



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 3 al 9 febbraio 2026

Torino, 16 febbraio 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
60	L'A L'Automobile	01/02/2026	<i>Radio</i>	2
64/66	Parts in Officina (Parts)	01/02/2026	<i>MERCATO AUTO Nel 2025 perse 33.000 unita'</i>	3
12/16	Parts Truck	01/02/2026	<i>Tiene l'economia, ma frenano i CAMION</i>	6
56/63	Plastix	01/02/2026	<i>Quale futuro per l'automoti've?</i>	11
52/55	Quattroruote	01/02/2026	<i>NON E' PIU' TEMPO DI MIRACOLI</i>	19
38/39	Uomini e Trasporti	01/02/2026	<i>590 milioni all'autotrasporto: lo scrigno e' pieno, ora serve la chiave</i>	23
40/47	Vado e Torno	01/02/2026	<i>LA SENSAZIONE DELLO SCAMPATO PERICOLO</i>	25
	Lapresse.it	03/02/2026	<i>Auto, a gennaio +6% immatricolazioni rispetto all'anno scorso</i>	33
1+20	Il Sole 24 Ore	03/02/2026	<i>Il mercato dell'auto parte bene: a gennaio +6,2% (F.Greco)</i>	36
21	La Stampa	03/02/2026	<i>Auto, il mercato parte bene Stellantis cresce dell'11,8% (C.Lui.)</i>	37
14	Il Messaggero	03/02/2026	<i>Nuove auto, a gennaio salgono le vendite</i>	38
20	Libero Quotidiano	03/02/2026	<i>Il mercato dell'auto riparte. Stellantis in corsia di sorpasso (+12%)</i>	39
11	Avvenire	03/02/2026	<i>Il 2026 dell'auto parte bene: immatricolazioni su del 6,2%</i>	40
27	Giornale di Brescia	03/02/2026	<i>Stellantis, Filosa rassicura: "Investiremo in Italia"</i>	41
	Autobusweb.com	03/02/2026	<i>Ancora piu' turchi che cinesi: nel 2025 in Italia 314 bus made in China e 434 made in Turchia</i>	42
	Insideevs.it	03/02/2026	<i>Ora piu' che mai, l'auto elettrica ha bisogno di incentivi</i>	44
	Polimerica.it	03/02/2026	<i>L'auto riparte a gennaio</i>	47
	Rainews.it	03/02/2026	<i>Stellantis, a Mirafiori comincia la produzione della 500 ibrida</i>	48
	Rinnovabili.it	03/02/2026	<i>Auto elettriche: top 10 gennaio 2026. Chi e' in cima alla classifica?</i>	49
	Tg.La7.it	03/02/2026	<i>Incentivi auto 2026: bonus GPL, metano e colonnine TgLa7</i>	53

Radio

Questo mese: parliamo dell'errore di considerare il diesel un motore inadatto all'ambiente; della stima tra Giugiaro e Pininfarina; della necessità che l'Europa si riappropri del ruolo di pioniera della sostenibilità e di quanto è importante che la Commissione europea sia meno ideologica e ascolti di più le case automobilistiche



Colpevolizzare il diesel è "eco irrazionale"

"I tempi che si sono ipotizzati per l'azzeramento delle emissioni di CO₂ sono troppo ottimisti. Ci sono voluti secoli per costruire un sistema di mobilità basato sull'uso del motore a combustione interna. In Europa ci sono oltre 200 milioni di veicoli che camminano, di cui 40 milioni solo in Italia, e azzerare le missioni, parlando solo del nostro Paese, significherebbe sostituire ogni anno milioni di veicoli vecchi con automezzi nuovi. Negli ultimi 5 anni il trasporto su strada in Italia si è 'ri-carbonizzato' rispetto ai 20 anni precedenti: è aumentato il traffico. E le auto che si vendono sono più grandi e consumano di più. Biocarburanti, carburanti sintetici, biogpl, biometano, elettrico, ibrido, plug-in, range extender sono tecnologie esistenti e, allora, libertà di scelta. Il tema elettrico è stato posto male in quanto ha creato, come dire, incertezza nei comportamenti e nel mercato. E così il tasso di rinnovo del parco si è ridotto molto, anche perché i prezzi delle auto nuove sono aumentati del 30% negli ultimi 10 anni. Il diesel rappresenta un esempio di 'eco irrazionalità' perché un Euro 6 consuma ed emette meno rispetto a un benzina. Sicuramente rimarrà ancora per molti decenni come alimentazione prevalente dell'autotrasporto merci e io mi auguro che le nuove generazioni, i veicoli ibridi, anche con range extender, combinino il gasolio con l'alimentazione elettrica.

Ennio Cascetta, responsabile Cluster nazionale trasporti e comitato scientifico Fondazione Filippo Caracciolo di Aci

Giugiaro e Pininfarina: un'amicizia

"Senza Pininfarina non avrei intrapreso questa attività. Non era mia intenzione diventare un designer di un mezzo così importante. La mia è una famiglia di pittori decoratori. Il più bel modello Pininfarina? La Ferrari 275 Gtv. C'era una competizione sana tra noi, ma soprattutto Sergio, figlio di 'Pinin', diceva che il suo successo poteva essere un'opportunità per noi e viceversa. Eravamo felici dei reciproci successi. Dalle auto poi si arriva a disegnare e creare altro, tra cui lo Juventus Stadium di Torino con Fabrizio e Paolo Pininfarina che purtroppo ci ha lasciati nel 2024", ci ha detto Giorgetto Giugiaro. Prosegue Fabrizio Giugiaro: "Fu proprio una bellissima occasione per conoscerci di più e sfogare questa nostra passione. Tra esterno e interno ci siamo divisi i compiti". Ancora Giorgetto: "Cosa sta accadendo al mondo dell'auto? Il design è cambiato in modo sostanziale. I designer sono ora un po' ingegneri...".

Giorgetto e Fabrizio Giugiaro, designer e imprenditori

Dal lunedì al venerdì, *Aci Radio*, che si ascolta con la tecnologia digitale Dab+ e tramite app, manda in onda le interviste del direttore Pierluigi Bonora sui temi legati alla mobilità e al mondo automotive (in questa pagina alcuni estratti). Le interviste complete possono essere ascoltate anche nel podcast dedicato sul sito *Aci Radio*, sulla app *Aci Radio* oppure tramite il codice QR sottostante. Il nostro direttore David Giudici, inoltre, intervenga ogni 15 giorni in diretta dagli studi di Milano per commentare con Pierluigi Bonora i fatti salienti della realtà automotive



ASCOLTA QUI

Ogni sera
alle 19.10
non perdete
"L'intervista
del giorno"
di cui qui
vi proponiamo
una selezione
d'attualità

Difendiamo il "Made in Europe"

"Dobbiamo lasciarci alle spalle un 2025 horribilis, con volumi di produzione nazionali ed europei ai minimi storici, e ripartire al più presto. Con il Governo e Stellantis abbiamo preso l'impegno per avviare un piano di lavoro serrato allo scopo di definire le misure di una solida strategia di competitività della filiera e di ritrovarci, nel 2026, per condividere l'andamento e i progressi. Ripartiremo dal lavoro fatto in coordinamento da Anfia, Stellantis, sindacati e Regioni e dalle proposte condivise definendo tempi e modalità di partenza delle misure volte a creare investimenti e innovazione e rafforzare la competitività. Obiettivo: una forte inversione di tendenza della produzione nazionale, facendo affidamento sulla realizzazione dei piani produttivi di Stellantis e su una riconnessione del gruppo con i fornitori italiani. L'Europa deve rafforzare e difendere la competitività delle sue imprese mantenendo la sua identità di pioniera della sostenibilità. La revisione della regolamentazione sulla CO₂ in chiave di neutralità tecnologica è fondamentale per ripartire e chiediamo nuovamente che la proposta della Commissione vada in questa direzione: oltre all'elettrificazione, servono tecnologie 'ponte', come ibridi plug-in e range extender, ma soprattutto i carburanti rinnovabili. Nonostante la situazione drammatica, con oltre 100.000 posti di lavoro persi e molti altri a rischio, dobbiamo guardare avanti con ottimismo".

Roberto Vavassori, presidente di Anfia (Associazione Nazionale Filiera Automobilistica Italiana)

Case auto poco ascoltate a Bruxelles

"Le lacune normative di Bruxelles e la scarsa capacità di ascolto verso le case costruttrici hanno collocato imprese e consumatori di fronte a target forse troppo ambiziosi. La transizione non è stata accompagnata da una politica industriale europea. Il traguardo della decarbonizzazione resta imprescindibile, ma richiede un dialogo più approfondito e basato sui dati, oltre alla necessità di intervenire su fattori abilitanti del tutto fuori dal controllo delle case auto. È l'unico modo per definire un percorso realistico e pragmatico. Oggi, però, si intravede una maggiore volontà di ascolto e la consapevolezza che transizione ecologica e competitività industriale possono procedere insieme. Serve anche superare semplificazioni e contrapposizioni tra fazioni a supporto di diverse tecnologie. La competitività non si costruisce alzando muri, ma rafforzando ponti".

Roberto Pietrantoni, presidente di Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri)

TREND

64

MERCATO AUTO

Nel 2025 perse 33.000 unità

Dicembre ha fatto registrare 108mila immatricolazioni, con una crescita del 2,5%, ma il cumulato dell'intero anno rimane in terreno negativo: -2,1% pari a 1.524.843 registrazioni

A confronto con il 2019, le immatricolazioni di dicembre risultano in calo del 23%, mentre quelle dell'intero anno del 20,4% rispetto ai volumi pre-pandemia.

Immatricolazioni per alimentazione. Le autovetture a benzina chiudono dicembre in calo del 30%, con una quota di mercato del 19,4%, così come le diesel (-27,9% nel mese), il cui market share è sceso al 9,2%. Analogo l'andamento dell'intero 2025, con le consegne di auto a benzina in diminuzione del 18,2% e quelle delle diesel del 31,5%, rispettivamente con quote di mercato del 24,4% e del 9,7%. Le mild e full hybrid crescono dell'8,1%, con una quota che tocca il 42,6%; analogo l'andamento nell'anno con un più 8% e una rappresentatività del 44,1%. Le ricaricabili (BEV e PHEV), invece, balzano avanti del 130,2% rappresentando il 20,3% del mercato (a dicembre 2024 erano il 9%), mentre nell'anno segnano +63% e vantano una quota del 12,6% (in aumento del 5,1% rispetto al 2024). Più nel dettaglio, le elettriche (BEV) raggiungono una quota dell'11,2% nel mese e del 6,2% nel 2025, con vendite in aumento rispettivamente del 107,8% e

del 44,2%. Le ibride plug-in (PHEV) fanno segnare il +165,2% a dicembre e +86,4% nel cumulato, rappresentando il 9,1% delle immatricolazioni del singolo mese e il 6,4% del totale immatricolato da inizio anno. Infine, il market share delle auto a gas è dell'8,5% a dicembre, interamente composto da autovetture GPL (in calo del 4,4% nel mese). A gennaio-dicembre 2025, le auto a gas (considerando anche quelle a metano, che sono scomparse dal mercato) calano del 4,2%, con un market share del 9,2%.

Andamento per segmenti. Nel mese di dicembre dominano il mercato ancora i SUV, con una quota del 58% e volumi in crescita del 2,3% rispetto allo stesso periodo del 2024. I SUV piccoli rappresentano il 12,8% del mercato del mese (+7,6% rispetto a dicembre 2024), i compact il 24,5% (-14,5%) e i medi l'11,2% (+15,2%), mentre le vendite di SUV di grandi dimensioni sono il 9,5% del totale (+47,1%). Nel cumulato dell'intero anno, tutti i SUV registrano un aumento del 2,3% e detengono una quota del 57,6%. Continua l'ottima performance di Jeep

Avenger, prima nella top ten dei crossover piccoli. Nel mese, le utilitarie e superutilitarie rappresentano il 28,6% del mercato, con volumi in aumento del 6,5%, mentre nel totale annuo calano del 7,7%, a fronte di una quota del 30%. Il modello più venduto della categoria rimane Fiat Panda. Le auto dei segmenti medi hanno una quota del 10,8% a dicembre, con un mercato in flessione dell'1,4% rispetto allo stesso mese del 2024. Nei 12 mesi, il market share dei segmenti C, D ed E è del 9,4% (-9,7%).

Mercato dell'usato. A dicembre l'usato fa registrare 489.142 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari, il +3,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nel 2025 i passaggi di proprietà sono stati 5.730.282 (+4,1%).



2



3

TOP TEN IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE ITALIA

N.	MARCA	MODELLO	DICEMBRE 2025
	Make	Model	DECEMBER 2025
1	FIAT	PANDA	7.445
2	DACIA	SANDERO	2.856
3	TOYOTA	YARIS X	2.706
4	JEEP	AVENGER	2.670
5	VOLKSWAGEN	T-ROC	2.396
6	TOYOTA	AYGO X	2.289
7	LEAPMOTOR	T03	2.218
8	RENAULT	CLIO ¹	1.930
9	VOLKSWAGEN	TIGUAN	1.835
10	CITROEN	C3	1.773

Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile

Nota: Renault Clio nella Top 10 mensile non include le versioni hybrid, mentre nella top 10 del cumulato si

N.	MARCA	MODELLO	GEN/DIC 2025
	Make	Model	JAN/DIC 2025
1	FIAT	PANDA	102.460
2	DACIA	SANDERO	49.387
3	JEEP	AVENGER	48.398
4	CITROEN	C3	38.530
5	TOYOTA	YARIS X	36.584
6	TOYOTA	YARIS	33.763
7	DACIA	DUSTER	32.253
8	PEUGEOT	208	31.315
9	MG MOTOR	ZS	28.835
10	RENAULT	CLIO	28.200

TREND

ITALIA: IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE

Dati provvisori

65

MARCA/MAKE	DICEMBRE DECEMBER				VAR. % % CHG.	GENNAIO/DICEMBRE JANUARY/DECEMBER				VAR. % % CHG.
	2025	%	2024	%		2025	%	2024	%	
STELLANTIS Group*	23.214	21,5	24.577	23,2	-5,5	418.422	27,4	454.015	29,1	-7,8
FIAT	9.247	8,6	6.198	5,9	+49,2	143.806	9,4	143.868	9,2	-0,0
PEUGEOT	3.193	3,0	4.947	4,7	-35,5	75.397	4,9	78.164	5,0	-3,5
CITROEN	3.145	2,9	3.681	3,5	-14,6	54.890	3,6	56.635	3,6	-3,1
JEEP	3.208	3,0	4.038	3,8	-20,6	62.495	4,1	68.441	4,4	-8,7
OPEL	1.884	1,7	2.484	2,3	-24,2	37.553	2,5	44.203	2,8	-15,0
LANCIA	537	0,5	636	0,6	-15,6	9.711	0,6	32.175	2,1	-69,8
ALFA ROMEO	1.610	1,5	1.994	1,9	-19,3	28.202	1,8	22.878	1,5	+23,3
DS	285	0,3	480	0,5	-40,6	4.645	0,3	5.410	0,3	-14,1
MASERATI	105	0,1	119	0,1	-11,8	1.723	0,1	2.241	0,1	-23,1
VW Group	20.178	18,7	19.874	18,8	+1,5	257.717	16,9	264.257	17,0	-2,5
VOLKSWAGEN	8.521	7,9	10.271	9,7	-17,0	112.072	7,3	121.290	7,8	-7,6
AUDI	5.139	4,8	3.376	3,2	+52,2	68.845	4,5	67.811	4,4	+1,5
SKODA	2.587	2,4	3.330	3,1	-22,3	38.158	2,5	38.152	2,4	+0,0
SEAT	753	0,7	638	0,6	+18,0	8.291	0,5	11.523	0,7	-28,0
CUPRA	2.346	2,2	1.631	1,5	+43,8	22.663	1,5	16.788	1,1	+35,0
PORSCHE	809	0,7	620	0,6	+30,5	7.120	0,5	8.211	0,5	-13,3
LAMBORGHINI	23	0,0	8	0,0	+187,5	568	0,0	482	0,0	+17,8
RENAULT Group	9.837	9,1	13.016	12,3	-24,4	169.619	11,1	184.412	11,8	-8,0
DACIA	4.497	4,2	6.482	6,1	-30,6	95.293	6,2	97.263	6,2	-2,0
RENAULT	5.340	4,9	6.534	6,2	-18,3	74.326	4,9	87.149	5,6	-14,7
TOYOTA Group	9.307	8,6	9.766	9,2	-4,7	127.180	8,3	129.036	8,3	-1,4
TOYOTA	8.886	8,2	9.289	8,8	-4,3	120.745	7,9	122.944	7,9	-1,8
LEXUS	421	0,4	477	0,5	-11,7	6.435	0,4	6.092	0,4	+5,6
HYUNDAI Group	6.063	5,6	5.816	5,5	+4,2	90.749	5,9	97.255	6,2	-6,7
KIA	2.981	2,8	2.848	2,7	+4,7	44.029	2,9	47.786	3,1	-7,9
HYUNDAI	3.082	2,9	2.968	2,8	+3,8	46.720	3,1	49.469	3,2	-5,6
BMW Group	7.242	6,7	5.568	5,3	+30,1	89.480	5,9	83.352	5,3	+7,4
BMW	5.457	5,0	4.724	4,5	+15,5	73.224	4,8	71.045	4,6	+3,1
MINI	1.785	1,7	844	0,8	+111,5	16.256	1,1	12.307	0,8	+32,1
FORD	2.923	2,7	4.209	4,0	-30,6	60.726	4,0	68.715	4,4	-11,6
DAIMLER Group	4.754	4,4	5.302	5,0	-10,3	54.870	3,6	55.307	3,5	-0,8
MERCEDES	4.729	4,4	5.177	4,9	-8,7	54.146	3,5	52.483	3,4	+3,2
SMART	25	0,0	125	0,1	-80,0	724	0,0	2.824	0,2	-74,4
MG	3.277	3,0	3.485	3,3	-6,0	49.904	3,3	39.951	2,6	+24,9
NISSAN	1.679	1,6	2.442	2,3	-31,2	31.495	2,1	34.947	2,2	-9,9
SUZUKI	2.042	1,9	2.756	2,6	-25,9	31.222	2,0	37.684	2,4	-17,1
DR	2.088	1,9	2.052	1,9	+1,8	27.037	1,8	26.211	1,7	+3,2
BYD	3.347	3,1	634	0,6	+427,9	23.621	1,5	2.786	0,2	+747,8
OMODA & JAECCO	2.164	2,0	523	0,5	+313,8	15.450	1,0	2.493	0,2	+519,7
OMODA	1.400	1,3	277	0,3	+405,4	8.143	0,5	1.830	0,1	+345,0
JAECCO	764	0,7	246	0,2	+210,6	7.307	0,5	663	0,0	+1002,1
VOLVO	1.047	1,0	1.540	1,5	-32,0	14.034	0,9	19.243	1,2	-27,1
TESLA	2.519	2,3	1.360	1,3	+85,2	12.847	0,8	15.650	1,0	-17,9
MAZDA	924	0,9	1.067	1,0	-13,4	10.817	0,7	14.217	0,9	-23,9
HONDA	658	0,6	463	0,4	+42,1	9.717	0,6	7.449	0,5	+30,4
JAGUAR LAND ROVER Group	558	0,5	497	0,5	+12,3	7.174	0,5	10.257	0,7	-30,1
LAND ROVER	558	0,5	451	0,4	+23,7	6.994	0,5	9.339	0,6	-25,1
JAGUAR	0	0,0	46	0,0	-100,0	180	0,0	918	0,1	-80,4
LEAPMOTOR	2.394	2,2	56	0,1	+4175,0	7.469	0,5	274	0,0	+2625,9
SUBARU	239	0,2	119	0,1	+100,8	2.519	0,2	1.661	0,1	+51,7
MITSUBISHI	303	0,3	212	0,2	+42,9	1.609	0,1	3.252	0,2	-50,5
FERRARI	49	0,0	18	0,0	+172,2	810	0,1	754	0,0	+7,4
LYNK&CO	134	0,1	3	0,0	+4366,7	732	0,0	982	0,1	-25,5
ALTRE	1.135	1,1	371	0,4	+205,9	10.502	0,7	4.560	0,3	+130,3
TOTALE MERCATO	108.075	100,0	105.726	100,0	+2,2	1.525.722	100,0	1.558.720	100,0	-2,1

Fonte: CED - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I dati di JAGUAR, DS, LEXUS, LAMBORGHINI e FERRARI, LEAPMOTOR sono invece elaborati da Anfia.
I dati rappresentano le risultanze dell'archivio nazionale dei veicoli al 31/12/2025

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

TREND

66

LEI SÌ CHE VA BENE

È sempre lei la regina delle vendite. La Fiat Panda rimane saldamente in cima alle preferenze degli italiani sia nella top ten relativa al mese di dicembre sia in quella riferita dell'intero 2025, rispettivamente con 7.445 e 102.460 immatricolazioni, staccando di notevole misura le seconde classificate ferme a meno della metà dei volumi. Con il model year 2026 la Fiat ha aggiornato la gamma con due modelli complementari: la Pandina, la più piccola della famiglia da un lato, e la Grande Panda, la sorella dalle dimensioni più generose dall'altro. La Pandina viene proposta negli allestimenti Pop, Icon e Cross abbinati alla sola motorizzazione mild hybrid da 48 kW (65 CV) e al cambio manuale. La Grande Panda, invece, può essere scelta nelle versioni Pop, Icon e La Prima ed è disponibile a listino a benzina, ibrida ed elettrica. La sicurezza è un pilastro su tutta la gamma, con sistemi avanzati di assistenza alla guida come riconoscimento segnali stradali, mantenimento corsia, frenata automatica d'emergenza, rilevamento stanchezza del conducente e sensori di parcheggio posteriori.



UNIONE EUROPEA: IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER PAESE

Dati provvisori

	Dicembre/décembre		% Chg 25/24	Gennaio-dicembre/January-December		% Chg 25/24
	2025	2024		2025	2024	
Austria	22.376	21.689	+3,2	284.978	253.789	+12,3
Belgium	28.877	23.437	+23,2	414.770	448.277	-7,5
Bulgaria	4.217	2.731	+54,4	49.419	42.941	+15,1
Croatia	3.880	3.745	+3,6	69.841	65.020	+7,4
Cyprus	703	678	+3,7	14.634	15.057	-2,8
Czechia	21.667	17.890	+21,1	248.719	231.600	+7,4
Denmark	18.475	17.448	+5,9	184.641	172.995	+6,7
Estonia	1.183	3.573	-66,9	13.055	25.386	-48,6
Finland	5.545	6.283	-11,7	71.881	74.070	-3,0
France	172.927	183.662	-5,8	1.632.152	1.718.416	-5,0
Germany	246.439	224.721	+9,7	2.857.591	2.817.331	+1,4
Greece	10.746	8.704	+23,5	144.199	137.075	+5,2
Hungary	11.930	11.879	+0,4	129.440	121.611	+6,4
Ireland	276	423	-34,8	124.954	121.316	+3,0
Italy	108.075	105.685	+2,3	1.524.843	1.558.071	-2,1
Latvia	1.438	1.260	+14,1	22.506	17.131	+31,4
Lithuania	2.966	2.481	+19,5	41.974	30.122	+39,3
Luxembourg	3.385	3.114	+8,7	47.158	46.656	+1,1
Malta	551	655	-15,9	6.468	7.663	-15,6
Netherlands	48.585	36.832	+31,9	388.024	381.463	+1,7
Poland	67.778	55.691	+21,7	597.435	551.567	+8,3
Portugal	20.879	20.182	+3,5	225.039	209.712	+7,3
Romania	21.312	13.807	+54,4	156.803	151.105	+3,8
Slovakia	8.826	8.672	+1,8	93.103	93.409	-0,3
Slovenia	3.394	3.220	+5,4	57.556	53.018	+8,6
Spain	103.012	105.364	-2,2	1.148.650	1.016.963	+12,9
Sweden	23.877	26.321	-9,3	272.998	269.582	+1,3
EUROPEAN UNION	963.319	910.147	+5,8	10.822.831	10.631.346	+1,8
EU14¹	813.474	783.865	3,8%	9.321.878	9.225.716	1,0%
EU13²	149.845	126.282	18,7%	1.500.953	1.405.630	6,8%
Iceland	1.705	835	+104,2	14.547	10.218	+42,4
Norway	35.188	13.652	+157,7	179.632	128.837	+39,4
Switzerland	26.744	25.354	+5,5	233.737	239.535	-2,4
EFTA	63.637	39.841	+59,7	427.916	378.590	+13,0
United Kingdom	146.249	140.786	+3,9	2.020.523	1.952.778	+3,5
EU + EFTA + UK	1.173.205	1.090.774	+7,6	13.271.270	12.962.714	+2,4
EU14 + EFTA + UK	1.023.360	964.492	6,1%	11.770.317	11.557.084	1,8%

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

1 Member states before the 2004 enlargement
2 Member states having joined the EU since 2004



12

Tiene l'economia, ma frenano i CAMION

A fronte di un'economia che mostra segnali di resilienza, diminuisce sia il mercato dei veicoli commerciali sia il pesante e l'autobus. Tiene le posizioni il mercato dei rimorchi dopo una crisi durata due anni

di Miriam Sala

La chiusura del 2025 delinea un'economia globale più resiliente del previsto, ma attraversata da profonde trasformazioni strutturali che incidono direttamente sulla com-

petitività industriale, soprattutto europea. Dazi, protezionismo e tensioni commerciali non hanno provocato una recessione globale né un crollo dei mercati, ma stanno ridefinendo gli equilibri

sottostanti. Gli Stati Uniti hanno ridotto il deficit commerciale con la Cina, che ha reagito reindirizzando massicciamente le proprie esportazioni verso altri mercati, Europa compresa. Questo ha generato un surplus cinese record e rinnovate pressioni competitive su un'industria europea già penalizzata da alti costi energetici, regolamentazione stringente e debole domanda interna. Di fronte a tali dinamiche, anche l'Unione Europea sta valutando strumenti difensivi, segnando un cambio di postura che evidenzia i limiti strutturali del modello europeo rispetto a quello statunitense. Il contesto è quello di una crescente frammentazione dell'economia globale: l'iper-globalizzazione lascia spazio a un sistema multipolare, con catene del valore più corte e regionalizzate. Le politiche monetarie contribuiscono a questo scenario divergente, tra l'allentamento statunitense e la graduale normalizzazione giapponese, con effetti sui flussi di capitale e sui costi di finanziamento. Sul piano geopolitico, conflitti e rivalità strategiche aumentano l'incertezza e trasferiscono i rischi direttamente sull'industria. Per il manifatturiero europeo, il 2026 sarà decisivo: la sfida non sarà gestire shock improvvisi, ma adattarsi strutturalmente

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



a un ambiente più instabile, protezioni-
sta e geopoliticamente complesso, pre-
servando competitività, investimenti e
occupazione.

LCV

ITALIA - LCV CON PTT ≤3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 07/01/2026 - ELABORAZIONI PER DATA TARGA

Mesi	2025	2024	Var. % 25/24
Gennaio	15.031	17.913	-16,1
Febbraio	15.264	18.064	-15,5
Marzo	17.394	20.223	-14,0
Aprile	15.160	16.432	-7,7
Maggio	16.425	18.478	-11,1
Giugno	19.404	20.612	-5,9
Luglio	17.650	16.840	4,8
Agosto	8.008	7.573	5,7
Settembre	16.817	14.188	18,5
Ottobre	17.272	16.539	4,4
Novembre	15.519	16.083	-3,5
Dicembre	14.429	15.274	-5,5
Totale	188.373	198.219	5,0

Anfia su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)

L'AREA EURO: CRESCITA RESILIENTE E INFLAZIONE SOTTO CONTROLLO, MA RESTANO I RISCHI GEOPOLITICI

L'economia dell'area euro apre l'anno su basi complessivamente solide, pur in un contesto internazionale ancora segnato da persistenti tensioni geopolitiche. Le prospettive restano nel complesso costruttive: la crescita trimestrale è attesa in graduale miglioramento fino al 2026, sostenuta dallo stimolo fiscale tedesco, dall'accelerazione degli esborsi del Recovery Fund europeo e da consumi interni che mostrano una buona tenuta. In questo quadro, anche l'industria tedesca potrebbe fornire un contributo positivo, grazie ai primi segnali di una moderata ripresa ciclica, sebbene permangano ostacoli legati all'export e alla debolezza degli investimenti privati. Sul fronte dei prezzi, dopo un'inflazione sostanzialmente stabile nel 2025, il processo di disinflazione dovrebbe riprendere nel corso del 2026. Le stime indicano un'inflazione media intorno all'1,7%, con rischi orientati al ribasso legati al rafforzamento dell'euro, al calo dei prezzi energetici e alla progressiva diversificazione dei flussi commerciali. I dati più recenti confermano un avvio d'anno caratterizzato da una crescita regolare, un'inflazione sotto controllo e un mercato del lavoro resiliente. Pur a fronte di un rallentamento della crescita media dall'1,4% del 2025 all'1,2% nel 2026, le dinamiche trimestrali suggeriscono un miglioramento progressivo nel corso dell'anno, con rischi per le previsioni lievemente orientati al rialzo. Nel complesso, lo scenario centrale

resta relativamente lineare: crescita prossima al potenziale, inflazione leggermente inferiore all'obiettivo della BCE e politica monetaria sostanzialmente neutrale. A fronte di una geopolitica instabile e ricca di incognite, la macroeconomia dell'area euro continua a mostrare una buona capacità di tenuta, con prospettive di moderato rafforzamento nel corso dell'anno.

LA CONGIUNTURA ITALIANA: TRA TRANSIZIONE E PRODUTTIVITÀ SEMPRE PIÙ DEBOLE

Nel terzo trimestre dell'anno il PIL italiano stagionalizzato ha registrato una lieve crescita congiunturale, sostenuta sia dalla domanda interna sia dalla domanda estera netta. La crescita acquisita per il 2025 si colloca allo 0,5%, delineando un quadro di moderata

espansione dell'attività economica. Dal lato dell'offerta, il quadro resta eterogeneo. Il valore aggiunto dell'industria nel complesso si è ridotto dello 0,3% su base trimestrale, riflettendo la debolezza dell'industria in senso stretto (-0,3%) e delle costruzioni (-0,2%). I servizi mostrano invece una maggiore resilienza, con una crescita dello 0,2%, confermandosi il principale elemento di stabilizzazione del ciclo economico. Le indagini di novembre segnalano un peggioramento della fiducia dei consumatori, a fronte di un miglioramento del clima nel manifatturiero e di una flessione nelle costruzioni. Nello scenario previsivo, la graduale attenuazione delle incertezze internazionali, la stabilizzazione della domanda estera rivolta all'Italia e il rallentamento dei prezzi delle materie prime forniscono un sostegno all'attività economica, insieme al miglioramen-

MERCATO

AUTOCARRI

ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOCARRI CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 07/01/2026 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE



Mesi	2025	2024	Var. % 25/24
Gennaio	2.550	2.953	-13,6
Febbraio	2.280	2.293	-0,6
Marzo	2.255	2.593	-13,0
Aprile	2.326	2.339	-0,6
Maggio	2.493	3.071	-18,8
Giugno	2.523	3.421	-26,2
Luglio	2.874	2.746	4,7
Agosto	1.311	1.377	-4,8
Settembre	2.068	1.698	21,8
Ottobre	2.584	2.177	18,7
Novembre	2.334	1.968	18,6
Dicembre	2.111	1.880	12,3
Totale	27.709	28.516	-2,8

Area geografica	Gen-Ago 2025	Gen-Ago 2024	Var. % 25/24
Nord ovest	8.061	8.056	0,1
Nord est	7.395	8.200	-9,8
Centro	4.489	4.508	-0,4
Sud-isole	7.764	7.752	0,2
Totale	27.709	28.516	-2,8

Classi di peso (kg)	Gen-Ago 2025	Gen-Ago 2024	Var. % 25/24
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	22.997	23.626	-2,7
Totale	27.709	28.516	-2,8

Tipologia	Gen-Ago 2025	Gen-Ago 2024	Var. % 25/24
Trattori	13.348	14.288	-6,6
Cabinati	14.361	14.228	0,9
Totale	27.709	28.516	-2,8

Destinazione	Gen-Ago 2025	Gen-Ago 2024	Var. % 25/24
Cantiere	3.303	3.105	6,4
Stradali	24.406	25.411	-4,0
Totale	27.709	28.516	-2,8

ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut.Min. D07161/H4)

to del mercato del lavoro, agli investimenti produttivi e all'avanzamento dei progetti finanziati dal PNRR. Nel complesso del 2025 il PIL crescerebbe dello 0,5%, trainato esclusivamente dalla domanda interna al netto delle scorte, che contribuirebbe per 1,1 punti percentuali. La domanda estera netta fornirebbe invece un apporto negativo pari a -0,6 punti percentuali. Nel 2026 la crescita accelererebbe lievemente allo 0,8%, ancora sostenuta dalla domanda interna (+1,1 punti percentuali), mentre il contributo del commercio estero resterebbe negativo (-0,2 punti), sebbene in attenuazione. Il saldo della bilancia commerciale rimarrebbe positivo, pari al 2,2% del PIL nel 2025 e al 2,4% nel 2026. Nel 2025 le esportazioni crescono moderatamente, a fronte di importazioni più dinamiche; nel 2026 è atteso un recupero contenuto delle

vendite all'estero. Il mercato del lavoro continua a migliorare: a ottobre il tasso di occupazione è al 62,7% e la disoccupazione al 6,0%. Le retribuzioni pro-capite aumentano del 2,9% nel 2025 e del 2,4% nel 2026, restando in termini reali sotto i livelli del 2021. L'inflazione prosegue il rallentamento: l'indice armonizzato è all'1,1% a novembre e nel 2026 il deflatore dei consumi scenderebbe all'1,4%.

DOMANDA DI VEICOLI COMMERCIALI E INDUSTRIALI

Veicoli commerciali <3.500 kg ptt.

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri chiude il 2025 con volumi inferiori del 5% rispetto al 2024. Le immatricolazioni si attestano a circa 188.400 unità, contro le 198.219 dell'anno precedente. Il trend mensile evidenzia variazioni negative per tutto il primo semestre;

a partire da luglio si registrano invece crescite costanti fino a ottobre, mentre novembre e dicembre chiudono nuovamente in territorio negativo. L'analisi per alimentazione conferma il diesel come carburante prevalente, nonostante un calo dell'8,9%: l'80,4% delle immatricolazioni appartiene infatti a questa motorizzazione, inclusa la variante biodiesel. In flessione risultano anche tutte le altre alimentazioni, in particolare i veicoli ibridi, che perdono il 3,5% dei volumi del 2024. In crescita, invece, i veicoli ricaricabili. I VCL elettrici più che raddoppiano i propri volumi (+116,9%), mentre i PHEV risultano quasi quadruplicati rispetto all'anno precedente. Complessivamente, le due alimentazioni rappresentano il 5,5% del mercato. Il brand con il maggior numero di immatricolazioni si conferma Fiat, che recupera quota di mercato rispetto al



RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

ITALIA - IMMATRICOLATO R&S CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 07/01/2026 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2025	2024	Var. % 25/24
ennaio	1.010	1.188	-15,0
Febbraio	1.181	963	22,6
Marzo	1.175	1.094	7,4
Aprile	1.313	1.128	16,4
Maggio	1.701	1.303	30,5
Giugno	1.302	1.440	-9,6
Luglio	1.640	1.401	17,1
Agosto	860	770	11,7
Settembre	1.279	851	50,3
Ottobre	1.340	1.188	12,8
Novembre	1.367	1.146	19,3
Dicembre	1.088	888	22,5
Totale	15.256	13.360	14,2

ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)

Area geografica	Gen-Ago 2025	Gen-Ago 2024	Var. % 25/24
Nord Ovest	4.051	3.338	21,4
Nord Est	4.110	3.556	15,6
Centro	2.091	1.990	5,1
Sud-Isole	5.004	4.476	11,8
Totale	15.256	13.360	14,2

Tipologia	Gen-Ago 2025	Gen-Ago 2024	Var. % 25/24
Rimorchi	1.362	1.363	-0,1
Semirimorchi	13.894	11.997	15,8
Totale	15.256	13.360	14,2

Provenienza	Gen-Ago 2025	Gen-Ago 2024	Var. % 25/24
Marche nazionali	6.449	6.039	6,8
Marche estere	8.807	7.321	20,3
Totale	15.256	13.360	14,2

2024 (+2,8 punti percentuali) e registra volumi in crescita del 6,7%. Seguono Ford, con una flessione dell'1,5% e una market share del 17,4%, e Renault, con una quota del 7,5% e un calo del 24,3%. Dal punto di vista geografico, l'area con il maggior numero di immatricolazioni resta il Nord Ovest, che rappresenta circa il 36% del mercato, in crescita del 12,9% rispetto al 2024. In aumento anche il Centro (+7,6%), che si colloca come seconda area per volumi (26,7% di quota). Risultano invece in calo il Sud e le Isole (-5,2%) e il Nord Est (-30,3%), con quote rispettivamente del 13,2% e del 24,1%. Le regioni con i volumi più elevati sono il Piemonte (37.470 unità, +36,3%), la Lombardia (26.818 unità, -6,4%) e il Lazio (24.865 unità, +4,7%).

Autocarri >3.500 kg ptt. Gli autocarri pesanti chiudono il 2025 con volumi inferiori rispetto all'anno precedente: le unità vendute sono 27.709, contro le 28.516 del 2024, con una variazione negativa del 2,8%. Il trend mensile

mostra un primo semestre in calo, seguito da un recupero nel secondo, con una serie di variazioni positive a doppia cifra nell'ultimo quadrimestre. Nel corso dell'anno risulta in forte flessione il Nord Est, che perde il 9,8% dei volumi del 2024 e circa 2 punti percentuali di quota di mercato (26,7%). Le restanti aree mostrano volumi pressoché stabili: il Nord Ovest rappresenta il 29,1% del mercato con 8.061 unità, il Sud e le Isole salgono al 28% (+0,2% rispetto al 2024), mentre il Centro costituisce il 16,2% delle vendite totali, pur registrando un lieve calo dello 0,4%. Per classi di peso, gli autocarri sopra le 16 tonnellate costituiscono l'83,0% del mercato, con una flessione del 2,7% rispetto al 2024. Tutti gli altri segmenti risultano in calo, ad eccezione della classe 3.501-5.000 kg che, pur con una quota marginale (2,4%), raddoppia i volumi (+92%). Per destinazione, gli autocarri stradali, con 24.406 libretti di circolazione, rappresentano l'88,1% del mercato, pur riducendo i propri volumi

del 4%. I mezzi destinati ai cantieri, con una quota dell'11,9%, registrano invece una crescita del 6,4%. La distribuzione tra autocarri rigidi (51,8%) e trattori stradali (48,2%) risulta relativamente equilibrata, con i primi in lieve aumento (+0,9%) e i secondi in calo (-4%) rispetto al periodo gennaio-dicembre 2024. La stima Anfia per l'anno in corso indica volumi pressoché stabili, con una variazione positiva dell'1% rispetto al 2025.

Rimorchi/semirimorchi >3.500 kg ptt. Il mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg, che aveva già registrato due flessioni consecutive nel 2023 (-8% circa sul 2022) e nel 2024 (-13,5% sul 2023), inverte la tendenza e, con 15.256 immatricolazioni, cresce del 14,2%, tornando su livelli prossimi a quelli del 2023. Le immatricolazioni risultano in aumento in tutte le aree geografiche: Nord Ovest (+21,4%), Nord Est (+15,6%), Sud e Isole (+11,8%) e Centro (+5,1%). Il Sud si conferma l'area con il mercato più ampio, rappresentando

MERCATO

AUTOBUS

ITALIA - IMMATRICOLATO AUTOBUS CON PTT OLTRE 3.500 KG - TREND MENSILE

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 07/01/2026 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE



Mesi	2025	2024	Var. % 25/24
Gennaio	631	581	8,6
Febbraio	390	497	-21,5
Marzo	432	492	-12,2
Aprile	377	559	-32,6
Maggio	392	630	-37,8
Giugno	393	705	-44,3
Luglio	524	670	-21,8
Agosto	319	256	24,6
Settembre	514	393	30,8
Ottobre	461	425	8,5
Novembre	417	430	-3,0
Dicembre	658	913	-27,9
Totale	5.508	6.551	-15,9

Area geografica	Gen-Ago 2025	Gen-Ago 2024	Var. % 25/24
Nord Ovest	1.028	1.218	-15,6
Nord Est	984	990	-0,6
Centro	1.546	1.734	-10,8
Sud-Isole	1.950	2.609	-25,3
Totale	5.508	6.551	-15,9

Segmento Anfia	Gen-Ago 2025	Gen-Ago 2024	Var. % 25/24
Autobus/Midibus urbani	1.838	2.418	-24,0
Autobus/Midibus interurbani	1.204	1.788	-32,7
Autobus/Midibus turistici	1.045	642	62,8
Minibus	852	1.112	-23,4
Scuolabus	569	591	-3,7
Totale	5.508	6.551	-15,9

ANFIA su dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Aut. Min. DO7161/H4)

circa un terzo del totale. Seguono il Nord Est (26,9%), il Nord Ovest (26,5%) e il Centro (13,7%). Le marche estere, che rappresentano il 57,7% del mercato, registrano un incremento del 20,2%, mentre le marche nazionali, pur crescendo del 6,8%, perdono circa 3 punti percentuali di quota. Il mercato è composto per il 91,1% da semirimorchi (13.894 unità, +15,8%) e per il restante 10,2% da rimorchi (1.362 unità), in lieve calo rispetto al 2024. La previsione per le immatricolazioni dell'anno resta positiva, nonostante lievemente inferiore alla crescita registrata nel 2025 (forecast ANFIA +5/8% vs. 2025).

Autobus >3.500 kg ptt. Il mercato degli autobus, che negli ultimi anni ha beneficiato dei fondi del PNRR, del Fondo Complementare per la Mobilità (2,5 miliardi di euro), del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e di diversi fondi locali, aveva registrato nel

2024 volumi record per il nostro Paese, con oltre 6.500 unità immatricolate. Il 2025, a confronto con l'anno record precedente, chiude quindi in calo del 15,9%, pur mantenendo volumi elevati: i libretti di circolazione emessi sono 5.508, circa 300 unità in più rispetto al 2023. Dopo un semestre febbraio-luglio caratterizzato da una flessione media mensile del 28%, si è osservato un recupero tra agosto e ottobre, seguito da un nuovo calo negli ultimi due mesi dell'anno. Iveco si conferma il brand con la maggiore quota di mercato (40,4%), sebbene in riduzione rispetto al 44,6% del 2024. I volumi del costruttore italiano risultano in calo del 23,8%. Segue Mercedes, con una quota del 15,5%, in aumento rispetto al 2024 (13,3%), pur a fronte di una flessione dei volumi del 2,5%. A livello geografico, si registrano cali diffusi: il Sud (-25,3%), il Nord Ovest (-15,6%), il Centro (-10,8%), mentre il Nord Est mostra una mag-

giore tenuta (-0,6%). In termini di distribuzione, il Sud detiene la quota più elevata (35,4%), seguito dal Centro (28,1%), dal Nord Ovest (18,7%) e dal Nord Est (17,9%). Per destinazione d'uso, risultano in calo tutti i segmenti ad eccezione degli autobus turistici, che con 1.045 unità registrano una crescita del 62,8%. I bus urbani e interurbani, finanziati negli anni precedenti dai fondi PNRR e PNMS, sono i segmenti che mostrano le flessioni più marcate (-24% e -32,7% rispettivamente), pur continuando gli autobus urbani a rappresentare il comparto con la maggiore quota di mercato (33,4%). In calo anche i minibus (-23,4%) e gli scuolabus, che costituiscono il 10,3% del mercato, con una flessione del 3,7%. La previsione per l'anno in corso resta prudente, con una contrazione stimata tra il 10% e il 12%, e volumi destinati a ridursi rispetto a un triennio difficilmente replicabile.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



di Marianna Capasso

Autonomia strategica e sfide globali

Quale futuro per l'automotive?

Per sostenere la filiera e tutelarla dalla concorrenza asiatica servono politiche lungimiranti, così come un percorso realistico di transizione energetica, che tenga conto dell'innovazione alla luce delle sfide del mercato

Plastica e stampi sono due elementi complementari, collocabili all'interno dell'ecosistema produttivo in maniera trasversale. Non sono più visti come semplici componenti produttivi, ma appaiono come leve strategiche in grado di offrire innovazione, leggerezza, efficienza e sostenibilità, assecondando le richieste di mercato e allineandosi alle esigenze normative imposte da Bruxelles. Tutto ciò accade in diversi ambiti imprenditoriali, tra cui quello dell'automotive,

un settore che vive un momento di forte crisi e che si lascia, alle spalle, un 2025 difficile. Dodici mesi pesanti, un annus horribilis – come lo ha definito Roberto Vavassori, presidente di ANFIA, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, durante l'Assemblea pubblica dello scorso 10 dicembre, nella sede romana di Confindustria. “Il futuro è adesso. L'automotive europeo come fattore essenziale di autonomia strategica”: è questo il titolo scelto per l'evento, che ha visto la partecipazione di esponenti del mondo industria-





LE 10 PROPOSTE DI ANFIA PER IL RILANCIO DELL'AUTOMOTIVE

le e associativo, ma anche degli stakeholder e dei rappresentanti delle istituzioni italiane ed europee. Tra prospettive di sviluppo e necessarie richieste di politiche industriali in grado di rafforzare la competitività del comparto, il messaggio che è arrivato è univoco: l'Europa deve agire, e velocemente, per difendere la competitività delle sue imprese. E serve una voce unica, che raccolga il grido di aiuto che arriva da più parti. Solo così si può sopravvivere alla concorrenza.

Le novità da Bruxelles e il caso Stellantis

Non ci sono dubbi sul fatto che il 2025, per l'automotive, sia stato un anno complesso, caratterizzato da conflittualità tra l'UE e le associazioni di settore. Ma non tutto è perduto: grazie alla preziosa unione di intenti, **Anfia**, Stellantis e il Governo hanno sviluppato una

strategia nazionale finalizzata alla ripresa, favorita dalla recente decisione di Bruxelles. Il 16 dicembre 2025, infatti, la Commissione ha annunciato una revisione degli standard CO2 per auto e furgoni – in attesa dell'approvazione di Parlamento e Consiglio UE. L'obiettivo di riduzione delle emissioni è passato dal 100 al 90 per cento, entro il 2035, con l'ammissione di una quota limitata di veicoli endotermici o ibridi. La scelta è stata influenzata dalle pressioni di sette Paesi (Bulgaria, Repubblica Ceca, Germania, Italia, Polonia, Slovacchia, Ungheria), alla luce dei crescenti rischi derivanti dalla contrazione produttiva dell'industria automobilistica.

Intanto il fronte italiano appare compatto e può contare su Stellantis e sul suo Piano Italia (si veda box). Lo ha ricordato l'AD del gruppo automobilistico, Antonio Filosa – in collegamento da Seattle, durante l'evento romano.

L'elettrificazione appare l'aspetto di maggior penetrazione, sul mercato, con soglie geografiche diverse: la Cina raggiungerà l'89% di power train elettrici nel 2035, l'Europa il 67%, gli USA il 46%.

L'esperienza a stelle e strisce del colosso offre una visione diversa delle cose e, perché no, insegna e suggerisce alternative. Filosa ha infatti raffigurato in modo chiaro la situazione americana. I dati, ad esempio – che nell'ottica europea appaiono come il male assoluto – sono una delle leve che l'amministrazione Trump sta utilizzando per garantire investimenti industriali sul territorio. E non solo. La Casa Bianca ha anche un'altra carta che, se



giocata bene, garantisce il successo: quella delle regolamentazioni, partendo proprio dalle emissioni di CO2. Trump ha l'obiettivo di allineare il quadro regolatorio con la realtà americana. Vuole restituire al cittadino quella che definisce la "Freedom of Choice", la libertà di scelta. Dunque, il pragmatismo d'oltreoceano premia lo sviluppo industriale, gli investimenti locali e offre alle imprenditorie interessanti traiettorie di crescita.

L'UE, allora, dovrebbe fare lo stesso: agire provando ad equilibrare tre importanti variabili, ovvero l'ambiente, il lavoro e l'accessibilità del mercato. Bisogna ovviamente pensare alle finalità green, e Stellantis già lo fa, così come altre imprese europee, investendo in tecnologie progressivamente meno impattanti. Allo stesso tempo, va vagliato anche l'aspetto sociale, per preservare il lavoro, la filiera, le fabbriche e i fornitori, facendo leva sull'industria e sullo sviluppo del territorio. È poi necessario

offrire al cliente una maggiore accessibilità ai prodotti, senza penalizzazioni, considerando che le regolamentazioni pesano sul costo del bene finale. E quelle sulle emissioni di CO2 un po' più delle altre.

Un pericoloso bivio: declino o rilancio?

"Se si ferma l'auto si ferma l'industria europea, perché nell'auto vi è tutto quello che è necessario all'autonomia strategica dell'Unione". Una frase semplice che racchiude il ruolo centrale del comparto automotive, cardine dell'ecosistema imprenditoriale in Italia come nell'intera regione geografica. Una frase pronunciata dal Ministro Urso, durante l'Assemblea pubblica di ANFIA, dietro le cui parole si celano le preoccupazioni di un intero settore, in un momento delicato della storia economica, dove il tourbillon di situazioni geopolitiche aggrava il tutto. Partiamo da un as-

IL PIANO STELLANTIS

Presentato nel 2024 e avviato nel 2025, il Piano Italia di Stellantis è un ambizioso programma industriale che prevede significativi investimenti finalizzati alla modernizzazione degli stabilimenti, per un efficace rilancio dell'automotive in Italia. Si basa su tre pilastri – elettrificazione, innovazione tecnologica e valorizzazione del "Made in Italy" – tutelando altresì l'occupazione, rafforzando il ruolo dell'Italia come hub strategico per l'innovazione e la produzione automobilistica europea. Con queste premesse, nel 2025 (al netto di tutte le difficoltà per l'automotive) è stato possibile concretizzare effettivamente i promessi investimenti in tecnologie e nuovi modelli per un ammontare pari a 2 miliardi, mentre gli acquisti da fornitori italiani hanno raggiunto i 7 miliardi (superiori ai preventivati 6). Dunque, sebbene i volumi non siano apparsi soddisfacenti, la ripresa c'è stata, pur in maniera graduale. Intanto a Melfi è partita la realizzazione della Jeep Compass, a Mirafiori quella della 500 ibrida. Sono stati assunti 400 nuovi dipendenti e 120 ingegneri. Di fronte a un lavoro di squadra, che punta sulla competitività dell'intero settore, il Gruppo confida nelle nuove decisioni dell'UE, affinché le regolamentazioni fungano da traino per questo percorso di crescita, e non affossino i progressi frutto di un lavoro oramai biennale. Solo in questo modo sarà possibile incrementare la produzione nei prossimi anni, espandendo il volume delle vetture elettriche e ibride, per un 2026 di successo e un 2027 ancora migliore.

L'intervista

LA PAROLA A... ROBERTO VAVASSORI, PRESIDENTE ANFIA

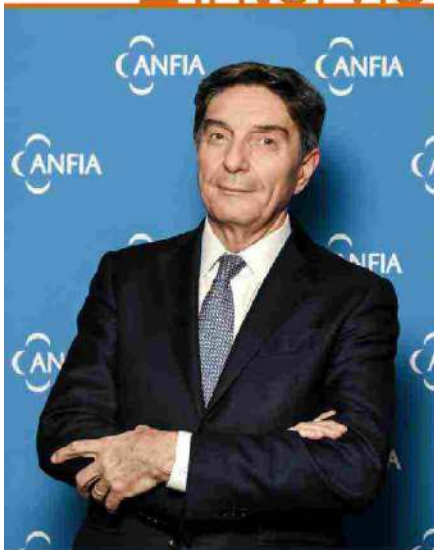
La filiera italiana dell'automotive sta vivendo un momento di cambiamento, con una trasformazione che interessa anche il comparto plastico e degli stampi. In questo scenario, i materiali diventano un fattore strategico: tecnopolimeri ad alte prestazioni, plastiche leggere, contenuti riciclati.

Qual è il ruolo della plastica nel comparto automotive?
Nel settore automobilistico la plastica è diventata sempre più innovativa e tecnologica: ci sono

stampaggi sofisticati, con circuiti elettronici integrati, materiali multistrato e soluzioni innovative per interni e pannelli. Ma la plastica, come l'intera filiera automotive, combatte contro il mercato cinese, che è all'avanguardia. Le omologazioni sono spesso le stesse in Europa, Stati Uniti e Cina. E allora diventa difficile mantenere un vantaggio tecnologico europeo.

Per la plastica è un momento delicato...
La plastica è "un bel problema", oggi. Quello che sta accadendo è

grave: mi riferisco al fermo degli impianti di riciclaggio, un chiaro segnale di un malcontento serio e profondo. Non ricevere una risposta, dopo aver indirizzato, per mesi, ai vari Ministeri messaggi di richiesta di aiuto, è scoraggiante. Viviamo un attacco a tenaglia, sinergico: non c'è un solo settore che soffre, ma il disagio affligge tutti. In Italia cerchiamo di fare le cose bene, ma non riusciamo a garantire la sopravvivenza della nostra filiera, che è una filiera di eccellenza! Il riciclo della plastica, secondo i nostri





“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”.

Roberto Vavassori,
presidente ANFIA

sunto: l'industria automobilistica è essenziale per l'autonomia strategica europea e richiede un'azione immediata per evitare il declino e promuovere la ripresa industriale. L'esempio degli States americani potrebbe esserci d'aiuto. L'amministrazione Trump ha scelto il principio della libertà per il Paese, da più punti di vista (scienza, tecnologia, imprenditorialità). Questo significa che cittadini hanno il diritto di scegliere quale veicolo utilizzare per raggiungere lo stesso obiettivo di sostenibilità ambientale, che va coniugata con la sostenibilità economica e quella sociale. Le tre

versioni devono camminare di pari passo, mentre il consumatore decide autonomamente con responsabilità, consapevolezza e pragmatismo. In Europa, invece, la situazione è molto diversa. E quale, allora, potrebbe essere la soluzione per uscire dall'impasse? Secondo il Ministro Urso servirebbe un'azione immediata per evitare il declino del comparto automotive. In primo luogo, sarebbe necessario smorzare alcune regole del Green Deal, rimuovendo così il totem ideologico fatto di “lacci, laccioli, vincoli”, che potrebbero portare al collasso della principale industria eu-

ropea, con la sua dimensione occupazionale che può garantire il sistema sociale regionale. E, in tal senso, l'Italia è da anni un propulsore del cambiamento, chiedendo che vengano eliminate le regole troppo rigide che rischiano di danneggiare l'automotive. Parliamo di un settore attorno al quale ruotano le tecnologie più innovative, tra cui chip e AI, ma che è direttamente connesso anche con altri comparti dell'ecosistema imprenditoriale, tra cui siderurgia e plastica.

Negli ultimi anni l'Italia ha sollecitato, assieme ad altri Paesi (tra cui la Germania), una correzione delle normative europee, tra cui la revisione dei regolamenti sulle emissioni CO2 e la modifica del sistema delle “super multe”. Sono principalmente tre le modifiche a cui si auspica: (1) la neutralità tecnologica (ovvero la libertà di usare più tipologie di tecnologie con il medesimo target ambientale); (2) l'armonizzazione della sostenibilità ambientale, econo-

standard qualitativi, è costoso, ovviamente. E il risultato qual è? Chiudere baracca? E, magari, importare materiali riciclati da Paesi con meno scrupoli ambientali. È qui, allora, che interviene l'autonomia strategica europea...

Il sottotitolo dell'Assemblea 2025 di ANFIA. Ovvero?

L'autonomia strategica europea sta nel ripensare le catene del valore, su base regionale. Ed essere pronti a tutto, anche a sopportare uno sforzo economico maggiore. Diversamente appalteremmo tutto alla Cina. Perché, diciamocelo chiaramente, ci sono diversi imprenditori che nel Paese asiatico hanno importanti

stabilimenti che producono esattamente le cose che facciamo in Europa e in Nord America.

Ma a un prezzo più basso.

I costi di produzione degli stampi in Cina sono molto inferiori rispetto all'Europa. Attrezzare un telaio per moto da noi costa 700mila euro, in Cina 150mila. E non c'è partita, ovviamente. C'è poi l'aspetto energetico: la produzione europea soffre il costo dell'energia, su tutta la filiera e non solo sull'ultima fase. Lo stesso vale per il costo del lavoro: nuove festività, come quella del 4 ottobre, aggiungono oneri pesanti per la manifattura italiana, mentre i nostri concorrenti lavorano più giorni all'anno. In Cina due mesi

in più, ad esempio. Se continuiamo così, tra qualche anno dell'Europa produttiva potremo farne a meno.

Uno scenario spaventoso, Presidente.

Purtroppo è così. E voglio anche sottolineare un aspetto spesso sottovalutato. Rivolgersi al mercato cinese non avvantaggia il consumatore europeo: è sbagliato pensare che ne trarrà beneficio dal prezzo di vendita più basso. C'è infatti un piccolo particolare: se non produci la ricchezza, in Europa, è difficile che poi la spendi. Il danno è per tutti. Il problema è che oggi la competizione non è più solo tra tecnologie, ma tra modelli di sviluppo.

Quindi, qual è la soluzione?

Non possiamo certamente consegnare le chiavi delle nostre aziende. Stiamo però lottando per far capire a Bruxelles che non si tratta di una lotta ideologica tra gli ioni di litio e i pistoni. Questo non ci importa. Vogliamo solo uscire dall'impasse con una politica europea efficace. Gli investimenti li abbiamo già fatti e, purtroppo, tanti sono fermi e improduttivi. Addirittura, ci sono stampi fermi e imballati perché i progetti sono stati cancellati. E gli imprenditori si trovano a dover discutere con i revisori che vorrebbero classificare gli investimenti in bilancio come passività. Ci

Segue a pagina 60



mica e sociale; (3) la protezione dell'industria europea, per garantire benessere, crescita e indipendenza strategica. Intanto sono stati siglati documenti congiunti presentati a Bruxelles, mentre la Commissione dovrà decidere quale direzione del bivio scegliere: da un lato c'è il declino industriale e dall'altro il rilancio. Ma le previsioni, dopo il 16 dicembre 2025, appaiono positive.

Per la ripresa serve flessibilità

L'automotive è essenziale per l'autonomia strategica dell'Unione, nella buona e nella cattiva sorte. Ma come si fa a ridare all'industria automobilistica del vecchio Continente il ruolo che merita, ovvero quello da protagonista? Attraverso la "competitività". È comune l'idea di dover tornare competitivi per offrire al mercato prodotti che esso stesso reclama. Per quanto possa essere importante continuare a perseguire l'obiettivo europeo di decarboniz-

zazione, è altresì vitale tutelare la filiera e il lavoro del più strategico tra i settori, in Europa. Il mercato deve tornare a crescere, perché è l'unico (a livello globale) a non aver ancora recuperato i valori pre-Covid – valori che, addirittura, appaiono in continua discesa. Se prima la produzione si attestava attorno ai 20 milioni di vetture annue, oggi siamo a 17, con una flessione ancora preoccupante per i veicoli commerciali (-15% nel 2025). L'UE, allora, dovrebbe ascoltare le richieste dell'ecosistema industriale, partendo proprio dalle necessità emerse sui veicoli commerciali, con una maggiore flessibilità (di almeno 5 anni), in relazione ai target di riduzione delle emissioni. Sarebbe poi auspicabile la neutralità tecnologica. Le politiche europee dovrebbero permettere l'uso di una varietà di tecnologie per la riduzione delle emissioni. Basta con il miope e inderogabile ricorso solo ai veicoli elettrici a batteria (BEV, Battery Electric Vehicle). Esisto-



"L'automotive è un pilastro prioritario dell'industria europea: rappresenta un comparto con una forte dimensione produttiva e occupazionale, e sostiene l'intero sistema sociale. Se si ferma l'auto, si ferma una parte essenziale dell'economia europea. Nel settore si concentrano competenze, tecnologie e filiere che rendono possibile l'autonomia strategica del nostro continente".

Adolfo Urso, Ministro MIMIT

Inizia a pagina 58

rendiamo conto? Se così fosse, l'impresa risulterebbe in perdita e, di conseguenza, avrebbe difficoltà nella richiesta di fidi bancari. Non potrebbe quindi investire. Si innescerebbe un circolo vizioso.

E allora cosa bisogna fare, Presidente?

Parlare innanzitutto con Bruxelles. E lo stiamo facendo. Serve poi un piano coraggioso, per uscire da questa situazione. Valorizzando in primis il local content, quindi la componente prodotta in Europa.

In che modo?

Bisognerebbe garantire che solo i veicoli costruiti in Europa – che quindi utilizzano una maggioranza

di componenti, stampi e materiali di origine europea e con manodopera europea – possano accedere a finanziamenti o incentivi pubblici. Così si premia la produzione locale, si riduce l'impatto ambientale e si rafforza la filiera industriale europea. I finanziamenti, quindi, non vanno a beneficio di veicoli prodotti extra UE, con componenti esteri.

Quindi una strategia diretta a un sostegno tout court per l'industria europea.

Esattamente. E poi bisognerebbe pensare seriamente al rinnovo del parco circolante, sostenendo l'innovazione e la ricerca. L'UE dovrebbe avere il coraggio di accelerare il ricambio dei

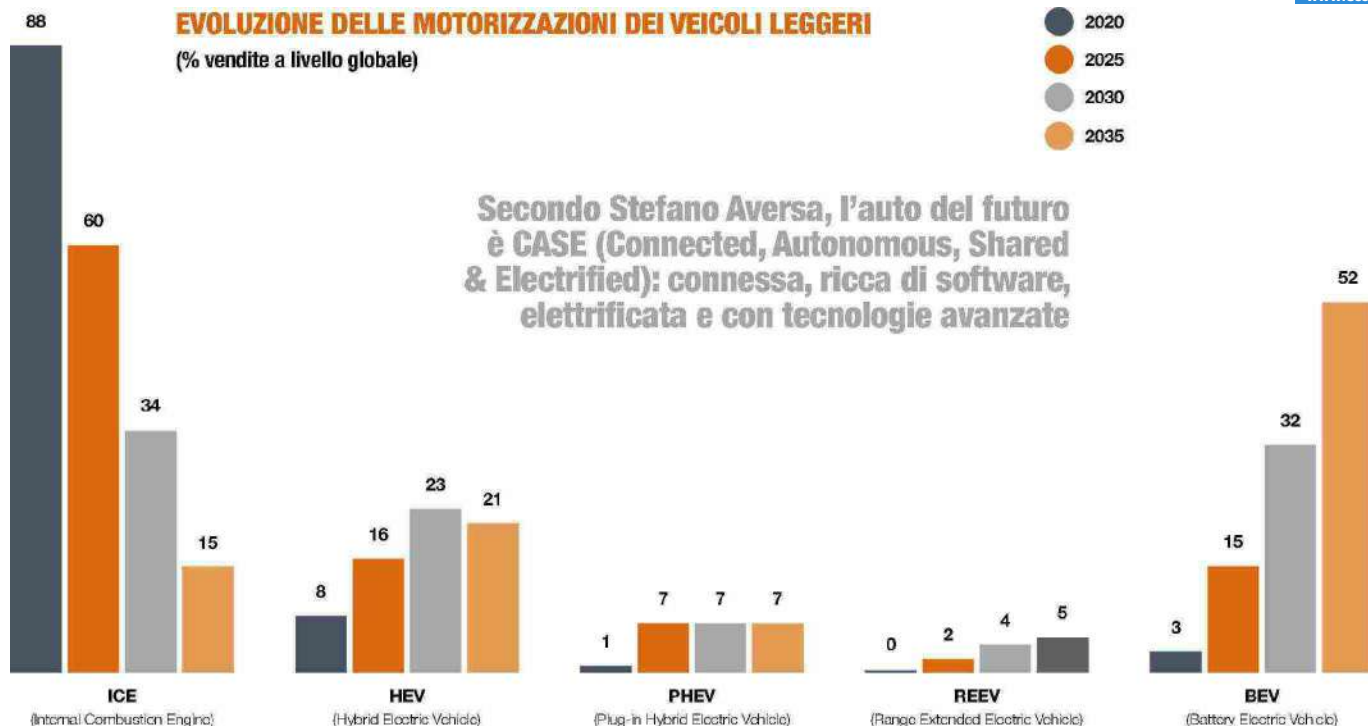
veicoli, puntando su un piano di 3 milioni di veicoli all'anno per 10 anni, con finanziamenti omogenei in tutta la regione politica. Questo darebbe ossigeno alle aziende, recupererebbe il gap post-Covid e valorizzerebbe la CO2 "risparmiata".

Che mi dice dell'elettrificazione?

Bisogna trovare una via anche in tal senso. Sarebbe necessario ridurre la dipendenza dalle batterie asiatiche e valorizzare la produzione nostrana. In questo modo si favorirebbe l'occupazione, la competitività e la sostenibilità.

Insomma, in questa Europa un po' disfunzionale c'è da lavorare...

Molto. Ed è un peccato perché potremmo fare tante cose, ma combattiamo contro i tempi biblici della burocrazia e della velocità decisionale. Mentre negli Stati Uniti le riforme vengono approvate in tempi rapidi, in Europa la lentezza e la mancanza di unità tra i Paesi ci mettono in difficoltà. Bruxelles deve seriamente capire l'importanza della manifattura, non può ignorarla. La manifattura è la base del welfare europeo: se crolla, si porta dietro anche la tenuta sociale e democratica. Non è solo un problema economico, ma diventa anche sociale. Per questo, bisogna agire subito, prima che sia troppo tardi.



Secondo Stefano Aversa, l'auto del futuro è CASE (Connected, Autonomous, Shared & Electrified): connessa, ricca di software, elettrificata e con tecnologie avanzate

no anche soluzioni ibride (HEV, Hybrid Electric Vehicle) e altre alternative tecnologiche. Fari puntati anche sulle piccole vetture, sia ibride che elettriche. Queste hanno ovviamente un'impronta ambientale più efficiente rispetto alle grandi e, dunque, vanno premiate. Pensiamo, ad esempio, a un sistema di super crediti, che potrebbe rientrare nella revisione del Regolamento CO2. Infine, sarebbe necessario lavorare per il rinnovo del parco auto circolante. Sulle strade europee viaggiano 256 milioni di vetture, di cui 150 milioni hanno più di 10 anni – e ovviamente inquinano maggiormente rispetto alle nuove, indipendentemente dalla moto propulsione. Se non si agisce in fretta si rischia di bloccare il turnover di acquisti, danneggiando l'ambiente e andando contro le logiche green volute dall'UE.

La rigidità, nemica della competitività

C'è poi un altro aspetto rilevante da considerare. L'autonomia strategica non è un concetto a sé stante. L'automotive non è un'isola solitaria, ma vanta una marea di connessioni con filiere upstream e downstream. Una di queste è il comparto dei metalli che, però, subisce il peso di due diverse ma connesse politiche europee, ovvero il CBAM (Carbon

CBAM ED ETS, UN FRENO ALLA CRESCITA?

Le regole europee CBAM ed ETS sono due strumenti chiave della politica climatica dell'UE, per ridurre le emissioni di gas serra e promuovere la decarbonizzazione dell'industria. L'ETS (Emissions Trading System) è il sistema europeo di scambio di quote di emissione: le aziende acquistano un numero di quote limitato (cap), per poter emettere gas serra. A conti fatti, quindi, è più conveniente adottare tecnologie pulite che spendere soldi per il cap? Probabile. Il CBAM (Carbon Border Adjustment Mechanism) – entrato pienamente in vigore il 1° gennaio 2026 – è invece una sorta di tassa sul carbonio applicata ai prodotti importati nell'UE e provenienti da Paesi con regole climatiche meno severe. In questo modo si garantisce una concorrenza equa tra le aziende europee e quelle di Paesi terzi. Anche questo meccanismo, però, appare come un freno alla crescita, sebbene abbia nobili finalità. Analizzando però i dati, i risultati delle due politiche europee lasciano qualche dubbio. Con l'ETS, dal 2019 al 2025 sono stati sacrificati oltre 1,2 milioni di posti di lavoro, nel comparto siderurgico ed automotive. E, allo stesso tempo, è schizzato alle stelle il costo dell'energia, perché le quote di CO2 vengono comprate anche dalle centrali a gas e ribaltate sui consumatori.

Si potrebbe pensare di sospendere l'ETS sui turbogas: in questo modo il prezzo dell'energia potrebbe calare di 25-30 euro al MW/h, ma la scelta si scontra con il cosiddetto "dogma ideologico" e con il mercato delle speculazioni finanziarie. Per il CBAM il discorso è un po' diverso. Senza più quote gratuite di CO2 gli altiforni avranno vita breve, con un danno anche per la produzione di acciaio utilizzato nelle carrozzerie auto – per le quali si usa il profondo stampaggio. La siderurgia italiana, già tra le più decarbonizzate al mondo – con l'85% delle produzioni di acciaio da forno elettrico – pagherebbe allora un prezzo altissimo, costringendo l'automotive europeo a comprare dai concorrenti asiatici. E addio alla competitività europea.

Border Adjustment Mechanism) e l'ETS (Emissions Trading System), con un forte impatto per l'intera industria manifatturiera. Lo ricorda il presidente di Federacciai, Antonio Gozzi, partendo da una riflessione che nasce dalla lettura della National Security Strategy americana – il documento che mette al

centro la reindustrializzazione come pilastro strategico. Un concetto che sembra lontano dagli interessi dell'UE, secondo l'imprenditore. La centralità dell'industria a stelle e strisce vale la sicurezza economica e sociale, secondo le volontà dell'amministrazione Trump. E dovrebbero capirlo anche a Bruxelles, per-



ché “senza industria non c'è Europa”: è dalle industrie che più di cinquanta anni fa è nata l'Unione di oggi. Ma forse è passato troppo tempo e “l'élite tecnocratica” è stata distratta da temi eterei quali il Green Deal and friends, sacrificando così la produttività a favore di una decarbonizzazione estremista e ideologica, senza una valida analisi costi-benefici. Parole severe, quello di Gozzi, ma profondamente sentite, a tratti simili alla disperazione di un naufragio annunciato, quando all'orizzonte si scorgono nubi sempre più scure. È davvero necessaria tanta rigidità normativa, a Bruxelles? I dati ambientali non sono così gravi da dover imporre una stretta eccessiva come quella in programma: l'Europa è responsabile di meno del 7% delle emissioni globali di CO2, e la chiusura dell'industria europea non avrebbe alcun impatto sul clima globale. Intanto, nonostante l'apertura e la rimodulazione del target 2035, la Commissione continua a sostenere che vada tutto bene, senza considerare l'impatto economico e sociale delle sue scelte in materia. La situazione appare allora drammatica: se l'UE non correi ai ripari, sostenendo la sua industria, la manifattura rischia di scomparire entro cinque anni. È dunque il momento di reagire e, soprattutto, agire. Gli industriali devono scendere in campo con determinazione, per evitare il collasso, in una difesa senza precedenti a favore del “Made in Europe”. Sarebbe questa l'unica strada per riconquistare la competitività e garantire un futuro a lavoratori e imprese.

I dati di mercato

Da un lato la Cina, con la sua strategia industriale aggressiva, dall'altro gli USA, con il proprio protezionismo. Nel mezzo un'UE che non si è mai, veramente, messa in gioco, rimanendo a fare da arbitro ai due giganti



Antonio Filosa, AD di Stellantis, in collegamento da Seattle, ha sottolineato come il pragmatismo d'oltreoceano premi lo sviluppo industriale, gli investimenti locali e offra alle imprenditorie interessanti traiettorie di crescita.

Antonio Filosa,
AD Gruppo Stellantis

(Est ed Ovest), senza quindi correre il rischio di vincere. Con la sua lentezza, stridente rispetto alla velocità di reazione degli altri Paesi, soprattutto asiatici, l'Europa mette a dura prova l'industria, perdendo anno dopo anno tasselli strategici. Non si tratta solo di parole, ma sono previsioni che derivano dai dati presentati in Assemblea da Stefano Aversa, Vice Chairman and Chairman EMEA AlixPartners. Il mercato delle auto e veicoli commerciali leggeri ha mostrato una lenta ripresa post Covid, a livello globale, con una crescita dell'1% nel 2025, trainata dalla Cina – protagonista anche del prossimo quinquennio, assieme al Nord America. E l'Europa? Rimarrà in stagnazione e non recupererà la contrazione dei volumi, pari al 20% nel biennio 19/20. Parliamo di un mercato saturo, dove per ogni

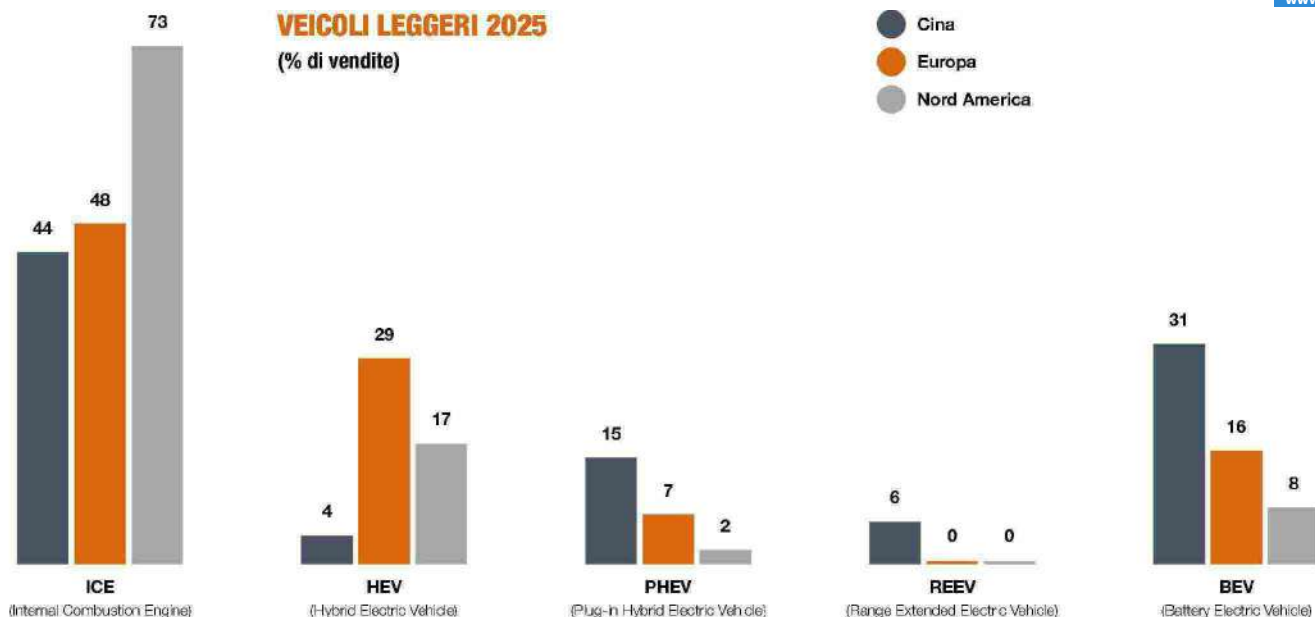
LA TRIADE DELLE AI

Nel comparto automotive, l'AI interviene nella progettazione, produzione, gestione della supply chain ed esperienza del cliente. Ed ottimizza le strutture e i componenti, migliorando anche le prestazioni, con la riduzione dei materiali. Per non parlare poi dell'automazione nel caso della guida autonoma o della manutenzione predittiva. Dunque, l'intelligenza artificiale è indubbiamente una delle alleate strategiche del settore. Eppure, spesso, pensiamo alla nuova tecnologia in maniera troppo semplicistica (ChatGPT), mentre Alec Ross (autore americano, imprenditore ed esperto di politiche tecnologiche) ci spiega che ci sono anche altre tipologie interessanti. Esiste infatti l'intelligenza artificiale percettiva, in grado di capire suoni, testo, immagini.

È utilizzata nei processi di guida autonoma, nei trattori autonomi, nei sistemi di riconoscimento facciale degli smartphone. Il secondo tipo è l'intelligenza artificiale generativa, quella in grado di produrre nuovi contenuti originali (pensiamo ai sistemi LLM, Claude, Genesis e Ditsy). C'è poi l'intelligenza artificiale agentica, con la sua capacità di ragionare, pianificare ed agire autonomamente. Va oltre le semplici informazioni, e potrebbe anche prendere decisioni e compiere azioni. Allora, vien da chiedersi, quanto è importante questa triade delle AI nel settore manifatturiero? Tanto (o forse troppo?).

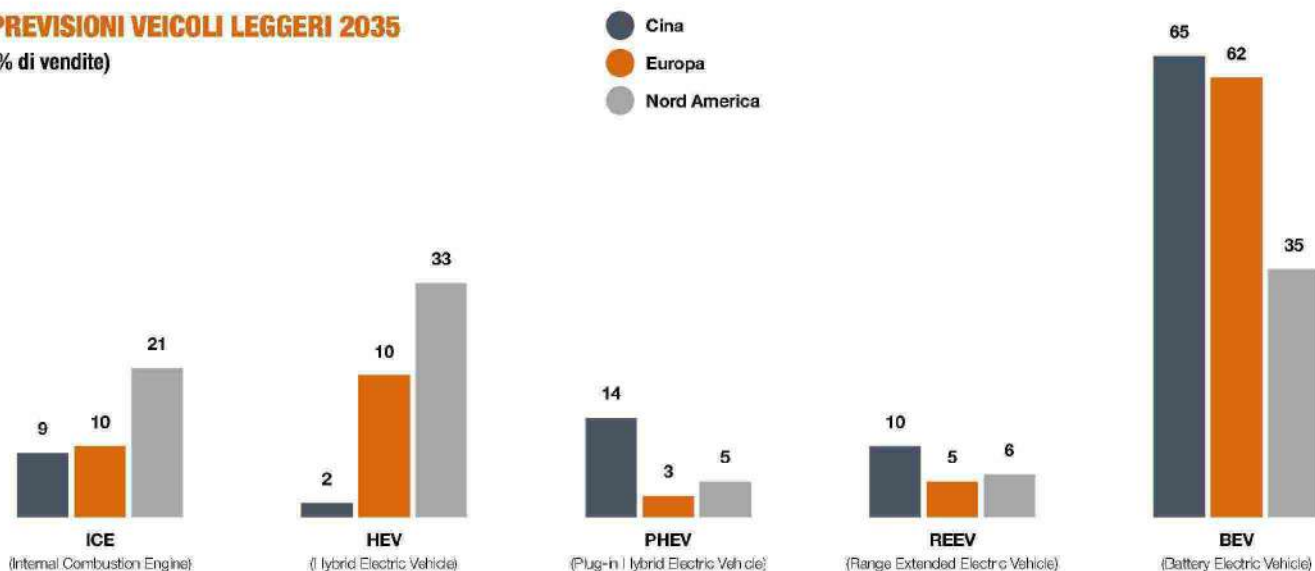
VEICOLI LEGGERI 2025

(% di vendite)



PREVISIONI VEICOLI LEGGERI 2035

(% di vendite)



mille abitanti ci sono 571 vetture (con l'Italia a quota 600/1000), con una popolazione che invecchia, mentre i prezzi delle automobili crescono troppo velocemente. Intanto si fanno sempre più spazio i marchi cinesi, che entro cinque anni potrebbero raggiungere il 13% del totale di mercato UE, sfruttando le logiche di ingresso permissive. D'altra parte, parlando di beni e dazi, Draghi lo aveva detto il 18 febbraio 2025, in audizione al Parlamento europeo: tutto il Made in China che non

potrà dirigersi verso il mercato statunitense rischierà di collocarsi in Europa. Ma qui si va oltre: parliamo di produzione tout court, con insediamenti importanti in Ungheria, Turchia, Spagna, Germania, UK e Polonia. Oltre ogni immaginazione. E mentre l'amministrazione americana spinge per il ritorno delle produzioni negli States, usando l'arma dei dazi e degli incentivi – con una svalutazione del dollaro che rende il mercato americano più competitivo – l'UE combatte contro se stessa (con-

tro le sue imprese), in una serrata campagna che mette al rogo il motore a combustione interna, puntando tutto sull'elettrificazione. Cosa ci riserva allora il futuro? Uno scenario incerto, fortemente dipendente dalla capacità di organizzare i prodotti di successo. Ma poi, alla fine, "il futuro è adesso". Ed è frutto delle scelte di oggi: bisogna agire con coraggio, competenza e unità, raccogliendo le cicatrici del passato per costruire un domani più resiliente e produttivo. ■



SPECIALE ANNIVERSARIO

1966-75

NON È PIÙ TEMPO DI MIRACOLI

Con la fine del boom economico, l'Italia entra in una fase turbolenta e l'auto cambia volto: si guarda ai consumi più che alle performance, si punta alla razionalità progettuale. Inizia l'era della Volkswagen Golf

di Rosario Murgida • infografiche di Matteo Riva



Se gli anni dal 1956 al 1965 sono uno dei periodi più fulgidi della storia moderna d'Italia, nel decennio successivo il quadro assume tinte decisamente più fosche. Il "miracolo economico" si conclude già nel 1963, quando ormai sono alle spalle i tempi in cui il ritornello della canzone più famosa di Domenico Modugno ("Nel blu dipinto di blu") era l'emblema di una nazione pronta a volare per lasciarsi alle spalle le tragedie e le macerie della guerra. Certo, l'Italia continua a correre, ma a un ritmo assai meno sostenuto. Siamo sempre la terra della "dolce vita", viviamo ancora i benefici dello straordinario salto nella ristretta lista delle maggiori potenze industriali dell'Occidente, ma iniziano a emergere segnali di stanchezza. Gli italiani chiedono alla politica un cambio di passo e, sull'onda del '68 parigino, scendono in strada, inscenano le prime, grandi manifestazioni di protesta. E così si palesano le spaccature di un

Paese alle prese con le istanze di modernità e libertà di fasce sempre più ampie della popolazione. Poi irrompono gli anni di piombo: nel dicembre del 1969, la strage di piazza Fontana, a Milano, segna la fine dei sogni e apre un periodo flagellato dalla strategia della tensione, dalle Brigate Rosse, dai gruppi eversivi di estrema destra. Attentati, omicidi politici e sequestri di persona monopolizzano le prime pagine dei giornali.

Sono anni di grandi stravolgimenti anche per il mondo dell'auto. Gli operai incrociano di frequente le braccia per chiedere migliori condizioni di lavoro, per ottenere un riconoscimento del loro contributo al boom economico. Le rivendicazioni sindacali cambiano il volto del tessuto sociale, facendo sentire i loro effetti sulla grande protagonista delle quattro ruote dell'epoca, la Fiat de-

gli Agnelli. Eppure l'alba del decennio è di tutt'altro tenore. Nel 1966, Gianni Agnelli sostituisce Vittorio Valletta al vertice del Lingotto e tre anni dopo acquista la Lancia ed entra nella Ferrari. È l'avvio di un'espansione a prima vista senza freni, ma tutto cambia, appunto, con l'autunno caldo del 1969, una fase controversa della nostra storia: c'è chi la dipinge come una pietra miliare nel processo di cambiamento e chi la bolla come un mero detonatore di un conflitto sociale da anni latente. L'occupazione di Mirafiori è il primo indizio di un decennio complesso, per certi versi fosco. E il peggio deve ancora arrivare. Un quadro già di per sé negativo viene esacerbato dalla crisi petrolifera: arrivano le domeniche a piedi, si manifesta l'incubo dell'inflazione. E la Fiat entra in crisi, salvandosi solo grazie al controverso intervento della compagnia statale libica Lafico. È l'inizio di una svolta finanziaria che produrrà effetti decenni dopo. Intanto, sul mercato spuntano i giapponesi con la →

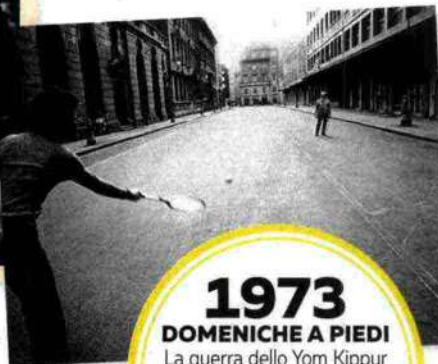


GIANNI AGNELLI

Il capostipite della famiglia torinese sostituisce Vittorio Valletta alla presidenza della Fiat, diventando un simbolo dell'Italia nel mondo

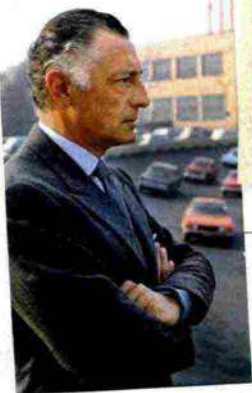
L'AUTUNNO CALDO

Gli operai della Fiat occupano Mirafiori e devastano le catene di montaggio per chiedere migliori condizioni di lavoro: questa fotografia è stata scattata il 29 ottobre 1969



1973

DOMENICHE A PIEDI
La guerra dello Yom Kippur innesca la prima crisi petrolifera: arrivano misure di austerità come il blocco totale della circolazione





E TUTTO CAMBIÒ

La crisi petrolifera del 1973 ha effetti devastanti: l'inflazione record e la stagnazione economica impongono misure di austerità e un cambio di paradigma per le auto. Servono vetture dai bassi consumi e facili da costruire: con queste direttive la Volkswagen affida a Giorgetto Giugiaro il progetto della Golf. Prodotta dal 1974, la tedesca diventa il simbolo di un razionalismo stilistico di grande successo e dagli effetti duraturi nel tempo: conquista rapidamente il podio di auto più venduta in Europa e per anni sarà un esempio da seguire per l'intera industria continentale.





SPECIALE ANNIVERSARIO

1966/75

SUGLI ALTARI...

→ Honda N360 (nel numero di dicembre 1970, Quattroruote dedica per la prima volta una prova su strada a una vettura nipponica: la Nissan Datsun 1200), mentre il rincaro del petrolio spinge l'industria a ripensare i suoi paradigmi operativi: servono aiuto dai bassi consumi e facili da costruire. È il trionfo di una razionalità progettuale che dà vita, nel segno di Giorgetto Giugiaro, prima all'Alfasud, poi alla Volkswagen Golf e (siamo già nell'80) alla Fiat Panda. Peraltro, le linee squadrate e le lamiere piatte erano state anticipate da concept di tutt'altro segno: emozionali e immaginifiche, come l'Alfa Romeo Carabo, la Stratos Zero e la Lamborghini Marzal della Bertone o la Modulo della Pininfarina. L'industria, inoltre, scopre anche le virtù di un materiale sintetico, la plastica, che dal design e dall'arredamento sbarca sempre di più negli abitacoli.

Purtroppo, l'auto si trasforma pure in una "vacca da mungere". Nel 1974, l'Iva sui beni di lusso (tra cui le vetture di cilindrata da due litri in su) sale dal 18 al 30% (al 35% nel '77 e al 38% nell'82), colpendo il made in Italy di fascia alta in modo pesantissimo. Due anni dopo entrano in vigore il famigerato superbollo sulle auto diesel, abolito solo tra il 1997 e il 2004, e un provvedimento disastroso: il governo blocca i progetti di nuove autostrade, arrestando quel processo infrastrutturale che aveva alimentato il boom economico. Del resto, sono gli anni dell'austerità: le luci del "miracolo" sono ormai spente, la società italiana muta pelle. Non cambia, invece, la missione di Quattroruote a tutela degli automobilisti, come nel caso del sostegno all'introduzione dell'obbligo di assicurazione dal 1° gennaio 1970, e a difesa dei loro portafogli. Lo testimoniano il titolo di un articolo del novembre 1975 ("Fisco più esoso degli sceicchi"), le inchieste sul bollo e gli editoriali del nostro fondatore, Gianni Mazzocchi, per la sua abolizione: una richiesta ancora oggi attuale.



1970

RANGE ROVER

Anticipa di decenni il concetto moderno di Suv, combinando per la prima volta le capacità fuoristradistiche della Land Rover con il confort e lo stile di una berlina, fissando nuovi standard nell'alto di gamma.



1971

FIAT 127

Erede dell'850, è una svolta per la Fiat e un riferimento per le rivali. Tante le novità (trazione e motore trasversale all'anteriore, sospensioni MacPherson all'avantreno), enorme la popolarità: ben 5 milioni di auto vendute fino al 1987.



1972

RENAULT 5

Il design anticonformista, la versatilità e alcune innovazioni (è la prima auto europea con paraurti di plastica) la rendono un fenomeno culturale e di mercato, imponendo nuovi stili tra le compatte.



1975

BMW SERIE 3

Rappresenta un pilastro nella storia della Casa bavarese grazie al ruolo decisivo nel sostenere la crescita dei volumi e l'espansione all'estero. Con le sue sette generazioni, incarna al meglio il Dna sportivo dell'Elica da ormai mezzo secolo.

...E NELLA POLVERE

1971

MORRIS MARINA

È un flop di mercato per il mix di bassa qualità e scarsa affidabilità.



1972

LANCIA BETA

Delude i "lancisti": lo stile è troppo lontano dal Dna del marchio.



1973

MATRA BAGHEERA

Grandi attese, forte delusione: lasciano perplessi, soprattutto, le prestazioni poco brillanti.



1973

RELIANT ROBIN

La scarsa stabilità rende questo triciclo troppo pericoloso.



1974

AUSTIN ALLEGRO

Viene penalizzata dallo stile e, ancor più, dai tanti difetti progettuali.



L'INDUSTRIA

FABBRICA ITALIA: I PRIMATI DI IERI, IL (QUASI) DESERTO DI OGGI

Il settore automobilistico ha fornito un contributo decisivo all'ascesa dell'Italia tra i Paesi più industrializzati e ricchi al mondo, ma i tempi della grande Mirafiori e di una Fiat capace di conquistare la leadership europea sono oggi lontani e, probabilmente, irripetibili. Le mappe mostrano l'evoluzione della rete degli impianti di assemblaggio a partire dal 1956: il progressivo spostamento dei maggiori siti dal Nord al Mezzogiorno è stato accompagnato

da una fase di deindustrializzazione legata a diverse chiusure tra Piemonte e Lombardia. L'apice della nostra industria, anche sul fronte del numero delle fabbriche, è stato raggiunto tra i primi anni 70 e la fine del decennio successivo: il massimo storico dei volumi si tocca nel 1989. Da allora, anche per le crisi della Fiat, le produzioni sono scese costantemente: nel 2024 si è tornati ai livelli del 1956 e il 2025 ha visto un ulteriore peggioramento. In base ai

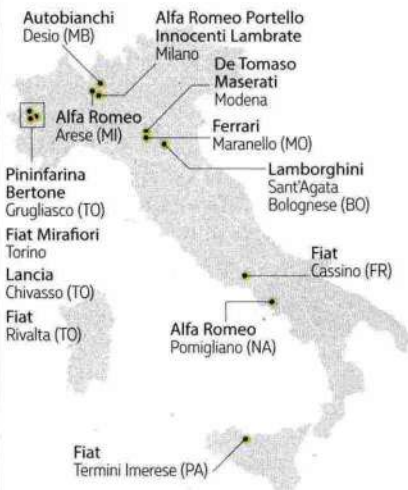
dati della Fim-Cisl sugli stabilimenti Stellantis (213.716 vetture; -24,5% sul 2024) e alle nostre stime sull'andamento di altri costruttori (circa 40 mila auto tra DR, Ferrari e Lamborghini), i volumi dovrebbero attestarsi intorno alle 250 mila unità, poco più che nel 1955, agli albori di quel miracolo economico che vide l'automobile affermarsi tra i maggiori fenomeni sociali ed economici dell'epoca.



1956



1975

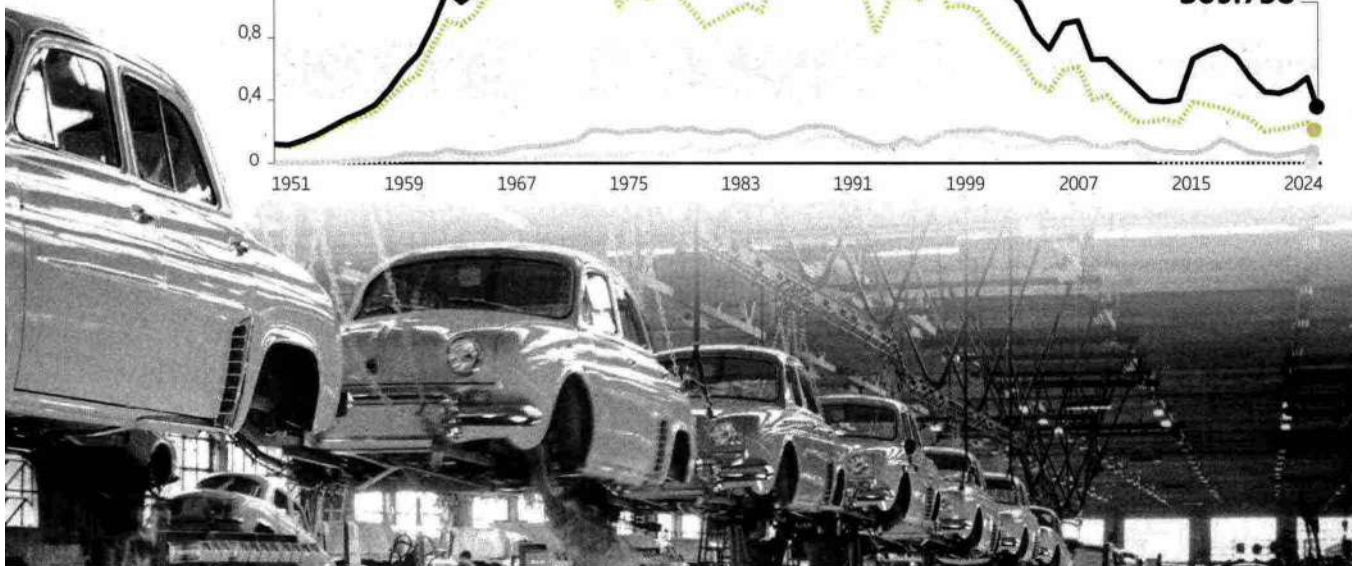
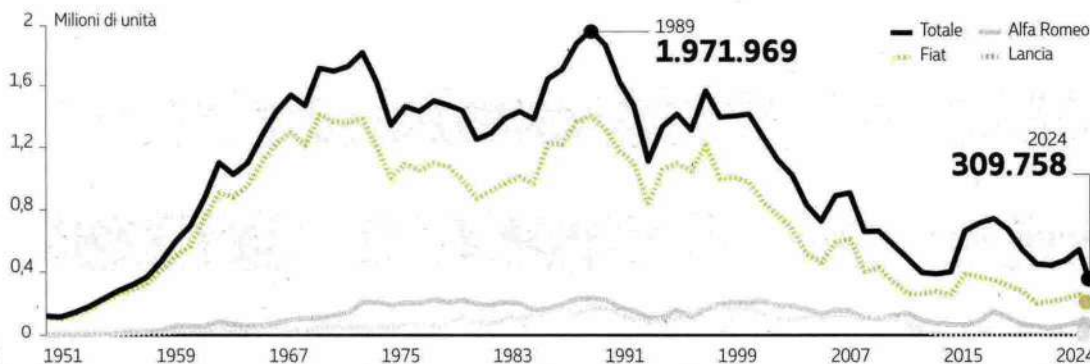


2025



VOLUMI

L'andamento della produzione di tutti gli impianti italiani e quella di tre grandi marchi (fonte: Anfia)



VERSO QUALE 2026? Finalmente sbloccati i fondi per rinnovare il parco

590 milioni all'autotrasporto: lo

di Umberto Cutolo



Si può non esprimere «apprezzamento» per un decreto interministeriale che stanziava a favore dell'autotrasporto 590 milioni da spendere in cinque anni per rinnovare un parco (al di sopra delle 3,5 ton di massa) che ha un'età media di 14,7 anni? No, non si può. Anzi l'apprezzamento non può che essere «vivo», come hanno affermato le cinque associazioni di filiera che da due anni ne chiedevano il varo (la richiesta formale fu presentata a Ecomondo 2023), specificando le pro-

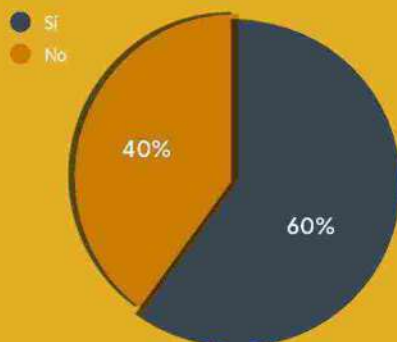
cedure a cui attenersi perché l'incentivazione fosse funzionale. È quanto hanno fatto le associazioni di rappresentanza (in rigoroso ordine alfabetico: Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae, in pratica l'intera filiera, dai produttori ai distributori, agli utilizzatori) non appena il provvedimento – il 12 dicembre 2025 – è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Ce n'è ben donde. L'entità del finanziamento e il suo orizzonte temporale permettono alle imprese una programmazione degli investimenti che gli incentivi finora concessi – episodici e di

Il sondaggio di UeT

2026: INVESTIRE O RIMANDARE?

Se il 2026, per i costruttori, è l'anno delle strategie, per gli autotrasportatori è soprattutto l'anno delle scelte concrete. E il sondaggio lanciato sui canali social di Uomini e Trasporti, che ha raccolto circa 150 risposte, racconta un settore diviso tra voglia di rinnovare e timore di sbagliare. Il 60% degli intervistati pensa infatti di acquistare un camion nuovo già nel 2026, un dato che però convive e si scontra con un 40% che preferisce rimandare. E qui emergono le ragioni profonde dell'incertezza: il 41% cita un mercato troppo instabile per prendere decisioni impegnative, mentre il 26% punta il dito sui costi di acquisto di un nuovo camion, percepiti come fuori portata. C'è poi un 22% che dichiara di trovarsi bene con la flotta che ha già a disposizione, mentre gli incentivi vengono giudicati poco

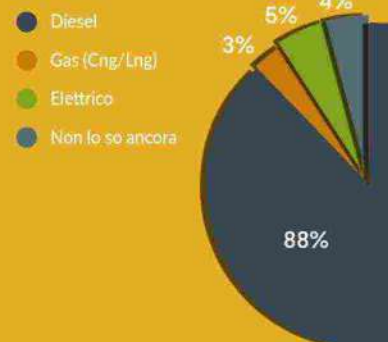
Nel 2026, tu o la tua azienda pensate di acquistare un camion nuovo?



Le ragioni di chi preferisce rimandare gli investimenti



Se hai deciso di investire nel 2026, su quale alimentazione punteresti?



scrigno è pieno, ora serve la chiave

modesta entità – non avevano consentito. Basti pensare che lo stanziamento annuale per gli investimenti delle imprese di autotrasporto non è mai andato oltre i 25 milioni e, anzi, dallo scorso anno è stato ridotto a 13, salvo recuperare all'ultimo momento 6 milioni, più per salvare la faccia che per dare un contributo convinto alla lotta contro il cambiamento climatico. Per incrementare sensibilmente i fondi destinati a rendere il parco dei veicoli commerciali meno inquinante (e più sicuro), invece, è bastato – anche se ci sono voluti due anni – sbloccare i fondi che nel 2021 il precedente ministro, **Enrico Giovannini**, aveva assegnato a un «Fondo per la strategia di mobilità sostenibile» (rimasto praticamente inaccessibile), finanziandolo con oltre 2 miliardi di euro in dieci anni. Confartigianato Trasporti ringrazia, Anita parla di «passaggio cruciale», Fiap valuta positivamente e così via.

Il confronto sui criteri

Finita l'eco degli applausi, però, è cominciato il confronto con il ministro dei Trasporti, **Matteo Salvini**, e con il suo staff, per definire criteri, modalità, termini e tutto l'ambaradam che, nei felpati corridoi ministeriali, fa diventare un provvedimento concreto, quello che finora è una legge scritta su carta. Perché il Decreto – firmato dal titolare dei Trasporti, ma anche da quello dell'Economia, **Giancarlo Giorgetti** – in realtà è una scatola vuota, anche se piena di soldi. Come uno scrigno ricolmo di gioielli per il quale, però, bisogna fabbricare la chiave. Nel primo dei due articoli del provvedimento si stabilisce la ripartizione dei fondi nei cinque anni interessati (100 milioni ciascuno nel 2027 e nel 2028, 50 nel 2029, 150 nel 2030, 190 nel 2031, destinati al rinnovo del parco veicolare delle imprese

di autotrasporto iscritte al Registro elettronico nazionale e all'Albo nazionale degli autotrasportatori. Punto e basta. L'articolo 2 rinvia ogni altra decisione a un nuovo Decreto interministeriale (sempre Trasporti ed Economia) da varare entro 90 giorni dalla pubblicazione del primo. Vale a dire entro il 12 marzo del 2026. Cioè bisogna correre, soprattutto se si vuole che le prime domande possano partire entro l'anno, come si è augurata Unatras dopo l'incontro con Salvini.

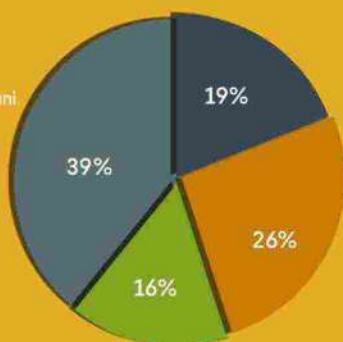
I nodi da sciogliere

Ma i problemi non mancano. Il primo riguarda i veicoli da finanziare (tutti comunque dalle 3,5 tonnellate in su) e le alimentazioni da sostenere: certamente saranno incentivate la trazione elettrica e quelle a idrogeno a gas solido o liquefatto, ma anche l'ibrido gasolio/elettrico, i più recenti Euro VI step E (come caldeggiato soprattutto dalle associazioni artigiane, ma con rottamazione di un veicolo analogo) e – anche attraverso il noleggio – i rimorchi e semirimorchi. C'è, però, da definire la misura delle risorse da assegnare a ciascuna motorizzazione, la percentuale di copertura del prezzo di ciascun veicolo e, infine, il tetto annuo che la singola impresa non potrà superare. Il secondo problema riguarda le procedure di presentazione delle domande di incentivazione. È difficile che si riesca a evitare il famigerato click day, meccanismo elettronico che ha suscitato finora più proteste che consensi, per la concentrazione delle richieste nei primi minuti di apertura, con immancabile blocco della piattaforma di iscrizione e conseguente allungamento delle procedure. Che è esattamente quello che si vorrebbe evitare.

convenienti dall'11%. Quando però l'investimento c'è, la direzione è netta, l'88% di chi prevede un acquisto nel 2026 continuerà a puntare sul diesel, mentre gas ed elettrico restano opzioni marginali (rispettivamente 3% e 5%). Solo un 4% ammette di non aver ancora deciso. E chi non comprerà nel 2026? Le tempistiche si allungano: il 26% immagina un investimento entro 2-3 anni, il 19% entro un anno, mentre il 16% guarda addirittura al 2030. Ma il dato più eloquente è quel 39% che non sa quando potrà permetterselo. Coerentemente, alla domanda su cosa potrebbe davvero sbloccare il mercato, la risposta più frequente è «più certezza sul futuro» (46%), davanti a «prezzi di acquisto più bassi» (23%), «incentivi più consistenti» (20%) e «migliori condizioni di finanziamento» (11%).

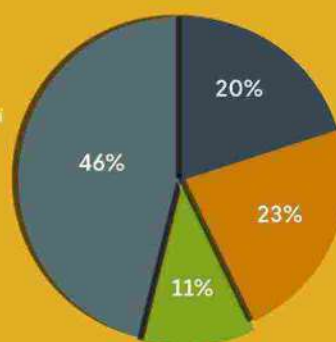
Se non nel 2026, quando pensate di investire nel rinnovo del parco?

- Entro 1 anno
- Entro 2/3 anni
- Non prima di 4/5 anni
- Non lo so



Cosa vi convincerebbe davvero a investire nell'acquisto di un camion?

- Incentivi più consistenti
- Prezzi più bassi
- Migliori condizioni di finanziamento
- Più certezza sul mercato



Mercato truck e van 2025

LA SENSAZIONE DELLO SCAMPATO PERICOLO

L'atteso crollo non c'è stato, nonostante camion e furgoni abbiano chiuso l'anno in negativo. Ma il futuro si gioca sempre più sulla transizione energetica. Ecco come sono andate le cose nel 2025 con i dati [Anfia](#)

40

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Il 2025 è stato l'anno dal segno meno. Del resto i segnali apparivano chiari già a inizio anno, quando gli esperti (vedi *Vado e Torno n. 1/2025*) concordavano nel prevedere un'annata complicata per il trasporto. Non a caso, al nostro approfondimento sui volumi delle immatricolazioni nel 2024 abbiamo dato il titolo 'La quiete prima della tempesta?'.

L'evoluzione del mercato nel corso dei mesi, tuttavia, ha parzialmente sconfessato le previsioni. In ambito truck l'ultima parte dell'anno è stata caratterizzata dalla netta ripresa delle immatricolazioni. Risultato: il decremento rispetto al 2024 è stato molto contenuto, il 2,8 per cento, ovvero 800 immatricolazioni in meno. E ancora più contenuto il calo negli over 16 ton. Da metterci la firma.

**QUEL PODIO
CHE CAMBIA**

Perde terreno Iveco, reduce da un anno sì celebrativo, ma anche pregno di importanti novità. Registra un segno meno anche Scania dopo un 2024 molto positivo, ma la notizia è il sorpasso di Mercedes ai danni di Volvo, anche se di poche unità. Più dietro, recupera terreno Renault Trucks, mentre Man conferma il momento positivo dopo le difficoltà dell'immediato post-Covid. Stabile Daf al quinto posto.

MERCATO ITALIA 2025 SOPRA 3,5 TON

	Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024	Trend % 2025/2024	Quota % mercato 2025
Iveco	8.345	9.223	-9,5	30,1
Scania	3.403	3.970	-14,3	12,3
Mercedes-Benz	3.240	2.734	18,5	11,7
Volvo	3.214	3.253	-1,2	11,6
Daf	2.837	2.865	-1	10,2
Man	2.754	2.628	4,8	9,9
Renault Trucks	1.851	1.544	19,9	6,7
Ford Trucks	564	585	-3,6	2
Isuzu	528	911	-42	1,9
Fiat	366	147	149	1,3
Altri	625	646	-3,3	2,3
Totale	27.709	28.516	-2,8	100

Fonte: Anfia

MERCATO ITALIA 2025 PER SEGMENTI (3,5-44 TON)

	Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024	Trend % 2025/2024	Quota % mercato 2025	Quota % mercato 2024
Over 16 ton	22.989	23.619	-2,7	83	82,8
12,501-16 ton	960	973	-1,3	3,5	3,4
8,001-12,5 ton	1.119	1.263	-11,4	4	4,4
5,001-8 ton	1.957	2.301	-15	7,1	8,1
3,501-5 ton	676	353	91,5	2,4	1,2
Totale	27.709	28.516	-2,8	100	100

Fonte: Anfia

Soffre un po' di più il segmento dei commerciali. Il calo rispetto al 2024 è stato del 5 per cento, con circa 10 mila immatricolazioni in meno (188.373). Se l'anno scorso quota 200 mila veicoli era vicina (198.219 il dato definitivo), ora è tornata una chimera.

Prima di addentrarci nell'analisi dei numeri relativi al mercato 2025, una nota metodologica. I dati che vedete nelle tabelle sono elaborati da Anfia sulla base delle rilevazioni del ministero dei Trasporti. Sono dati

affidabili e di riferimento, sebbene soggetti a piccoli aggiustamenti nel corso dell'anno. Ma offrono una fotografia attendibile dello stato di salute del trasporto commerciale in Italia. Anfia, non a caso, contribuisce alle rilevazioni di Acea su scala europea: approfondiremo, in questo senso, sul prossimo numero di Vado e Torno.

**Tra i camion spicca
il balzo di Mercedes**

Ma andiamo a vedere come i costruttori si spartiscono la torta in Italia. Considerando

l'intero spettro camionistico, dalle 3,5 ton in su, Iveco conserva lo scettro pur perdendo circa due punti di quota mercato (30,1 per cento), con un trend in calo del 9,5 per cento. Consolida la seconda posizione, la prima tra i marchi esteri attivi in Italia, Scania. Sebbene il Grifone lasci per strada circa 500 immatricolazioni rispetto a un 2024 davvero da record.

Cala leggermente anche il numero di veicoli immatricolati dai connazionali di Volvo che, seppure in crescita in termini di quota di mer-

cato, cede la terza posizione del podio 2025. A vantaggio di Mercedes. Reduce da un mezzo disastro nel 2024 (meno 9,1 per cento), che le era valso il quinto posto in griglia, la Stella mette a segno un più 18,5 per cento, che la porta all'11,7 di share.

**Stabile Daf e
in progressione Man**

Il quinto posto della classifica è di Daf, sostanzialmente stabile rispetto al 2024 con una quota appena superiore al 10 per cento. Mentre Man continua il suo percorso di

Una **retromarcia** dalle mille sfaccettature

Quota % mercato 2024

32,3
13,9
9,6
11,4
10
9,2
5,4
2,1
3,2
0,5
2,3
100

CABINATI IN GRANDE SPOLVERO

Spinti anche dal momento positivo del settore construction, i cabinati sono stati la tipologia di veicoli industriali più richiesta in Italia, distanziando i trattori di circa mille unità. Il mercato, tuttavia, rimane sostanzialmente diviso in due col trattore a fare la linea.

A metà dicembre, la Commissione europea ha parzialmente sconfessato l'ormai celeberrimo ban alla vendita di auto e van con motore termico dopo il 2035, con un intervento dall'impatto forse più formale che sostanziale. Infatti, se il 10 per cento di relativa autonomia per i costruttori non è affatto il 'liberi tutti' che qualcuno chiedeva, è a tutti gli effetti caduto un totem nella comunicazione che la Commissione aveva imbastito in questi ultimi anni. In molti, non a caso, hanno parlato di retromarcia da parte dell'organo guidato da Ursula von der Leyen (nella foto), sulla scorta delle sempre più esplicite richieste da parte dei costruttori. Con la Germania, locomotiva d'Europa, specialmente nell'automotive, in testa al corteo data la crescente preoccupazione per le sorti della sua industria. Di certo, e i dati che leggete in queste pagine lo testimoniano, il passaggio all'elettrico è un fenomeno molto complesso, impossibile da esaurirsi in un arco temporale ormai inferiore a 10 anni.

E se questo vale per la mobilità leggera, a maggior ragione vale per quella pesante, per cui, è bene ricordarlo, al momento non sono stati presi provvedimenti rispetto alla roadmap disegnata ormai qualche anno fa. Restiamo in attesa di notizie anche in questo senso, mentre registriamo (e le immatricolazioni lo confermano) resistenze sempre più evidenti, man mano che sale il tonnellaggio dei veicoli da sostituire. Venendo alla questione di casa nostra, lo stanziamento da parte del Governo del fondo da 590 milioni per il rinnovo del parco circolante in Italia è stato accolto come una notizia molto positiva in chiusura d'anno. Un fondo pensato per «sostenere la transizione verso mezzi più moderni ed efficienti, elettrici, ibridi o endotermici di ultima generazione, garantendo un approccio concreto e non ideologico», come spiegato dal ministero dei Trasporti.



MERCATO ITALIA 2025 PER CATEGORIA DI VEICOLO (3,5-44 TON)

	Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024	Trend % 2025/2024	Quota % mercato 2025	Quota % mercato 2024
Cabinati	14.361	14.228	0,9	51,8	49,9
stradali	11.271	11.327	-0,5	40,7	39,7
cantiere	3.090	2.901	6,5	11,2	10,2
Trattori	13.348	14.288	-6,6	48,2	50,1
stradali	13.135	14.084	-6,7	47,4	49,4
cantiere	213	204	4,4	0,8	0,57
Totale	27.709	28.516	-2,8	100	100

Fonte: Anfia

MERCATO ITALIA 2025 SOPRA 16 TON

	Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024	Trend % 2025/2024	Quota % mercato 2025	Quota % mercato 2024
Iveco	6.203	6.678	-7,1	27	28,3
Scania	3.403	3.970	-14,3	14,8	16,8
Volvo Trucks	3.030	3.090	-1,9	13,2	13,1
Mercedes-Benz	2.966	2.451	21	12,9	10,4
Daf	2.508	2.578	-2,7	10,9	10,9
Man	2.451	2.477	-1	10,7	10,5
Renault Trucks	1.648	1.403	17,5	7,2	5,9
Ford Trucks	488	557	-12,4	2,1	2,4
Astra	173	324	-48,6	0,8	1,4
Liebherr	37	36	2,8	0,2	0,2
Altri	58	57	0	0,2	0,1
Totale	22.989	23.619	-2,7	100	100

Fonte: Anfia

L'ELETTRICO CRESCE. MA QUANTO?

Cifra tonda: sono 600 i camion elettrici immatricolati in Italia nel 2025, ma solo 79 hanno massa complessiva superiore a 16 tonnellate. Continua il momento non proprio positivo del Gnl nonostante il riallineamento dei prezzi alla pompa dopo anni molto difficili per gli operatori.

MERCATO ITALIA 2025 PER ALIMENTAZIONI (3,5-44

	Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024	Trend % 2025/2024	Quota % mercato 2025
Diesel	26.679	27.769	-3,9	96,3
Elettrico Bev	600	214	180,4	2,2
Gnl	263	301	-12,6	0,9
Metano	149	198	-24,7	0,5
Ibrido (diesel)	17	34	-50	0,1
Benzina	1	0	100	0
Totale	27.709	28.516	-2,8	100

Fonte: Anfia

crescita, delineato recentemente dal managing director, Marc Martinez, col più 4,8 per cento che la porta a sfiorare quel 10 per cento che rimane l'obiettivo.

Bene Renault Trucks, così così Ford Trucks

Bene, contrariamente a 12 mesi fa, i francesi di Renault Trucks, che fanno più 20 per cento e raggiungono il 6,7 di share in Italia, mentre stenta Ford Trucks nel suo percorso di avanzamento: siamo ancora parecchio lontani dall'obiettivo del 5 per cento,

ma i recenti aggiornamenti dell'ammiraglia F-Max, nonché le prime immatricolazioni dei veicoli F-Line sono più che semplici speranze per l'Ovale blu.

Negli over 16 ton, invece, il podio è invariato rispetto al 2024, nonostante il calo quasi generalizzato. Tra chi perde di più, ci sono proprio Ford Trucks (meno 12,4 per

cento) e Scania (meno 14,3), mentre Astra, che copre però solo il segmento off-road,

*Mercedes
guadagna ben
due posizioni nel
mercato over 3,5
ton in Italia e due
tra gli over 18 ton*

precipita letteralmente, quasi dimezzando le immatricolazioni, e viene scavalcata nel settore specifico da Scania e Volvo. A sprintare sono invece

Mercedes (più 21 per cento), che si fa sotto a Volvo per la terza piazza, e Renault Trucks (17,5).

Analizzando poi il segmento construction, si scopre che va in controtendenza rispetto all'andamento del mercato in generale, facendo registrare un aumento del 6,4 per cento rispetto a un anno già positivo (più 18 per cento) come il 2024.

Se il construction va oltre quota tremila

In valore assoluto, siamo saldamente sopra le tremila unità immatricolate in Italia nel 2025. Detto del crollo di Astra, rispetto a un anno fa non cambia la suddivisione

MERCATO ITALIA 2025 CAMION DA CANTIERE (SOPRA 3,5 TON)

	Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024	Trend % 2025/2024	Quota % mercato 2025	Quota % mercato 2024
Iveco	1.160	1.166	-0,5	35,1	37,6
Mercedes-Benz	613	536	14,4	18,6	17,3
Man	607	411	47,7	18,4	13,2
Volvo Trucks	232	224	3,6	7	7,2
Scania	184	160	15	5,6	5,2
Astra	173	324	-46,6	5,2	10,4
Renault Trucks	135	124	8,9	4,1	4
Daf	79	66	19,7	2,4	2,1
Fuso Mitsubishi	36	14	157,1	1,1	0,5
Manitowoc	30	26	15,4	0,9	0,8
Altri	54	54	0	0,6	1,7
Totale	3.303	3.105	6,4	100	100

Fonte: Anfia

TON)

Quota %
mercato 2024

97,4

0,8

1,1

0,7

0,1

-

100

TUTTI VOGLIONO IL CANTIERE

Si conferma anche nel 2025 il buon momento dei veicoli per il cantiere, in controtendenza rispetto all'andamento del mercato generale. Cala di poco Iveco, mentre paga dazio Astra che non va oltre il sesto posto in classifica. Delle sette sorelle, chi cresce di più è Man, sempre più da podio.

Confidiamo che il 2026 segni un cambio di rotta, grazie all'impiego di risorse strutturali mirate al rinnovo del parco veicolare, finalmente previste con il fondo straordinario pluriennale da 590 milioni di euro per i veicoli più avanzati

Giovanni Dattoli, pres. sez. veicoli industriali Unrae

del mercato per marca: Mercedes mantiene il secondo posto e conferma l'ottimo stato di salute; e cresce alla grande Man, ora sopra il 18 per cento di quota di mercato. Passi avanti anche da parte di Scania e Daf, sebbene con numeri più risicati. Infine, Fuso si conferma un brand di riferimento tra i veicoli di asservimento al settore del construction.

Nelle tabelle delle pagine precedenti, riportiamo anche la suddivisione del mercato per classi di peso e categoria dei veicoli. In quest'ultima

suddivisione, c'è da registrare il sorpasso, in termini assoluti, dei cabinati (14.361) sui trattori (13.348), chiaramente prodotto dalle immatricolazioni nel settore construction dove i trattori sono in netta minoranza. Si rimane, tuttavia, in una situazione di sostanziale equilibrio tra le due tipologie di camion.

Così il camion elettrico superò quello a gas

Quindi c'è il consueto sguardo puntato sulla tipologia di alimentazione dei truck, con il diesel che passa dal 97,4

al 96,3 e il sorpasso del full electric sul gas naturale: 600 immatricolazioni contro poco più di 300 a metano liquido e non.

Di questi 600 camion elettrici, tuttavia, soltanto 79 hanno massa superiore a 16 ton: in crescita rispetto ai 24 dell'anno precedente, ma ancora in percentuali risibili, rappresentano lo 0,3 per cento di un mercato letteralmente dominato al 98 per cento dal diesel.

Da un estremo all'altro del tonnellaggio. Passando al ramo dei commerciali,

si scopre che hanno chiuso l'anno con un meno 5 per cento che, in termini di volume, vuol dire però quasi diecimila veicoli in meno.

Pochi movimenti tra i costruttori di van

Poco più di un furgone su quattro tra quelli immatricolati nel 2025 in Italia è un veicolo Fiat Professional, marchio in crescita del 6,7 per cento e di gran lunga leader di mercato nel nostro Paese. Resta anche invariata la classifica per costruttori rispetto al 2024, almeno per

MERCATO ITALIA 2025 FINO A 3,5 TON

	Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024	Trend % 2025/2024	Quota % mercato 2025	Quota % mercato 2024
Fiat	49.189	46.110	6,7	26,1	23,3
Ford	32.775	33.274	-1,5	17,4	18,8
Renault	14.104	18.638	-24,3	7,5	9,4
Iveco	13.396	16.060	-16,6	7,1	8,1
Peugeot	10.301	11.597	-11,2	5,5	5,9
Citroën	8.844	11.528	-23,9	4,7	5,8
Toyota	8.764	6.248	40,3	4,7	3,2
Volkswagen	7.958	7.788	2,2	4,2	3,9
Mercedes-Benz	7.304	7.815	-6,5	3,9	4,9
Opel	5.378	6.905	-22,1	2,9	3,5
Land Rover	3.518	3.121	12,7	1,9	1,6
Isuzu	3.402	4.186	-18,7	1,8	2,1
Altri	23.440	24.949	-6,4	12,3	9,5
Totale	188.373	198.219	-5	100	100

Fonte: Anfia

Ci auguriamo che le misure di sostegno al rinnovo del parco garantiscano il pieno rispetto del principio della neutralità tecnologica, riconoscendo il ruolo dei veicoli di ultima generazione alimentati con carburanti rinnovabili come bio-Lng o Hvo

Luca Sra, delegato Anfia per il trasporto merci

le prime sei posizioni. Ford si tiene stretta quota 17,4 per cento con una variazione minima di immatricolazioni. Segue Renault, che accusa il calo più pesante insieme a Citroën. Tra le due, Iveco e Peugeot, pure loro a leccarsi le ferite.

Brindano a champagne invece in casa Toyota che segna uno strepitoso più 40,3 per cento equivalente a 2.516 veicoli in

più rispetto al 2024, lasciandosi alle spalle Volkswagen, Mercedes-Benz e Opel (altro tonfo, meno 22 per cento).

Ruggisce l'estremo oriente tra i van elettrici, con Byd e Toyota ai primi due posti della classifica

Guardando alle alimentazioni, tra i van si fa concreto l'arretramento del diesel, ora sotto l'80 per cento di quota mercato, dopo un anno di sorprendente recupero come il 2024. Al di là degli scostamenti delle altre fonti di alimentazione, l'attenzione è inevitabilmen-

te puntata sull'elettrico, che grazie al balzo in avanti di circa 4.500 unità immatricolate si porta al terzo posto dopo l'ibrido benzina e assorbe ora la quota di mercato del 4,4 per cento a fronte dell'1,9 di un anno fa, peraltro caratterizzato dalla pesante contrazione delle immatricolazioni di furgoni elettrici.

Gli incentivi all'acquisto di veicoli commerciali elet-

LA SPINTA DELLA SPINA
La contrazione, per certi versi anomala, del 2024 non si è ripetuta quest'anno. I van elettrici sono cresciuti di oltre il cento per cento, anche grazie agli incentivi disponibili alla fine dell'anno. L'ibrido benzina continua a essere un'opzione valida, mentre c'è sempre più interesse verso soluzioni ibride plug-in, promosse soprattutto da alcuni dei costruttori presenti sul mercato.

MERCATO

Imm

Diesel
Ibrido (benzina)
Elettrici (Bev)
Benzina
Gpl
Ibrido (diesel)
Ibrido plug-in
Biodiesel
Metano
Totale

Fonte: Anfia

trici, attivi nell'ultima parte del 2025, hanno certamente dato impulso alla diffusione dei van a zero emissioni allo scarico.

Prezzi ancora alti e ricarica solo in deposito

Ma serve altro (riduzione del prezzo dei veicoli e disponibilità dell'infrastruttura di ricarica) per incrementarne ulteriormente la diffusione.

MERCATO ITALIA 2025: VAN ELETTRICI PER MARCA (FINO A 3,5 TON)

	Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024	Trend % 2025/2024	Quota % mercato 2025	Quota % mercato 2024
Byd	1.611	101	1495	19,4	2,6
Toyota	1.169	369	216,8	14,1	9,6
Ford	1.101	404	172,5	13,2	10,5
Mercedes-Benz	842	266	216,5	10,1	6,9
Fiat	598	630	-5,1	7,2	16,4
Renault	325	226	43,8	3,9	5,9
Nissan	320	261	22,6	3,9	6,8
Maxus	319	383	-16,7	3,8	10
Citroën	296	153	93,5	3,6	4
Peugeot	280	257	8,9	3,4	6,7
Altri	1.149	782	31,9	17,4	20,6
Totale	8.310	3.832	116,9	100	100

Fonte: Anfia

ITALIA 2025 PER ALIMENTAZIONI (FINO A 3,5 TON)

Immatricolazioni 2025	Immatricolazioni 2024	Trend % 2025/2024	Quota % mercato 2025	Quota % mercato 2024
149.681	164.048	-8,8	79,5	82,8
9.569	9.008	6,2	5,1	4,5
8.310	3.832	116,9	4,4	1,9
7.511	7.579	-0,9	4	3,8
5.022	6.432	-7,5	2,7	2,7
4.763	5.851	-18,6	2,5	3
1.997	464	330,4	1,1	0,2
1.452	1.873	-22,5	0,8	0,9
49	120	-59,2	0	0,1
188.373	198.219	-5	100	100

L'ORIENTE BUSSA ALLE PORTE

Sarà anche (ma non soltanto) una questione di prezzo, ma ai primi posti dei marchi più diffusi in Italia tra i van elettrici troviamo una Casa cinese (Byd) e una giapponese (Toyota). In attesa dell'avvento dei furgoni elettrici Kia, proprio quest'anno. In un segmento dai numeri così risicati, è facile immaginare altre possibili sorprese tra un anno.

Marchio leader in Italia nei furgoni elettrici è di gran lunga Byd, che ha letteralmente aggredito il mercato passando da 101 a 1.611 immatricolazioni nel 2025, prendendosi quasi un quinto della torta e mostrando davvero i muscoli anche nel segmento commerciale, oltre che in quello delle auto. Dietro, molto bene Toyota, Ford e Mercedes, con

aumenti percentuali a tripla cifra e quote di mercato a doppia. Brusco stop, invece, per Fiat, che da leader tra gli elettrici 2024 scala al quinto posto con perdite.

Quali sono i modelli più venduti in Italia

Proseguono, intanto, le difficoltà di Maxus, che perde quota in attesa della promessa riorganizzazione del

canale distributivo in Italia, annunciata proprio a gennaio di quest'anno.

Ultimo sguardo, infine, ai modelli di van più venduti in Italia nel 2025. Con oltre 20 mila immatricolazioni, il Fiat Ducato si conferma in testa alla classifica, davanti al più piccolo Doblò (19.712), all'Iveco Daily (13.394) e alla coppia Ford formata da Transit e Transit Custom.

Considerando solo i van elettrici, fa l'en plein l'Etp3 di Byd (1.611 immatricolazioni), davanti al Toyota Proace e allo Sprinter elettrico di Mercedes. Quindi, Proace City e Transit Custom. Piccola nota di colore: nella top-10 italiana entra l'Id. Buzz di Volkswagen, sofisticato e stiloso erede del Bulli, che piazza 244 vendite.

Fabrizio Dalle Nogare

[Accesso Archivi](#)

martedì 3 febbraio 2026

LAPRESSE
WHERE THE NEWS IS

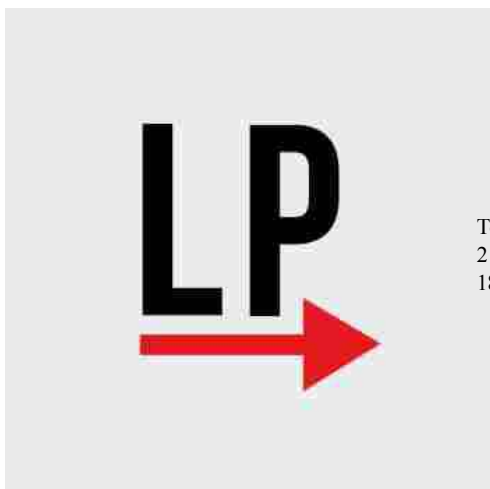
WORLD PARTNER OF
AP

[Facebook](#) [Instagram](#) [LinkedIn](#) [X](#) [YouTube](#)

[POLITICA](#) [ECONOMIA](#) [ESTERI](#) [CRONACA](#) [LA SALUTE](#) [GREEN](#) [SPORT](#) [CALCIO](#) [SPETTACOLI](#) [GOSSIP](#) [VIDEO](#) [FOTO](#)

[Home](#) > [Economia](#) > Auto, a gennaio +6% immatricolazioni rispetto all'anno scorso

Auto, a gennaio +6% immatricolazioni rispetto all'anno scorso



Tommaso Tetro
2 Febbraio 2026,
18:36



I dati ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, 141.980 autovetture a fronte delle 133.721 nello stesso mese del 2025. Stellantis cresce quasi il doppio del mercato.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Sale del 6% il numero di auto immatricolate a gennaio rispetto all'anno scorso.

ULTIME NOVITÀ

[Sanità](#)

[Virus Nipah sotto controllo: rischio molto basso di diffusione in Europa](#)

[Politica](#)

[Vannacci lascia la Lega, oggi l'annuncio](#)

[Calcio](#)

[Serie A: Roma ko a Udine, giallorossi restano quinti in classifica](#)

[Politica](#)

[Sicurezza: informativa del ministro Piantedosi alla Camera sugli scontri di Torino](#)

A gennaio 2026 – riferisce il **ministero delle Infrastrutture e dei trasporti** – sono state infatti immatricolate 141.980 autovetture a fronte delle 133.721 iscrizioni registrate nello stesso mese dell'anno precedente, pari ad un aumento del 6,18%.

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 gennaio 2026 mentre i dati relativi ai trasferimenti di proprietà si riferiscono alle certificazioni rilasciate dagli uffici della motorizzazione nel mese di gennaio 2026.

Stellantis cresce quasi il doppio del mercato

Partenza sprint nel 2026 per **Stellantis** in Italia. A gennaio, il **Gruppo è cresciuto in Italia quasi il doppio dell'intero mercato nazionale**. 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 (3576) e al quarto Fiat Grande Panda (3299). Con 46.452 registrazioni, i brand che fanno capo a **Stellantis** (compresa Leapmotor) hanno permesso una **crescita complessiva dell'11,8% rispetto allo 6,18% dell'intero mercato nazionale** che ha avuto 141.980 immatricolazioni. La **quota ottenuta da Stellantis è stata del 32,6%**, in crescita di 1,6% rispetto allo stesso mese dello scorso anno.

Il **Gruppo Stellantis** e il marchio **Fiat**, quindi, rimangono saldamente al primo posto della classifica italiana di vendite di autovetture grazie alle ottime performance della Fiat Pandina (quota mercato PC totale di 8,6%%), seguita in seconda posizione, tra le auto più vendute, da Jeep Avenger (quota mercato PC totale di 3,3%%), che continua ad avere il primato del SUV più venduto in Italia. Al terzo posto c'è la Citroën C3 che è l'auto più venduta del proprio segmento, mentre al quarto si piazza la Fiat Grande Panda che nel prossimo mese amplierà la propria gamma con la versione con motore turbo da 1.2 a benzina abbinata a un cambio manuale a 6 marce.

L'Anfia spera in un recupero nel 2026

A gennaio 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 – dichiara **Roberto Vavassori, presidente di Anfia** – 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 **ministero delle Imprese e del made in Italy**, di cui è stata resa nota la programmazione pluriennale delle risorse fino al 2030".

Exploit elettrico e ibride

In particolare, guardando alle immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a **benzina** vedono il mercato di gennaio in calo del 25,5%, con una quota del 18,8%; allo stesso modo, le **diesel** calano del 16,4%, con una 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**, quando a gennaio 2025 era all'8,7%.

© Riproduzione Riservata

WHERE THE NEWS IS

WORLD PARTNER OF

P.I. 06723500010 – Copyright: © LaPresse – Tutti i diritti riservati

Facebook Instagram LinkedIn X YouTube

LA NOSTRA REALTÀ

Chi Siamo Il Presidente Il Team Il Codice Etico I Nostri Clienti

SERVIZI E OFFERTE

Fotografia Video News

PARTNERSHIP

Partner AP.org Olycom.it

INFORMAZIONI E UTILITY

Privacy Copyright Disclaimer Pubblicità Contatti Lavora Con Noi

CONTATTI

New York, Washington, Miami, Bruxelles, Londra, Parigi, Berlino, Madrid, Varsavia, Praga, Ginevra, Vienna, Casablanca, Tokyo, Hong Kong

ESTERI

LaPresse LaPresse.fr LaPresse.ma LaPresse.es LaPresse.it

Sedi in Italia

Milano, Roma, Torino, Firenze, Napoli, Verona, Treviso, Oristano, Messina, Lamezia Terme

Sedi nel mondo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

STELLANTIS +11%

Il mercato dell'auto parte bene: a gennaio +6,2%

Inizia bene l'anno per il mercato italiano dell'auto: a gennaio sono state immatricolate 141.980 auto, +6,2% rispetto a un anno fa. Stellantis va meglio del mercato (+11%). —a pagina 20

Auto, il mercato cresce a gennaio del 6,2%

Le vendite

Immatricolate 141.980 autovetture, una crescita condizionata dagli incentivi

TORINO

Con 141.980 autovetture immatricolate a gennaio, il mercato cresce in Italia del 6,2% rispetto a gennaio 2025. Si tratta di un risultato positivo, comunque condizionato dalla dinamica degli incentivi prenotati ad ottobre e che in queste settimane si stanno trasformando in immatricolazioni, che resta però inferiore rispetto ai volumi del 2019 (pre-Covid) con un gap superiore al 14%. In questo contesto Stellantis ha bissato il mercato ed è cresciuta dell'11%. Quanto invece all'andamento dei modelli elettrici, hanno raggiunto il 6,6% di quota di mercato rispetto ai picchi di novembre e dicembre - tra l'11 e il 12% - marcando le profonde differenze tra il mercato italiano e i principali mercati europei. Per Anfia (associazione delle imprese della filiera auto) si tratta comunque di un dato che fa ben sperare. «Al Tavolo dello scorso 30 gennaio - sottolinea il presidente Roberto 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». Più cauto il giudizio dell'Unrae (case estere), che ritiene fondamentale la riforma della fiscalità delle flotte aziendali per sostenere rinnovo del parco circolante e la transizione verso la mobilità elettrica. Per i concessionari, invece, il segno più a gennaio non deve far pensare a

una vera e propria inversione di tendenza sul mercato italiano. «In un mercato in cui il canale dei privati continua ad offrire segnali di cedimento, a cui si aggiungono le auto immatricolazioni dei concessionari, la prudenza è d'obbligo» sottolinea il presidente di Federauto Massimo Artusi. «Occorre adeguare le normative fiscali alle migliori pratiche europee e promuovere il sistema distributivo per l'importante ruolo che svolge» aggiunge. Punti di vista che dimostrano come la questione automotiva resti un fronte aperto tanto che gli operatori chiedono al Mimit un Tavolo permanente. Il mercato italiano, evidenzia Gian Primo Quagliano a capo del Centro Studi Promotor, resta

lontano dai volumi storici raggiunti nel 2007, con quasi due milioni e mezzo di auto nuove, arrivati a 1,9 milioni nel 2019. In 24 anni il numero di auto circolanti, aggiunge, è aumentato da 32,5 milioni a 41,3 milioni di unità, il 26,9% in più. «Si sono tenute in esercizio autovetture che in altri tempi sarebbero state da tempo rottamate» argomenta Quagliano che punta il dito contro la transizione elettrica imposta da Bruxelles

In questo contesto, Stellantis bisca il mercato grazie al buon andamento di quasi tutti i brand della casa, al netto di Alfa Romeo e Peugeot. Volkswagen cresce del 5,1% mentre Renault perde un quarto dei volumi. Tra gli emergenti, da segnalare Byd che conquista il 2,5% di quota di mercato - era allo 0,62% un anno fa - e MG (Saic Motors) che consolida il 3% sul mercato italiano. Tesla galleggia con un market share dello 0,5%.

—F.Gre.



Stellantis ha bissato il mercato ed è cresciuta dell'11%. Per i modelli elettrici quota del 6,6% del mercato



Tra i marchi emergenti Byd che conquista una quota di mercato del 2,5% e MG che si consolida al 3%

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Auto, il mercato parte bene Stellantis cresce dell'11,8%

Agennaio le immatricolazioni aumentano del 6,18%. Fiat al primo posto

Il 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. Nello stesso periodo Stellantis ha venduto, secondo i dati elaborati da Dataforce, 46.452 auto, con una crescita dell'11,8%, 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

6,6%

La quota di mercato raggiunta dalle vetture elettriche in Italia grazie agli incentivi

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. «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» commenta Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia. In generale in Italia le vetture full electric sono in crescita del 39,3%, anche grazie alle consegne dei veicoli acquistati con gli incentivi. La quota di mercato dell'elettrico puro sale così al 6,6% dal 5% registrato un anno fa. CLA.LUI. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-IT073K

Nuove auto, a gennaio salgono le vendite

LE IMMATRICOLAZIONI

ROMA La spinta l'hanno data gli incentivi del Mase per le auto elettriche, per la cronaca già esauriti. A gennaio performance positiva per il mercato dell'auto italiano, che segna numeri migliori di quelli di Francia e Spagna. Il ministero delle Imprese e del Made in Italy ha comunicato che nel primo mese del 2026 le immatricolate so-

no state 141.980 (+6,2 per cento rispetto alle 133.721 del 2025). Nella penisola iberica l'aumento è stato dell'1,1 per cento con 73.103 nuove vetture, Oltrealpe invece si è avuto un calo del -6,5 per cento con 107.157 immatricolazioni.

Secondo il presidente di Anfia, Roberto Vavassori, i dati di gennaio danno che «la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo graduale ma si-

gnificativo 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».

Come detto, sulla spinta degli ecoincentivi stanziati dal ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, a gennaio ha

registrato un aumento delle vendite soprattutto il mercato dell'elettrico. Secondo Motus-E, sono state infatti immatricolate 9.321 vetture full electric, in crescita del 39,3 per cento rispetto allo stesso mese del 2025. La quota di mercato dell'elettrico puro è salito così al 6,6 per cento, dal 5 registrato un anno fa. Detto questo, le vetture elettriche in Italia sono appena 373.683 unità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Uno stabilimento auto



IMMATRICOLAZIONI A GENNAIO +6%. IL GRUPPO CHIAMA LE IMPRESE ITALIANE PER L'ALGERIA. SINDACATI IN RIVOLTA

Il mercato dell'auto riparte. Stellantis in corsia di sorpasso (+12%)

■ Il mercato italiano dell'auto inizia il 2026 con un 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. Fa ancora meglio Stellantis che cresce dell'11,8%, quasi il doppio del mercato con la quota che sale dal 31,1% al 32,6%. Nella classifica delle auto più vendute, le prime quattro posizioni sono tutte del gruppo italo-

francese: 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). «Tutti i brand che abbiamo sono centrali nella nostra strategia», ribadisce l'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, che assicura nuovi investimenti per l'Italia. Per ora, però, l'attenzione resta sull'estero. Anche se in qualche modo il gruppo tenta di

coinvolgere anche la filiera italiana. A Torino, infatti, Stellantis ha incontrato un centinaio di aziende della componentistica auto per illustrare le opportunità di investimento in Algeria, dove dal 2023 ha uno stabilimento che quest'anno punta a produrre 90 mila unità complessive. Davanti all'Unione Industriali hanno protestato i sindacati che, in una lettera aperta ai fornitori, 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». Le imprese, però, non la pensano alla stessa maniera. «Incontri come questo rafforzano la presenza industriale europea nel mercato africano e costruiscono relazioni di lungo periodo fondate su qualità, affidabilità e innovazione», ha detto Giorgio Garola, vicepresidente

dell'Unione industriali di Torino. Concetto ribadito da Stellantis, secondo cui il gruppo vuole «offrire alle aziende italiane nuove opportunità di business per il mercato algerino. L'incontro non ha nulla a che fare con delocalizzazioni o produzioni realizzate in Algeria per essere esportate in Europa, ma si tratta di un modello di produzione sul mercato algerino per il mercato algerino».

Per quanto riguarda il mercato italiano, secondo l'Anfia, «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». Scettica Federauto: «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».



Il 2026 dell'auto parte bene: immatricolazioni su del 6,2%

Il 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. Stellantis ha venduto a gennaio 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%. Le auto full electric immatricolate sono state 9.321, 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 è salita così al 6,6% dal 5% registrato un anno fa. «Il primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato» commentano da Anfia.



Stellantis, Filosa rassicura: «Investiremo in Italia»

Ma i sindacati attaccano sulla fabbrica in Algeria:
«A Torino le competenze per guidare la transizione»

IL MERCATO DELL'AUTO

TORINO. Il mercato italiano dell'auto inizia il 2026 con un 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. Fa ancora meglio Stellantis che cresce dell'11,8%, quasi il doppio del mercato con la quota che sale dal 31,1% al 32,6%. Nella classifica delle auto più vendute, le prime quattro posizioni sono tutte del gruppo italofrancese: 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).

«Tutti i brand che abbiamo sono centrali nella nostra strategia», ribadisce l'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, che assicura nuovi investimenti per l'Italia. A Torino Stellantis ha incontrato un centinaio di aziende della componentistica auto per illu-



A gennaio. Il 2026 parte bene per il mercato dell'auto

strare le opportunità di investimento in Algeria, dove dal 2023 ha uno stabilimento che quest'anno punta a produrre 90 mila unità complessive. Davanti all'Unione Industriale hanno protestato i sindacati che, in una lettera aperta ai fornitori, 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».

I numeri. A gennaio in Italia sono state immatricolate 9.321 vetture full electric, in crescita del 39,3% rispetto allo stesso mese del 2025, anche grazie alle consegne - spiega Motus-E - 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.

Il dato positivo del mercato a gennaio, spiega il Centro Studi Promotor, è dovuto al contributo degli incentivi, 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».

L'Unrae chiede di «accelerare i rimborsi degli incentivi» visto che oltre 300 milioni sono stati anticipati dai concessionari. «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», sottolinea l'Anfia, mentre per Federauto, «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».

Feder carrozzieri ricorda che i prezzi delle auto elettriche sono oggi ancora troppo elevati in Italia e, senza aiuti statali, per una larga fetta di popolazione è impossibile acquistare una vettura elettrica.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-IT073K

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 ▶ Ancora più turchi che cinesi: nel 2025 in Italia 314 bus made in China e 434 made in Turchia

Ancora più turchi che cinesi: nel 2025 in Italia 314 bus made in China e 434 made in Turchia

L'industria turca è storicamente forte in Italia e in tutt'Europa: l'Anatolia è la fabbrica del Vecchio Continente per diversi prodotti e quelli del mondo bus&coach non fanno eccezioni. Peraltro, basti pensare come costruttori del calibro di Iveco, Daimler e MAN costruiscano alcuni modelli di punta dei rispettivi portafogli prodotti in terra turca. Negli ultimi anni [...]

3 Febbraio 2026 di Redazione



L'industria turca è storicamente forte in Italia e in tutt'Europa: l'Anatolia è la fabbrica del

In primo piano

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

2 Febbraio 2026 Azienda

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

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

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Vecchio Continente per diversi prodotti e quelli del mondo **bus&coach** non fanno eccezioni. Peraltro, basti pensare come costruttori del calibro di Iveco, Daimler e MAN costruiscano alcuni modelli di punta dei rispettivi portafogli prodotti in terra turca.

Negli ultimi anni la presenza di **costruttori turchi** alle nostre coordinate geografiche si è fatta via via sempre più corposa e realtà come **Karsan, Otokar, Isuzu, Temsa, BMC e Guleryuz** (specializzata nei due piani per i tour turistici cittadini) sono entrati nel vocabolario del settore.

Lo stesso sta accadendo, ovviamente, anche con i **costruttori cinesi**. Veri e propri giganti che da qualche tempo hanno messo l'Europa (e l'Italia) nel mirino. Conti alla mano, **il Dragone si sta ritagliando sempre più fette di mercato nel Belpaese, ma la penetrazione cinese, al momento, è inferiore a quella turca**, nonostante si parli spesso e volentieri – e talvolta anche a sproposito – di invasione cinese.

Certo, la potenza di fuoco di cui sono capaci alcuni produttori come Yutong (il più grande costruttore al mondo di autobus per volumi), BYD (che sta facendo man bassa nel mercato delle auto elettriche) e King Long – giusto per fare tre nomi – è indiscutibile. E qualora queste e altre realtà riuscissero a mettere radici ben salde in Europa il rischio per l'industria europea è di venire ridimensionata, per utilizzare un eufemismo...

Costruttori turchi e cinesi di autobus in Europa: i dati del 2025

Ma concentriamoci sull'oggi. In Italia, secondo i dati **Anfia** sul 2025, sono stati immatricolati 5528 autobus (considerando anche i "leggeri" sono le 8 ton di massa a pieno carico). Bene, di questi **437 hanno targa turca e 314 targa cinese, ovvero il 7,9% e il 5,7% del totale**. Non una novità: i brand turchi rimangono più forti dei competitor cinesi. Almeno per il momento...

Il player turco che ha meglio performato nel 2025 nello Stivale è stato Karsan con 165 targhe messe a referto (erano 134 nel 2024). Poi Otokar, in contrazione: dai 313 pezzi del 2024 ai 110 dell'anno passato. Poi Isuzu con 59 (erano 84), Temsa con 57 (contro 61), BMC con 36 (erano 42) e Guleryuz con 10 (contro 4). In ultimo, un dato: nel 2024 la somma dei produttori turchi faceva 638 sulle 6595 targhe totali, pari al 9,7%.

Venendo invece ai costruttori cinesi, a guidare la truppa è **King Long** con 155 (55 nel 2024), seguita da **Yutong** con 95 pezzi (59 nel 2024) e dunque da **Higer** con 23 (26) e **Crrc** con 20 (0 nel 2024). Poi **BYD** a 14 (erano 69), **Foton** con 3 (7), **Suzhou Eagle** con 3 (erano 0) e **Alfabus** con 2 (0). A differenza dei player turchi, quelli cinesi hanno incrementato il proprio market share, che nel 2024 era del 3,2%.

P.S. No, non ci siamo dimenticati degli Scania-Higer costruiti in Cina! Ma in questo articolo ci siamo focalizzati sui mezzi di brand cinesi e brand turchi, e non alle collaborazioni di costruttori europei in Oriente

INSIDEEVs

NewsProveDa Sapere

VideoFotoSaloni dell'auto

Home News Attualità

L'auto elettrica ha bisogno di incentivi, ora più che mai

Il 2026 si apre con le vendite in calo rispetto a dicembre e novembre, quando gli automobilisti potevano sfruttare i bonus. E adesso?



Foto di: Leapmotor

Di: Riccardo Ciriaco
3 Feb alle 12:00

Condividi

Tomano gli incentivi ai veicoli elettrici. Ma non alle auto: il bonus è riservato ai cosiddetti quadricicli, ossia vetturine di categoria da L1e a L7e con potenza massima di 11 kW, più comunemente conosciute come microcar o minicar.

In attesa del decreto attuativo, il contributo dovrebbe consistere in uno sconto del 30% (fino a 3.000 euro) sul prezzo finale, che sale al 40% (fino a 4.000 euro) in caso di "rottamazione di un veicolo delle medesime categorie", posseduto da almeno 12 mesi e con classe ambientale Euro 0-3.

E per le quattro-ruote tradizionali? Nulla. Dopo i 9.000-11.000 euro lanciati (ed esauriti) a fine ottobre, gli incentivi all'acquisto di auto elettriche non torneranno, almeno per ora. Anche perché il bonus era finanziato con fondi del Pnrr, da spendere entro la metà di quest'anno. Insomma, non si trattava di una misura statale, bensì di una misura europea *una tantum*.

Le vendite di auto elettriche in Italia negli ultimi 6 mesi

Eppure i dati sulle vendite di gennaio dimostrano che, ora più che mai, le zero emissioni hanno bisogno di aiuto. Il primo mese del 2026 si apre con – da un lato – una crescita del 40% rispetto allo stesso periodo del 2025, ma – dall'altro – un calo in confronto a novembre e dicembre scorsi, quando gli automobilisti potevano ancora presentarsi in concessionaria coi voucher da sfruttare. I numeri in tabella dimostrano come gli incentivi siano capaci di raddoppiare le consegne.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Mese	Vendite di auto elettriche	Quota di mercato
Gennaio 2026	9.446	6,6%
Dicembre 2025	12.078	11%
Novembre 2025	15.304	12,2%
Ottobre 2025	6.331	5%
Settembre 2025	7.190	5,6%
Agosto 2025	3.306	4,9%

“Prezzi ancora elevati”

Altri Paesi europei, come [Francia](#), [Germania](#) e [Spagna](#), hanno invece confermato i contributi; l'Italia non può restare indietro. Lo spiega anche Roberto Pietrantonio, presidente di Unrae, l'associazione che pubblica i dati mensili sulle immatricolazioni:

“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 (BEV + PHEV, ndr) 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 (intervendo 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”.

DI TENDENZA
Le auto elettriche più vendute in Italia a gennaio
CATL presenta la batteria da 1,8 milioni di km
Parte la produzione dell'auto elettrica “europea” di BYD
Arrivano gli incentivi a microcar elettriche e colonnine

Leapmotor T03, l'auto elettrica più venduta in Italia a gennaio

Foto di: Leapmotor

Sulla stessa lunghezza d'onda è Motus-E: “Sul piano europeo – si legge in un comunicato – 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 – aggiunge il presidente Fabio Pressi – continueranno a beneficiare della corsa agli incentivi di ottobre, ma in prospettiva il ritardo sulla mobilità elettrica dell'Italia rischia di tornare ad aumentare”.

Serve 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”.

Fa eco Davide Galli, omologo di Federcarrozzi: “I dati confermano ancora una volta come i prezzi delle auto elettriche siano oggi troppo elevati in Italia e, senza aiuti statali, per una larga fetta di popolazione sia impossibile acquistare una vettura elettrica”.

“Gli incentivi varati lo scorso anno dal Governo sono quindi positivi anche perché consentono di rinnovare l'anziano parco auto italiano, dove l'età media dei veicoli è di circa 13 anni, con quasi un quarto delle auto circolanti che rientra nella fascia più inquinante euro 0-3.

Gli incentivi ai cittadini per l'acquisto di nuove auto a basse emissioni non solo consentono di ridurre l'impatto dell'inquinamento causato dal trasporto privato, ma hanno ripercussioni positive anche sulla sicurezza stradale, grazie agli standard garantiti dalle vetture di nuova generazione che permettono di ridurre il numero di sinistri e le conseguenze degli incidenti, con risparmi per la collettività”.

Wallbox di ricarica per auto elettriche

Almeno c'è il bonus colonnine

Di contro, il Governo prevede un bonus sulle colonnine: "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", è il giudizio di Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#).

Basterà per riportare l'auto elettrica sui binari giusti, anche in vista degli obiettivi 2035?

Leggi anche

Le
vend
ite di
auto
elettr
iche
in
Euro
pa
dop
pian
o il
dies
el

Le
20
auto
elettr
iche
men
o
vend
ute
in
Italia
nel
202
5: la
class
ifica

Tutte
le
auto
elettr
iche
in
arriv
o in
Italia
nel
202
6

Ho
perc
orso
1.80
0
km
in 3
giorn
i con
l'aut
o
elettr
ica
com
e se
foss
e
dies
el

ULTIMI ARTICOLI

Perché Elon Musk vuole fondere Tesla con SpaceX-xAI
3 Feb-Anticipazioni
CATL presenta la batteria da 1,8 milioni di km
3 Feb-Batterie
Le auto elettriche più vendute in Italia a gennaio
2 Feb-Mercato e industria
Parte la produzione dell'auto elettrica "europea" di BYD
2 Feb-Mercato e industria
L'autonomia reale di 25 auto elettriche a -31 °C
2 Feb-Autonomia ed efficienza

Condividi quest'articolo

In Prima Pagina



Radici Group da 20 anni in India



Envalior mette ordine nei marchi



L'auto riparte a gennaio

Crescita inaspettata del 6,2% nelle immatricolazioni di nuove autovetture in Italia, frutto anche della coda degli incentivi prenotati nel 2025.

3 febbraio 2026 08:44

Il 2026 si apre con una **notizia positiva** per il mondo dell'auto. Nel mese di **gennaio**, le **immatricolazioni** di autovetture sono cresciute del **+6,2%** a **141.980** unità, contro le 133.720 dello stesso mese del 2025.

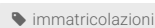
Un risultato che sembra in parte legato al concretizzarsi degli **incentivi** prenotati a partire dallo scorso autunno e in parte al contributo del **noleggio a breve termine**.

Resta però ancora ampio il **divario** con i livelli **pre-pandemia**, pari al 14% nel confronto con gennaio 2019.

"Dopo le difficoltà del 2025 - commenta il presidente di **Anfia**, **Roberto Vavassori** -, 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".

© Polimerica - Riproduzione riservata

Numero di letture: 65



Condividi questo articolo su



Stampa questo articolo

newsletter

iscriviti!
è gratis

LEGGI ANCHE

Renault investe in Italia nel riciclo delle auto

Farrel Pomini sale in WF Recycle-Tech

Timida crescita del mercato auto in Europa

Volkswagen investe nell'economia circolare

Stellantis, a Mirafiori comincia la produzione della 500 ibrida

Dopo la falsa partenza di lunedì, operai al lavoro sul modello che dovrebbe rilanciare Torino. Ma i sindacati sono scettici e rilanciano la manifestazione del 14 febbraio. A maggio il colosso svelerà le carte con il nuovo piano industriale di Filosa. La produzione a pieno regime non è ancora iniziata, ma sono partite le linee della nuova 500 ibrida a Mirafiori. Superato il problema tecnico di lunedì 2 febbraio, 1.200 operai sono entrati in corso Tazzoli lasciandosi alle spalle la cassa integrazione. Tra le 10 e le 11 un'un'ora di sciopero per un sovraccarico dei ritmi segnalato da tempo dalla Fiom, poi la ripresa. Inizia così la nuova stagione dello stabilimento torinese. L'obiettivo è di raggiungere le 100mila vetture annue. Per l'amministratore delegato Antonio Filosa è parte della nuova strategia di Stellantis che verrà svelata all'Investor Day del 21 maggio. Siamo un'azienda globale, ma con radici molto forti in ogni regione, ha detto in un'intervista a Quattroruote. "Dobbiamo regionalizzare l'organizzazione". Per i sindacati, però, la 500 ibrida non basta per ridare fiato a Mirafiori e a tutto l'indotto. Sul tavolo le possibilità di investimento in Nord Africa. Per rinsaldare il legame tra Torino e l'industria dell'auto, le sigle sindacali danno appuntamento alla manifestazione in programma il giorno di San Valentino. Sullo sfondo, i movimenti di un mercato che torna a crescere. +6,18 per cento in Italia a gennaio secondo i dati diffusi da Anfia rispetto allo stesso mese del 2025. 141.980 le immatricolazioni. Numeri che sorridono ancora di più per Stellantis, con volumi in crescita dell'11,8%. Merito anche degli incentivi per le auto elettriche prenotate a ottobre e ora in consegna.



Solar⁺Il **solare** come standard per casa e azienda

Scopri di più →

Energia Green Building PREMIUM

Rinnovabili

Abbonati

Accedi



Inform

Energia →

Mercato →

Economia Circolare →

Green Building →

Mobilità →

Agrifood →

Clima e Ambiente →

Partner

Magazine

Eventi

Auto elettriche: top 10 gennaio 2026. Chi è in cima alla classifica?



Paolo Traversi • 3 Febbraio 2026 • ⌚ Tempo di lettura: 4 minuti

Act

SHARE

Solar

Solar+

Advisory e Consulenza

Share



Agenzia di Comunicazione

About



About



Podcast

Careers



Abbonamenti Premium



Accedi



Immagine creata con IA

INDICE DEI CONTENUTI

1. Immatricolazioni gennaio 2026: le auto elettriche più vendute
2. Motorizzazioni: chi sale e chi scende
3. Top ten auto elettriche
4. La top 10 di gennaio
5. Stellantis in buona salute
6. Attese di **ANFIA**
7. Si aspettano gli incentivi di colonnine

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

Immatricolazioni gennaio 2026: le auto elettriche più vendute

Il 2026 inizia con il piede giusto per il mercato delle auto elettriche. Sono **9.446 le immatricolazioni** che raggiungono una quota di mercato del **6,6%**. Rispetto al gennaio 2025 la crescita è del **40,6%** quando le BEV vendute erano 6.718. Ed il segno è positivo anche per il resto del mercato, che raggiunge 141.980 immatricolazioni e **+6,2%**. Ma il confronto con il periodo pre-pandemia è sempre penalizzante: rispetto a gennaio 2019 mancano ancora circa 23.300 unità, **circa il 14,1% in meno**.

Secondo le stime di UNRAE sul 2026, si 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).

Motorizzazioni: chi sale e chi scende

Analizzando le immatricolazioni per alimentazione, quel che emerge è la discesa continua delle autovetture a benzina che a gennaio sono **scese del 25,5%**, con quota di **mercato del 18,8%**; anche le diesel calano del 16,4%, **con quota del 7,6%**.

Bene invece le mild e full hybrid che **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**, mentre a gennaio 2025 era 8,7%.

Delle auto che si ricaricano alla spina (qui la guida sulla ricarica) abbiamo già detto, 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 GPL **rappresentano il 6,4% dell'immatricolato di gennaio**, in calo del 33,9% nel mese.

Buona notizia anche sul fronte delle **emissioni medie di CO2** delle nuove immatricolazioni che a gennaio **calano del 4,4% e scendono a 108,7 g/km**.

Top ten auto elettriche

Ma quali sono state le BEV più vendute a gennaio 2026. La regina è Leapmotor, che continua a mietere grandi successi con la piccola Leapmotor T03, citycar che conquista **949 automobilisti** e una **quota del mercato pari al 10%**.

La top 10 di gennaio

Posizione	Modello	Unità immatricolate	Quota di mercato (%)
1	Leapmotor T03	949	10,0%
2	BYD Dolphin Surf	856	9,1%
3	Tesla Model Y	696	7,4%
4	Citroen C3	643	6,8%

In Evidenza



AUTOMOTIVE

Fondo automotive, in arrivo incentivi per Gpl e wallbox. Bonus fino a 4.000 euro per microcar

Paolo Traversi • 2 Febbraio 2026

AUTOMOTIVE

Autonomia auto elettriche: quanto incide il freddo sulla performance delle batterie?

Paolo Traversi • 2 Febbraio 2026

AUTOMOTIVE

L'industria dell'auto non investe in innovazione. Ma chi punta sull'elettrico cresce

Paolo Traversi • 29 Gennaio 2026

AUTOMOTIVE

Emissioni auto: le big fanno centro. Nessuno dei grandi gruppi è distante...

Paolo Traversi • 28 Gennaio 2026

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

Nome

Cognome

Email aziendale

☐ Accetto la [Privacy Policy](#).

Iscriviti

Posizione	Modello	Unità immatricolate	Quota di mercato (%)
5	Ford Puma	502	5,3%
6	Dacia Spring	447	4,7%
7	Renault 5	369	3,9%
8	Citroen C3 Aircross	282	3,0%
9	Skoda Elroq	260	2,8%
10	Renault 4	215	2,3%

Analizzando i dati relativi alle immatricolazioni di auto elettriche a gennaio 2026, uno dei trend più evidenti è la forte ascesa di brand emergenti, come Leapmotor, o legati a produttori cinesi come BYD e la stessa Leapmotor.

Infatti la **T03** si posiziona al primo posto con 949 unità vendute ed il **10%** della quota di mercato, seguita immediatamente dalla **BYD Dolphin Surf** con 856 veicoli ed il **9,1%**. La Tesla, con la Model Y, resta il brand più solido sul versante elettrica, anche se inizia a cedere alla forte concorrenza di modelli e prezzi. **Tesla Model Y** occupa il terzo gradino del podio con una quota del **7,4%**.

Il mercato mostra un forte interesse per auto di dimensioni ridotte o segmenti B/C. Oltre alle già citate Leapmotor e BYD, modelli come la **Citroen C3** (6,8%), la **Ford Puma** (5,3%) e la **Dacia Spring** (4,7%) occupano posizioni centrali nella classifica.

Si osserva un crescente interesse per i modelli iconici del passato, riportati in vita grazie ad un design contemporaneo. Merito soprattutto della casa francese Renault, che con la R5 è al settimo posto con il 3,9% di quota mercato e chiude la top ten, **Renault 4** (2,3%). Brand consolidati come **Citroen** (con C3 e C3 Aircross), e **Skoda** (con la Elroq al 2,8%) continuano a presidiare la top 10.



Stellantis in buona salute

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**

Esplora



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).

Attese di ANFIA

“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.

Si aspettano gli incentivi di colonnine

Sempre ANFIA sottolinea che “abbiamo evidenziato 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“. Inoltre ANFIA chiede che venga applicato 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”.

MOBILITÀ AUTOMOTIVE



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 scrivere per Il Messaggero web, all'epoca guidato da Davide Desario (attuale direttore di Adn Kronos) e poi a scrivere di scienza, tecnologia e cultura anche per l'edizione cartacea. La passione per la scrittura e la scienza, lo ha portato a collaborare con la “storica” rubrica TuttoScienze de La Stampa, con interviste a scienziati italiani ed internazionali. Dalla scienza alla sostenibilità, con la collaborazione con Green&Blue di Repubblica. Per Rinnovabili scrive quotidianamente e con grande entusiasmo di mobilità elettrica, realizza test drive delle auto e video per le pagine social.

PRECEDENTE SUCCESSIVO

Materie prime per la Green conditionality: GSE



Aggiornato alle 17:17

TG LA7



Incentivi auto 2026, via libera dal Governo: 1,6 miliardi per retrofit, colonnine e veicoli green

Condividi 

RUBRICHE

VIAGGIO NELL'ARTE

TG DIGITAL

RASSEGNA STAMPA

Dal Dpcm sul Fondo Automotive nuovi bonus per GPL, metano, colonnine elettriche e quadricicli: ecco come funzionano

di

03.02.2026 15:43

Tornano gli incentivi auto per il 2026. A rimodularli il ministero delle Imprese e del Made in Italy con Decreto del presidente del Consiglio dei Ministri (Dpcm) con cui vengono disposte le risorse del Fondo Automotive per gli anni 2026-2030. In tutto sono 1 miliardo e 600 milioni.

Plaude **l'Anfia, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica**, una delle maggiori associazioni di categoria in Italia con 520 aziende associate, anche perchè la maggior parte delle risorse stanziati (**il 75%**) sono rivolte per incentivare la produttività delle aziende produttrici di auto per stimolare produzione e innovazione nel settore.

Gli incentivi all'**acquisto (25%** dello stanziamento) invece, sono rivolti a quei consumatori che attingono a nicchie di mercato considerate al momento determinanti per la transizione ecologica, fra cui i retrofit a Gpl e metano, in attesa di un approdo che molti

tecnici e analisti del settore ipotizzano possa essere il nucleare cosiddetto di terza generazione.

PODCAST

Cos'è il Retrofit

Consente di installare **componenti** che permettono al motore a benzina di funzionare anche a gas o a metano (cosiddette biofuel) perchè i **gas** inquinano meno della benzina. Il governo punta su questo settore oltre perchè riduce l'inquinamento anche per ridare vigore alla filiera nazionale dell'installazione e della **componentistica**, particolarmente colpite dalla crisi dell'[auto](#).

La distribuzione degli incentivi

I fondi previsti dal governo andranno ad incentivare: le colonnine per l'alimentazione elettrica delle auto; ciclomotori e motocicli soprattutto elettrici; veicoli commerciali elettrici e noleggio sociale a lungo termine. Non sono previsti **ecobonus** (almeno al momento) per auto nuove.

Per il passaggio a **Gpl** sono previsti incentivi per **400 euro**, a **metano 800**, contributo che sarà erogato come sconto diretto in fattura. Fondamentale per l'ottenimento del bonus che l'auto sia almeno **euro 4**.

Per le **colonnine domestiche** sale invece il bonus che è dell' **80% della spesa** per un tetto massimo di 1500 euro per i privati e di 8000 per i condomini. Il bonus copre sia l'**acquisto che l'installazione** delle infrastrutture di ricarica.

Per i **quadricicli** (categoria intermedia fra auto e ciclomotori) lo sconto sarà del **30% sino a 3000 euro** senza rottamazione e del **40% sino a 4000 euro** con rottamazione di un veicolo di categoria L posseduto da almeno 12 mesi anche se intestato ad un familiare convivente.

"L'ERA DELLE MACCHINE",
VIAGGIO NEL FUTURO
DELL'INTELLIGENZA ARTIFICIALE

"FINALE DI PARTITO",
L'ULTIMO GIORNO DEI GRANDI
PARTITI ITALIANI

"TRUMPOLOGY",
NELLA MENTE DI DONALD TRUMP

"IL FATTORE ECONOMICO",
PER CAPIRE L'ECONOMIA

Per restare aggiornato sulle ultime notizie segui gratis il [canale whatsapp del Tgla7](#)

Puoi anche iscriverti al [canale whatsapp della rete la7](#)

N eN

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

"VOTO PIÙ, VOTO MENO",