassori

## Ti potrebbero interessare

ECONOMIA CIRCOLARE



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Seguici su:

## Economia

CERCA

HOME

MACROECONOMIA ▾

FINANZA ▾

LISTINO

PORTAFOGLIO

# Mercato auto Italia, 2026 apre a segno più: gennaio +6,2%



a 141.980 unità'

2 febbraio 2026 - 20.10

Ricerca titolo



(Teleborsa) - A gennaio 2026 sono state immatricolate 141.980 autovetture a fronte delle 133.721 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 6,18%. Lo comunica il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** aggiungendo che i trasferimenti di proprietà sono stati 451.266 a fronte di 474.480 passaggi registrati a gennaio 2025, con una diminuzione del 4,89%.

Il volume globale delle vendite mensili, pari a 593.246, ha interessato per il 23,93% vetture nuove e per il 76,07% vetture usate.

Le immatricolazioni rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 31.01.2026, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di gennaio 2026.

“Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit, di cui è stata resa nota la programmazione pluriennale delle risorse fino al 2030 – ha commentato Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA.

## Market Overview

MERCATI MATERIE PRIME TITOLI DI STATO

| Descrizione               | Ultimo | Var %  |
|---------------------------|--------|--------|
| Dj 30 Industrials Average | 49.422 | +1,08% |
| FTSE 100                  | 10.342 | +1,15% |
| FTSE MIB                  | 46.005 | +1,05% |
| Germany DAX               | 24.798 | +1,05% |
| Hang Seng Index*          | 27.414 | -1,98% |
| Nasdaq                    | 23.679 | +0,92% |
| Nikkei 225                | 53.105 | -0,41% |

\* dato di chiusura della sessione precedente

LISTA COMPLETA

calcolatore Valute

Al Tavolo dello scorso 30 gennaio abbiamo evidenziato, tra gli altri provvedimenti, la bontà del pacchetto di incentivi di cui i cittadini potranno usufruire per l'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali, che riteniamo essere uno strumento importante per avvicinare sempre più i consumatori alla mobilità elettrica. In riferimento al Pacchetto Automotive UE, abbiamo invece sottolineato con decisione quanto è importante che la revisione del Regolamento sulle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri prenda una direzione chiara e pragmatica in tempi rapidi, al fine di orientare correttamente i consumatori. Per questo, chiediamo che venga applicato da subito il principio di neutralità tecnologica – riconoscendo il contributo dei carburanti rinnovabili fin dall'entrata in vigore della revisione e introducendo un carbon correction factor (CCF) che consenta di **calcolare il contributo di riduzione delle emissioni dei veicoli alimentati con carburanti rinnovabili (liquidi e gassosi) – e che vengano rivisti i target al 2030 e al 2035**".

Il mercato delle autovetture avvia il 2026 con un segnale positivo: 141.980 immatricolazioni nel mese, pari a un incremento del 6,2% rispetto alle 133.721 di gennaio 2025, grazie al fortissimo incremento del noleggio a breve termine. Il confronto con il periodo pre-pandemia resta però penalizzante: rispetto a gennaio 2019 mancano ancora circa 23.300 unità (-14,1%). Sulla chiusura dell'anno le prospettive restano improntate alla cautela: **per il 2026 la previsione UNRAE conferma una domanda debole e un volume di 1.540.000 immatricolazioni, in lieve aumento (+0,9%) sul 2025**, con un recupero limitato (circa 14.000 unità). Rispetto al 2019 il divario rimane ampio (-19,7%, pari a 377.000 vetture in meno), confermando il livello di equilibrio emerso negli ultimi tre anni in un intervallo compreso tra 1,5 e 1,57 milioni. Per il biennio 2027-2028, l'Associazione stima un mercato ancora sotto 1,6 milioni. Sul fronte delle alimentazioni, l'effetto delle vetture incentivate rientra su valori più coerenti con la domanda strutturale: la quota delle elettriche pure (BEV) si attesta al 6,6% (9.446 unità), in calo rispetto ai picchi di novembre (12,2%) e dicembre (11,0%), ma in crescita rispetto al 5,0% di gennaio 2025.

Le ibride plug-in (PHEV) continuano invece a mostrare una dinamica sostenuta, grazie a un'offerta di modelli in ampliamento e alle nuove disposizioni sulle auto aziendali in fringe benefits: la quota di gennaio raggiunge l'8,7%, in lieve flessione sul 9,3% di dicembre, ma nettamente sopra il 3,7% di gennaio 2025.

UNRAE prosegue l'azione di sollecito per velocizzare le procedure che consentano il rimborso degli importi anticipati dai Concessionari: il settore risulta esposto finanziariamente per oltre 300 milioni di euro, con il rischio che eventuali ritardi possano riflettersi anche sui tempi di immatricolazione delle vetture incentivate.

Venerdì 30 gennaio, UNRAE ha partecipato al Tavolo Automotive convocato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy, momento di confronto tra Istituzioni e rappresentanze del comparto in una fase decisiva per il futuro

EUR

1

USD

1,18

EURO



DOLLARO USA



IMPORTO

1

CALCOLA



dell'automotive europeo. L'obiettivo è contribuire a posizioni più pragmatiche e aderenti alle dinamiche di mercato, nella consapevolezza della complessità della transizione in corso.

**Nel suo intervento, Roberto Pietrantonio, Presidente UNRAE ha dichiarato:**

"In una fase particolarmente delicata per l'automotive europeo, è fondamentale che l'Italia possa dialogare con i principali partner europei partendo da riferimenti comuni. Oggi il mercato italiano delle ECV si attesta intorno al 15,3%, contro il 27% o 30% di Paesi come Francia e Germania, che rappresentano interlocutori chiave nelle prossime discussioni sul futuro del settore. Per colmare questo divario servono strumenti concreti ed efficaci: una riforma mirata della fiscalità delle flotte aziendali – intervenendo su detraibilità dell'IVA, deducibilità dei costi e tempi di ammortamento – può dare un impulso immediato al mercato, accelerare il rinnovo del parco circolante e favorire la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni, nel rispetto di un approccio pragmatico e di neutralità tecnologica".

In coerenza con il clima costruttivo del Tavolo, UNRAE "ha rinnovato l'invito all'Istituzione di un tavolo congiunto, ristretto e continuativo, tra Associazioni e Istituzioni, finalizzato a individuare misure concrete, condivise ed efficaci a supporto dell'intera filiera automotive".

powered by **teleborsa**

# la Repubblica

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

Abbonati

APP

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

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e Finanza | DII Venerd | Robinson

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Lunedì 2 Febbraio 2026, ore 20.11



teleborsa

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

[Home](#) [Notizie](#) [Quotazioni](#) [Rubriche](#) [Agenda](#) [Video](#) [Analisi Tecnica](#)[Home Page](#) / [Notizie](#) / Mercato auto Italia, 2026 apre a segno più: gennaio +6,2%

## Mercato auto Italia, 2026 apre a segno più: gennaio +6,2%

*a 141.980 unità'*

Economia, Trasporti 02 febbraio 2026 - 20.05



(Teleborsa) - A gennaio 2026 sono state immatricolate 141.980 autovetture a fronte delle 133.721 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 6,18%. Lo comunica il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** aggiungendo che i trasferimenti di proprietà sono stati 451.266 a fronte di 474.480 passaggi registrati a gennaio 2025, con una diminuzione del 4,89%. Il volume globale delle vendite mensili, pari a 593.246, ha interessato per il 23,93% vetture nuove e per il 76,07% vetture usate.

Le **immatricolazioni** rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli al 31.01.2026, mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli Uffici della Motorizzazione nel mese di gennaio 2026.

“Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit, di cui è stata resa nota la programmazione pluriennale delle risorse fino al 2030 – ha commentato **Roberto Vavassori, Presidente di ANFIA**.”

Al Tavolo dello scorso 30 gennaio abbiamo evidenziato, tra gli altri provvedimenti, la bontà del pacchetto di incentivi di cui i cittadini potranno usufruire per l'installazione delle infrastrutture di ricarica domestiche e condominiali, che riteniamo essere uno strumento importante per avvicinare sempre più i consumatori alla mobilità elettrica. In riferimento al Pacchetto Automotive UE, abbiamo invece sottolineato con decisione quanto è importante che la revisione del Regolamento sulle emissioni di CO2 degli autoveicoli leggeri prenda una direzione chiara e pragmatica in tempi rapidi, al fine di orientare correttamente i consumatori. Per questo, chiediamo che venga applicato da subito il principio di neutralità tecnologica – riconoscendo il contributo dei carburanti rinnovabili fin dall'entrata in vigore della revisione e introducendo un carbon correction factor (CCF) che consenta di **calcolare il contributo di riduzione delle emissioni dei veicoli alimentati con carburanti rinnovabili (liquidi e gassosi)** – e che vengano rivisti i target al 2030 e al 2035”.

Il mercato delle autovetture **avvia il 2026 con un segnale positivo**: 141.980 immatricolazioni nel mese,

### Argomenti trattati

Imprese (133) · Germania (73) ·  
Trasporti (84) · Francia (57) ·  
Infrastrutture (83)

### Altre notizie



- ▶ Londra: nuovo spunto rialzista per Auto Trader Group
- ▶ RC auto in Lombardia: aumenti in vista per 85 mila automobilisti
- ▶ Re auto: nel Lazio rincari per oltre 50.000 automobilisti
- ▶ MEF, il 28 gennaio asta BOT 6 Mesi per 7,5 miliardi di euro
- ▶ Piazza Affari, i dividendi del 19 gennaio 2026
- ▶ Auto elettriche +39%: Federcarozzeri chiede nuovi bonus e rinnovo del parco auto

### Guide

**Conti deposito: cosa sono, come funzionano e quali sono i migliori**

Un conto deposito è un rapporto bancario pensato per remunerare la liquidità che non serve nell'immediato. Il denaro viene praticamente parcheggiato su un conto separato dal conto corrente operativo...

[leggi tutto](#)

pari a un incremento del 6,2% rispetto alle 133.721 di gennaio 2025, grazie al fortissimo incremento del noleggio a breve termine. Il confronto con il periodo pre-pandemia resta però penalizzante: rispetto a gennaio 2019 mancano ancora circa 23.300 unità (-14,1%). Sulla chiusura dell'anno le prospettive restano improntate alla cautela: **per il 2026 la previsione UNRAE conferma una domanda debole e un volume di 1.540.000 immatricolazioni, in lieve aumento (+0,9%) sul 2025**, con un recupero limitato (circa 14.000 unità). Rispetto al 2019 il divario rimane ampio (-19,7%, pari a 377.000 vetture in meno), confermando il livello di equilibrio emerso negli ultimi tre anni in un intervallo compreso tra 1,5 e 1,57 milioni. Per il biennio 2027-2028, l'Associazione stima un mercato ancora sotto 1,6 milioni. Sul fronte delle alimentazioni, l'effetto delle vetture incentivate rientra su valori più coerenti con la domanda strutturale: la quota delle elettriche pure (BEV) si attesta al 6,6% (9.446 unità), in calo rispetto ai picchi di novembre (12,2%) e dicembre (11,0%), ma in crescita rispetto al 5,0% di gennaio 2025.

**Le ibride plug-in (PHEV)** continuano invece a mostrare una dinamica sostenuta, grazie a un'offerta di modelli in ampliamento e alle nuove disposizioni sulle auto aziendali in fringe benefits: la quota di gennaio raggiunge l'8,7%, in lieve flessione sul 9,3% di dicembre, ma nettamente sopra il 3,7% di gennaio 2025.

UNRAE prosegue l'azione di sollecito per velocizzare le procedure che consentano il rimborso degli importi anticipati dai Concessionari: il settore risulta esposto finanziariamente per oltre 300 milioni di euro, con il rischio che eventuali ritardi possano riflettersi anche sui tempi di immatricolazione delle vetture incentivate.

Venerdì 30 gennaio, **UNRAE ha partecipato al Tavolo Automotive convocato dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy, momento di confronto tra Istituzioni e rappresentanze** del comparto in una fase decisiva per il futuro dell'automotive europeo. L'obiettivo è contribuire a posizioni più pragmatiche e aderenti alle dinamiche di mercato, nella consapevolezza della complessità della transizione in corso.

**Nel suo intervento, Roberto Pietrantonio, Presidente UNRAE ha dichiarato:** "In una fase particolarmente delicata per l'automotive europeo, è fondamentale che l'Italia possa dialogare con i principali partner europei partendo da riferimenti comuni. Oggi il mercato italiano delle ECV si attesta intorno al 15,3%, contro il 27% o 30% di Paesi come Francia e Germania, che rappresentano interlocutori chiave nelle prossime discussioni sul futuro del settore. Per colmare questo divario servono strumenti concreti ed efficaci: una riforma mirata della fiscalità delle flotte aziendali – intervenendo su detraibilità dell'IVA, deducibilità dei costi e tempi di ammortamento – può dare un impulso immediato al mercato, accelerare il rinnovo del parco circolante e favorire la diffusione dei veicoli a zero e basse emissioni, nel rispetto di un approccio pragmatico e di neutralità tecnologica".

In coerenza con il clima costruttivo del Tavolo, UNRAE **"ha rinnovato l'invito all'Istituzione di un tavolo congiunto, ristretto e continuativo, tra Associazioni e Istituzioni, finalizzato a individuare misure concrete, condivise ed efficaci a supporto dell'intera filiera automotive"**.

## Condividi



...

## Leggi anche

- ▶ Auto elettriche in Italia: gennaio 2026 in crescita del 39%
- ▶ OPA Health Italia, CONSOB riavvia i termini istruttori
- ▶ Piazza Affari, i dividendi del 9 gennaio 2026
- ▶ Londra: calo per Auto Trader Group



### SEZIONI

Tutte le notizie  
Italia  
Europa  
Mondo  
Ambiente  
Banche  
Economia  
Finanza  
Politica  
Scienza e tecnologia  
Assicurazioni  
Energia  
Lusso  
Comunicati Corporate

### QUOTAZIONI

Tutti i mercati  
Azioni Italia  
ETF ETC/ETN  
Obbligazioni  
Fondi  
Cambi e Valute  
Materie Prime  
Tassi  
Futures e Derivati  
Sedex  
Warrant  
Rating Agenzie  
EuroTLX

### RUBRICHE

Gli Editoriali  
Gli Speciali  
Top Mind  
Guide

### VIDEO

Il Punto sulle Commodities  
Buongiorno dalla Borsa  
1 minuto in Borsa  
Focus sugli ETF  
Notizie dal Forex  
Tutti i Video

### AGENDA

Eventi  
Calendario Macro  
Calendario Dividendi  
Coefficienti di rettifica e  
Corporate Actions