



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 28 luglio al 3 agosto 2026

Torino, 4 agosto 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Quattroruote.it	28/07/2026	Tajani vuole abolire il bollo auto. Ma servono 7,48 miliardi all'anno	3
	Vaielettrico.it	28/07/2026	Via a Ecobonus furgoni: si parte domani (29 luglio)	6
24/25	La Repubblica	29/07/2026	L'auto tedesca in crisi rischia l'effetto Nokia filiera italiana in tensione (T.Mastrobuoni)	7
	Automoto.it	29/07/2026	Bollo auto, Tajani rilancia l'abolizione: ma la promessa si scontra con un buco da 7,48 miliardi	8
	It.motor1.com	29/07/2026	Perche' l'Italia non puo' fare a meno del bollo auto (e dell'auto in generale)	11
	Motorimagazine.it	29/07/2026	Incentivi per veicoli a basse emissioni: tutto cio' che devi sapere	14
	Motorinolimits.com	29/07/2026	Svelati i brand di Salone Auto Torino 2026: oltre 40 Case presenti	17
	Repubblica.it	29/07/2026	L'auto tedesca in crisi rischia l'effetto Nokia. La filiera italiana in tensione	21
	Uominietrasporti.it	29/07/2026	+4% e' la crescita del mercato degli autocarri nel primo semestre 2026. I leggeri perdono terreno	24
	Vaielettrico.it	29/07/2026	Ecobonus furgoni: esauriti in pochi minuti incentivi da 40 milioni	27
	Autotecnica.org	30/07/2026	Bollo auto addio, parola di Tajani (e di nessun altro)	28
	Industriaitaliana.it	30/07/2026	Iveco passa a Tata Motors: chi protegge i fornitori italiani?	31
	Flottefinanzaweb.it	31/07/2026	ANFIA: trade automotive in Italia ad Aprile 2026	35
28	Giornale di Brescia	31/07/2026	Autocarri e trainati tornano in terreno positivo	37
48/51	Quattroruote	01/08/2026	FORMULA MAROCCO (R.Murgida)	38
33	La Repubblica	02/08/2026	Int. a R.Vavassori: Vavassori "La Cina ci sta divorando l'Ue cambi strategia, saremo in piazza" (D.Longhin)	42
	Ansa.it	02/08/2026	Vavassori (Anfia): 'La Cina ci sta divorando, scenderemo in piazza'	43
	Ilgazzettino.it	02/08/2026	Vavassori, Anfia: «La Cina ci sta divorando, scenderemo in piazza a Strasburgo»	45
	Ilmessaggero.it	02/08/2026	Vavassori, Anfia: «La Cina ci sta divorando, scenderemo in piazza a Strasburgo»	46
	Motori.ilmattino.it	02/08/2026	Vavassori, Anfia: «La Cina ci sta divorando, scenderemo in piazza a Strasburgo»	47
23	La Stampa	03/08/2026	Il boom delle auto elettriche cinesi "Gli incentivi sono andati a Pechino" (C.Luise)	48
	Affaritaliani.it	03/08/2026	Vavassori ANFIA sfida Bruxelles: «La politica europea sull'auto cambi»	50
	Ansa.it	03/08/2026	Auto, immatricolazioni a luglio +3,9%: ottavo mese consecutivo di crescita	53
	Autotecnica.org	03/08/2026	11,5 grammi decidono il destino dell'automotive europea	56
	Borsaitaliana.it	03/08/2026	Auto Italia: Anfia, crescita ridimensionata, brand cinesi salgono a 14,3% del mercato	61
	Borsaitaliana.it	03/08/2026	Auto, immatricolazioni a luglio +3,9%: ottavo mese consecutivo di crescita	62
	Geagency.it	03/08/2026	Auto, Vavassori (Anfia): Incentivi andati a Pechino, a ottobre protesta a Strasburgo	64
	Ilgazzettino.it	03/08/2026	Unrae rivede al rialzo stime immatricolazioni 2026. Anfia, crescita ridimensionata, brand cinesi sal	65
	Ilmessaggero.it	03/08/2026	Unrae rivede al rialzo stime immatricolazioni 2026. Anfia, crescita ridimensionata, brand cinesi sal	67
	Lagazzettadelmezzogiorno.it	03/08/2026	Mercato italiano dell'auto in crescita, Stellantis leader ma avanzano i cinesi	69
	Lastampa.it	03/08/2026	Auto, immatricolazioni a luglio +3,9%: ottavo mese consecutivo di crescita	72
	Motori.ilmattino.it	03/08/2026	Unrae rivede al rialzo stime immatricolazioni 2026. Anfia, crescita ridimensionata, brand cinesi sal	74
	Repubblica.it	03/08/2026	Auto, immatricolazioni a luglio +3,9%: ottavo mese consecutivo di crescita	76

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
	Repubblica.it	03/08/2026	<i>Auto, piu' vendite a luglio: bene Stellantis. L'Anfia: "Ma senza incentivi le elettriche frenano"</i>	78
	Teleborsa.it	03/08/2026	<i>Auto, immatricolazioni a luglio +3,9%: ottavo mese consecutivo di crescita</i>	79
14/15	Auto Tecnica	01/09/2026	<i>LA SFIDA DELLA DECARBONIZZAZIONE</i>	81



QUATTORRUOTE

 ABBONATI Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



BUROCRAZIA

Tajani vuole abolire il bollo auto. Ma servono 7,48 miliardi all'anno

 **Alessandro Ascione** | aggiornato il 28/07/2026 |  0 commenti

KGM Actyon: la prova completa

ADV

I PIÙ POPOLARI

01 L'isola dove puoi guidare senza limiti di velocità esiste ed è in Europa

 [Aggiungi Quattorruote ai preferiti su Google](#)

Si torna a parlare di **abolizione del bollo auto**: a farlo, stavolta, è Antonio **Tajani**, vicepremier e ministro degli Affari Esteri, con un reel pubblicato ieri. «Noi vogliamo ridurre le tasse in Italia. Lo slogan sarà meno tasse, meno tasse, meno tasse. A cosa penso? Abbattere le tasse sulle tredicesime, ridurre l'Irpef dal 35 al 33% allargando la base fino a 60.000 euro e, per esempio, abolire il bollo sulle auto o sulle moto».

Un'**intenzione già manifestata in passato** da numerosi politici, specialmente in vista delle scadenze elettorali, ma mai tradottasi in realtà. Perché? Andiamo a scoprirne i motivi.

Bollo auto: 7,48 miliardi di euro l'anno



Ogni automobilista paga la tassa di proprietà della vettura alla Regione di residenza: gli enti locali incamerano complessivamente **7,48 miliardi di euro** all'anno, pari al **9% del carico fiscale sulla motorizzazione** secondo le stime [Anfia](#). Queste risorse servono a finanziare i bilanci regionali, in particolare i servizi legati alla mobilità, al trasporto pubblico e alla manutenzione delle strade.

Se questo gettito venisse meno, per molte amministrazioni che già attraversano difficoltà economiche sarebbe una vera e propria **batosta**. Il governo dovrebbe quindi individuare una soluzione in grado di evitare il collasso dei conti regionali.

Il problema è che, come lo stesso esecutivo ha ammesso più

02 Oltre 800 km in autostrada: i consumi reali dell'Audi Q3 Sportback TDI

03 La nuova Panda può aspettare: tutte le Fiat in arrivo fino al 2030

04 Quattrolino o Multiplina, come dovrebbe chiamarsi la nuova Fiat? Olivier François lo chiede a voi

05 Porsche, altri 5.000 esuberanti in arrivo: per Leiters i tagli non basteranno

[VEDI ALTRO](#)**FOCUS ON**

brand stories

ADV

ADV

volte, il Paese fatica già a trovare una copertura adeguata per un importante e strutturale **taglio delle accise**. E allora la domanda è inevitabile: dove reperire **7,48 miliardi di euro l'anno** da destinare alle Regioni per compensare la scomparsa del bollo auto?

Le vecchie promesse



L'11 aprile **2008**, l'allora presidente del Consiglio Silvio **Berlusconi**, nel corso di una popolare trasmissione televisiva, anticipò l'intenzione di abolire gradualmente il **bollo auto**. In seguito propose di intervenire almeno sulla prima auto nel 2012, tornando poi sull'argomento nel 2017.

Nel 2016 toccò invece al premier Matteo Renzi, che si disse intenzionato a **cancellare la tassa automobilistica** già con la legge di Stabilità 2017 o, comunque, entro la fine della legislatura, nella primavera del 2018.

Ogni volta, però, si ripresenta il problema di un **deficit pubblico** che rischia di allontanarsi dai parametri richiesti da una gestione sostenibile dei conti e dall'Unione Europea. Un refrain che ritorna puntualmente a ogni appuntamento elettorale e che continua a scontrarsi con i vincoli di bilancio, lasciando irrisolto il rebus della copertura miliardaria necessaria per compensare il mancato gettito destinato alle Regioni.

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

TAGS: **BOLLO AUTO**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Via a Ecobonus furgoni: si parte domani (29 luglio)

Finalmente si parte con l'ecobonus per furgoni, piccoli autocarri, pick-up, ma anche autocarri e camion. Lo hanno chiesto più volte le associazioni - da **Anfia**, Motus-e Unrae - per evitare l'effetto annuncio che blocca il mercato. Quasi una buona notizia per l'elettrificazione: c'è un 40% di quota riservata ai veicoli a batteria. Ma ci voleva più coraggio soprattutto in tempi di caro carburanti e dipendenza assoluta dall'estero. Si parte oggi 29 luglio e c'è tempo fino al 31 dicembre. E' pronta la piattaforma Ecobonus in attuazione del dpcm che ha rifinanziato il fondo a sostegno del settore automotive. Ecco le date: a partire da oggi 29 luglio, dalle 12, sarà possibile prenotare gli incentivi destinati all'acquisto di veicoli commerciali a basse emissioni appartenenti alle categorie N1 e N2. A disposizione 40 milioni. C'è tempo fino al 31 dicembre per partecipare. Attenzione: chi rimane fuori quest'anno può partecipare alle successive annualità. Il totale della misura è pari a 180 milioni. Categoria N1 - veicoli per trasporto merci fino a 3,5 tonnellate di massa massima. Esempi: furgoni, piccoli autocarri, pick-up. Categoria N2 - veicoli per trasporto merci oltre 3,5 t e fino a 12 t. Esempi: autocarri medi, camion da distribuzione regionale. Ma si continuano a finanziare i motori termici. Sono infatti disponibili anche i contributi per il retrofit a GPL e metano, destinati all'acquisto e all'installazione di impianti di alimentazione su autoveicoli di categoria M1 con classe ambientale non inferiore a Euro 3. Per il 2026 questa misura dispone di una dotazione finanziaria di 4 milioni. Per il retrofit da termico ad elettrico? Zero euro. I beneficiari: le Pmi di trasporto e le società di noleggio. Possono accedere alle agevolazioni per l'acquisto dei veicoli commerciali le piccole e medie imprese che esercitano attività di trasporto di merci in conto proprio o in conto terzi. Ecobonus la grande "truffa", bocciato dalla Corte dei conti. I contributi sono riconosciuti anche alle società di noleggio che acquistano un veicolo commerciale per concederlo in locazione a una Pmi che opera nel settore del trasporto di merci, mediante un contratto di durata non inferiore a tre anni. [Clicca qui per il sito ecobonus](#). **LEGGI** anche: "Incentivi: Cardinali (UNRAE) suona la carica" e guarda il VIDEO. L'articolo proviene da Vaielettrico.



IL CASO

L'auto tedesca in crisi rischia l'effetto Nokia filiera italiana in tensione

Profit warning, tagli e calo delle vendite in Cina scuotono anche Mercedes. Sotto pressione inoltre la componentistica di Berlino

dalla nostra corrispondente

TONIA MASTROBUONI
BERLINO

O rmai è un bollettino di guerra. E gli analisti parlano di "momento Nokia", di un possibile tramonto inesorabile di un intero settore che troppo a lungo ha puntato sul motore a combustione e ha ritardato la rivoluzione elettrica e digitale avviata da oltre un decennio in Cina. Nell'ultima settimana Mercedes, Volkswagen e la sua controllata Audi hanno annunciato un profit warning sul 2026: i tre colossi dell'auto tedesca non riusciranno a eguagliare neanche i risultati dell'anno scorso. E anche se i 5.500 esuberi volontari ottenuti già da Mercedes hanno abbattuto i costi del 10%, sulle spese del settore continua a gravare la crisi in Medio Oriente, che ha aumentato i costi dei materiali e dell'energia. Anche l'indotto è

scivolato in una crisi nera: il gigante Bosch ha annunciato ad aprile una perdita di 400 milioni nel 2025 e ha dichiarato l'intenzione di tagliare fino a 22mila posti nei prossimi anni.

Il convitato di pietra della mostruosa crisi del cuore dell'industria tedesca continua a essere la Cina, che sta letteralmente espellendo i grandi nomi del made in Germany grazie alla vertiginosa ascesa dei marchi locali come Byd, Geely o Xiaomi. Nei primi sei mesi del 2026 Mercedes ha venduto lì il 28% di veicoli in meno, l'Audi ha incassato lì appena 73 milioni di euro; un anno fa era stato il quadruplo. Nei primi sei mesi di quest'anno il gruppo Volkswagen, di cui fanno parte tra gli altri Vw, Audi, Skoda o Porsche, ha venduto 4,1 milioni di veicoli in Cina, il 6% in meno rispetto al periodo analogo del 2025. I sindacati sono già sulle barricate perché il gigante di Wolfsburg ha raddoppiato il numero degli esuberi programmati nei prossimi anni a 100mila.

Il tracollo dell'auto non può non avere conseguenze sull'Italia. L'Anfia, l'associazione delle aziende della filiera automobilistica ci ricorda che la Germania è il primo partner commerciale

dell'Italia per la componentistica. I tedeschi rappresentano il 23,9% delle importazioni e il 20,2% delle esportazioni. E per i fornitori vale in particolare che a fronte di un import pari a 17,3 miliardi (-1,4%), l'export è aumentato nel 2025 dello 0,3% a 24,7 miliardi. Il saldo è insomma positivo per 7,4 miliardi. A questo va aggiunto un dato indiretto, ossia le forniture che passano per la Spagna o la Francia prima di finire nelle fabbriche tedesche. Paradossalmente negli ultimi cinque anni l'export italiano della componentistica in direzione Germania è aumentato. Perché c'è un dato interessante nascosto tra i numeri. Se è vero che l'Italia risente della profonda crisi di Vw, Bmw o Mercedes, è anche vero che molte aziende tedesche hanno cominciato a rivolgersi ai fornitori italiani al posto di quelli tedeschi. Quanto al peso regionale dell'automotive tedesco, va ricordato che metà dei fornitori dei marchi Made in Germany risiedono in Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il tracollo del comparto
avrebbe esiti pesanti su
tutto il settore automotive
a livello europeo



Un impianto Mercedes in Germania. Anche la casa di Stoccarda immagina una ristrutturazione dei costi



TV NEW PROVEELETTRIC01 LISTINO NUOVISTINO USATIPROMOZIONMUTO NUOVVEUTO USATMUTO D'EPOCA

■ News

Bollo auto, Tajani rilancia l'abolizione: ma la promessa si scontra con un buco da 7,48 miliardi



PUBBLICITÀ

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

I vicepremier lancia sui social la proposta di cancellare la **tassa automobilistica**, inserendola in un più ampio pacchetto di riduzione fiscale. Il nodo principale resta però la copertura finanziaria: senza questa imposta, le Regioni perderebbero risorse vitali per strade e trasporti.



di **Luca Labate** IG: @lucalabate FB: Luca Labate

29 luglio 2026

Il dibattito sull'abolizione della **tassa automobilistica** torna a infiammare il panorama politico italiano. A riportare il tema sotto i riflettori è stato Antonio Tajani, attuale vicepremier e ministro degli Affari Esteri, che in un reel pubblicato ieri ha esplicitato l'intenzione di cancellare il tributo.

La **proposta** si inserisce in una più ampia visione fiscale riassunta dal ministro con lo slogan "**meno tasse, meno tasse, meno tasse**". L'agenda delineata da Tajani punta a diversi interventi sul fronte fiscale: abbattere le **tasse sulle tredicesime**, ridurre l'**aliquota Irpef** dal 35% al 33% (allargando contemporaneamente la base imponibile fino alla soglia dei 60.000 euro) e abolire il **bollo** sulle **auto** e sulle **moto**.

Il macigno delle coperture: 7,48 miliardi all'anno

Le intenzioni del vicepremier, per quanto suggestive, si scontrano con la

Ultime da News

NEWS

La Cina pesa su Mercedes: vendite -30% e stime 2026 riviste al ribasso

29 LUGLIO

NEWS

Bonus GPL e metano 2026, fino a 800 euro per convertire l'auto: come funziona

29 LUGLIO

NEWS

Bollo auto, Tajani rilancia l'abolizione: ma la promessa si scontra con un buco da 7,48 miliardi

29 LUGLIO

Ultime da Formula 1

FORMULA 1

Dalla 24 Ore di Le Mans alla F1 in Ungheria: il Capo di Stato sveste l'abito ufficiale e va a bordo pista con la macchina fotografica

28 LUGLIO

FORMULA 1

F1. "Mi sta accadendo di tutto, voglio solo dimenticarmi delle corse": lo psicodramma di Russell tra l'incubo W17 e l'ombra di Antonelli

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

dura realtà dei **conti pubblici**. Attualmente, ogni automobilista versa la tassa di proprietà del proprio veicolo direttamente alla **Regione** di residenza e, secondo le stime elaborate **dall'Anfia**, questa imposta garantisce alle casse degli enti locali un gettito complessivo pari a **7,48 miliardi di euro all'anno**. Tale cifra rappresenta da sola ben il 9% dell'intero carico fiscale che grava sulla motorizzazione.

Questi fondi sono strutturali per i bilanci regionali, i quali vengono impiegati per finanziare servizi essenziali come: la gestione generale della **mobilità**, il funzionamento del **trasporto pubblico** e la **manutenzione delle strade**.

Il venir meno di questo gettito si tradurrebbe in una vera e propria **batosta** per molte **amministrazioni locali** che già navigano in acque economiche **complesse**. Di conseguenza, il Governo si troverebbe costretto a individuare una soluzione alternativa per evitare il collasso dei conti regionali. Il vero interrogativo è dove reperire i **7,48 miliardi di euro necessari per la compensazione**, specie considerando che l'esecutivo ha già ammesso le proprie difficoltà nel trovare coperture adeguate per un taglio strutturale delle accise.

Naviga su Automoto.it senza pubblicità

1 EURO AL MESE



Argomenti

News

27 LUGLIO

FORMULA 1

"Può darsi che si parlerà italiano": clamorosa ipotesi Imola per il finale di stagione F1 2026. Gli scenari possibili dalla doppia Las Vegas a Portimão

27 LUGLIO

Da Moto.it

NEWS

Le banche dubitano? Il ciclomotore elettrico Barrolex risponde stampando 33.000 euro sul web

29 LUGLIO

BREAKING NEWS

SBK. Tulovic vince al CIV e punta al mondiale SBK

29 LUGLIO

NEWS

Marc e Alex Marquez, doppio premio dalla Comunidad de Madrid

29 LUGLIO

PUBBLICITÀ

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Home News Attualità e mercato

Perché l'Italia non può fare a meno del bollo auto (e dell'auto in generale)

Il mondo auto genera il 13,4% delle entrate per lo Stato e il bollo pesa per più di 7 miliardi di euro

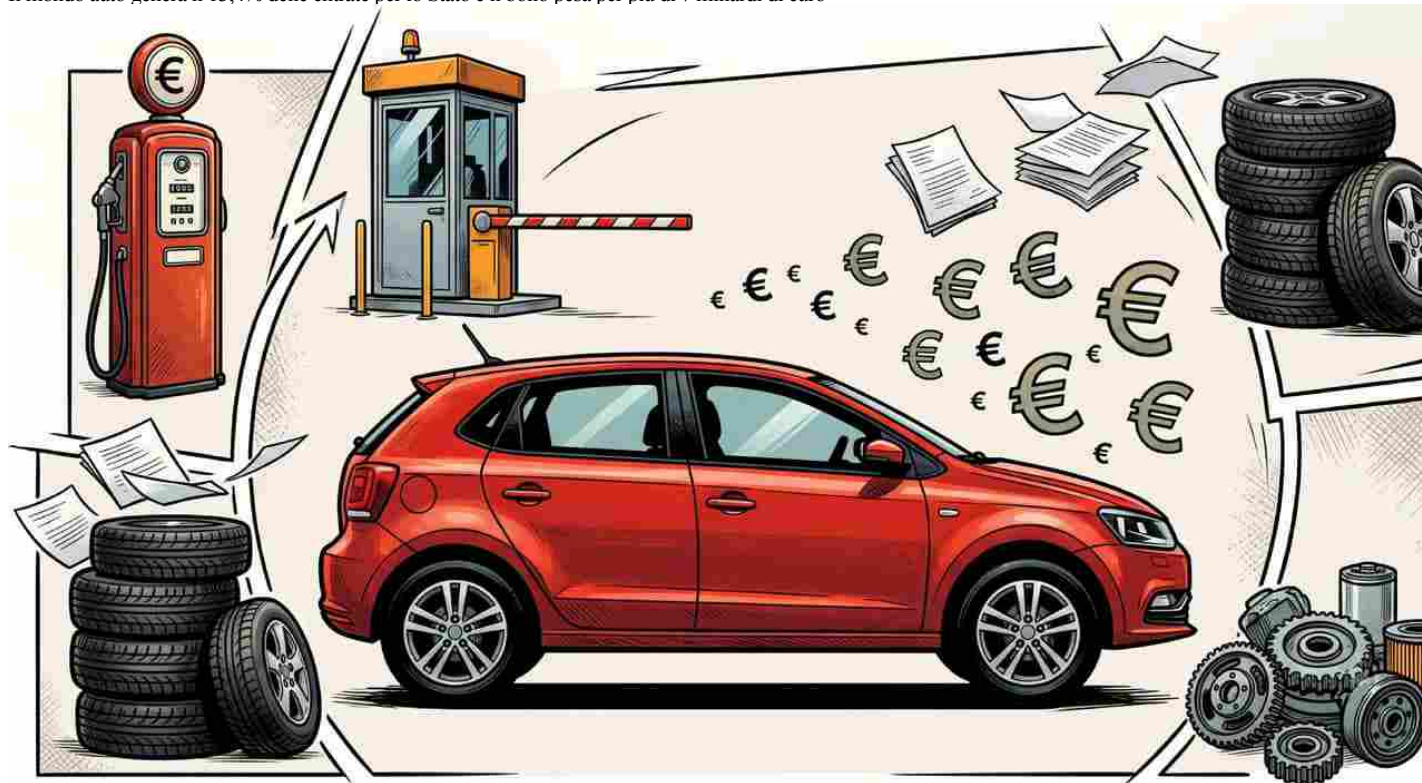


Foto di: Motor1 Italia visual (AI-assisted)

Di: Massimo Grassi
29 Lug alle 11:00

Condividi

Aggiungi Motor1.com alle
fonti preferite su Google

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

L'auto è un bene prezioso per gli automobilisti, ma non solo. Su di lei si basano - e non di poco - anche le casse dello stato. Tra tasse, IVA, accise e via dicendo rappresenta una voce fondamentale al capitolo "entrate". A dirlo sono prima di tutto i numeri ufficiali, messi nero su bianco a fine 2025

dall'ANFIA (l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, l'organismo che rappresenta le imprese della filiera automobilistica in Italia), che ha fatto una fotografia del carico fiscale complessivo che grava sul mondo auto.

Numeri che nel 2025 potrebbero salire (i dati definitivi arriveranno tra qualche mese) e che nel 2026 chissà quali picchi raggiungeranno. Ma vediamo com'è la situazione.

Se non ci fosse l'auto...

Prima di tutto la cifra complessiva: nel 2024 gli introiti derivanti dal mondo auto hanno toccato la quota di 83,04 miliardi di euro, registrando una crescita del 4,5% rispetto all'anno precedente. Un ammontare imponente che incide per il 13,4% su tutte le entrate tributarie del Paese. L'Italia si posiziona così ai vertici europei per la pressione fiscale applicata al mondo delle quattro ruote, con un'incidenza del gettito sul Prodotto Interno Lordo pari al 3,7%, contro una media dei principali Paesi del continente che si ferma intorno al 2,9%.

Guidare, ma quanto mi costi

La fetta più consistente delle entrate fiscali generate dagli automobilisti non deriva dall'acquisto del veicolo o dal possesso, bensì dal suo utilizzo quotidiano. Questa fase rappresenta da sola quasi l'80% del totale, superando i 65 miliardi di euro.

VIDEO

A fare la parte del leone sono le tasse sui carburanti (proprio loro, le accise), che da sole portano nelle casse pubbliche quasi 40 miliardi di euro grazie all'aumento dei consumi di benzina e gasolio. Ecco perché non dovete mai credere a chi annuncia tagli strutturali alle accise. E perché ogni volta che si tagliano il Governo deve spostare soldi da altri ministeri, tagliando la spesa pubblica.

Ciononostante, la voce che ha registrato l'incremento più marcato nel 2024 è quella relativa all'IVA su manutenzioni, riparazioni e ricambi, salita di oltre il 15% superando i 14 miliardi di euro. Questo balzo è legato sia all'inflazione sia al progressivo invecchiamento dei veicoli in circolazione - arrivati a oltre 47 milioni complessivi - che richiede interventi sempre più frequenti e costosi in officina.

Tra gli altri capitoli di spesa per chi guida figurano anche le polizze assicurative, i pedaggi autostradali e le contravvenzioni stradali, queste ultime cresciute fino a 4,6 miliardi di euro anche a causa del maggior numero di controlli e dei rincari della sosta nelle città.

DI TENDENZA
Audi Q9: il SUV più grande di sempre debutta in Europa
Ecobonus, riparte il retrofit Gpl e metano dal 29 luglio 2026
Com'è fatto l'interno della OSCA MT6, il nuovo SUV "italiano"
Quindi ora qualcuno al Governo pensa di abolire il bollo auto

	2023 (miliardi di euro)	2024 (miliardi di euro)
Prelievo fiscale		
Carburanti	39,36	39,73
IVA - Manutenzione e riparazione/ acquisto ricambi, accessori e pneumatici	12,16	14,05
Possesso (Bollo Auto)	7,26	7,48
IVA - Acquisto autoveicoli e diritti motorizzazione	7,50	7,90
Altro (parcheggi-contravvenzioni etc)	4,40	4,60
Premi assicurazione RC, furto, incendio	3,85	4,14
Pedaggi autostradali	2,30	2,34
Imposta provinciale di trascrizione (IPT)	1,77	1,88
Lubrificanti	0,90	0,92
Totale	79,50	83,04
Totale entrate tributarie nazionali	586,60	619,68
Incidenza sul PIL	13,6	13,4

In attesa di nuovi aumenti

Il restante volume di entrate si divide tra il momento dell'acquisto del veicolo e le spese legate alla sua proprietà. Le immatricolazioni e i passaggi di proprietà hanno generato quasi 10 miliardi di euro: un risultato sostenuto soprattutto dal dinamismo del mercato dell'usato e dall'aumento dei prezzi medi di listino, che hanno compensato il leggero calo delle vendite di auto nuove. Il bollo auto, dal canto suo, ha portato nelle casse regionali circa 7,5 miliardi di euro, con un incremento del 3% dovuto al ridimensionamento di alcune agevolazioni locali per auto storiche e ibride e all'aumento della potenza media del parco vetture. Anche in questo caso chiunque parli di abolizione del bollo auto fa promesse che sa di non poter mantenere.

I dati relativi al 2025 come detto devono ancora essere pubblicati ma le stime dell'ANFIA delineano un quadro di sostanziale stabilità, con un gettito complessivo ipotizzato intorno agli 83 miliardi di euro. A fronte di un calo previsto nelle vendite di vetture nuove e nei consumi di gasolio, il settore continuerà a basarsi sulla tenuta del mercato dell'usato e sulla crescita costante delle spese legate alla manutenzione e ai servizi. Leggi anche

L'abolizione del bollo auto
proposta dal Ministro Tajani

Dobbiamo prepararci a dire
addio alle auto diesel?

Condividi quest'articolo

ULTIMI ARTICOLI

Il SUV di lusso che vuole battere i tedeschi arriva in Europa

29 lug- Nuove auto

Ecobonus, riparte il retrofit Gpl e metano dal 29 luglio 2026

29 lug- Attualità e mercato

Ecobonus veicoli commerciali 2026, riaprono le prenotazioni

29 lug- Attualità e mercato

La Lamborghini Revuelto SV è quasi pronta

29 lug- Spy Foto

Prima del viaggio controlla l'auto: ecco cosa verificare

28 lug- Pneumatici

 motorimagazine

Menu

PIÙ LETTI

Oggi Settimana Mese



Revisione auto 2026: cosa cambia con le nuove regole europee



Detrazione box auto 2026: requisiti, aliquote e come richiederla



MotoGP 2027: Pirelli svela costi e accordi per gli pneumatici



La straordinaria carriera di Antonio Cairoli, il re del motocross



MotoGP: la sfida delle baggers per i piloti in cerca di nuove avventure



Condividi su Facebook

Tweet

Incentivi per veicoli a basse emissioni: tutto ciò che devi sapere

Dal 29 luglio 2026 è possibile prenotare gli incentivi per l'acquisto di veicoli commerciali a basse emissioni. Scopri come accedere ai contributi e quali sono i veicoli ammessi.

PUBBLICATO IL 29/07/2026 ALLE 00:51

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Dal 29 luglio 2026, le imprese di trasporto possono finalmente accedere agli **incentivi Ecobonus** per l'acquisto di **veicoli commerciali** a basse emissioni. Una misura attesa da tempo, che risponde alle richieste delle associazioni di categoria come **AnfiaMotus-e** e **Unrae** per evitare l'effetto annuncio che blocca il mercato.

La piattaforma Ecobonus, gestita dal **Ministero delle Imprese e del Made in Italy** è ora operativa. Con un budget di **180 milioni di euro** per il triennio, di cui **40 milioni** disponibili già per il 2026, la misura punta a sostenere l'elettrificazione del parco veicolare commerciale. Ma non solo: sono previsti anche contributi per il *retrofit* a GPL e metano.

Veicoli ammessi e categorie di incentivi

Gli incentivi sono destinati a veicoli commerciali appartenenti alle categorie **N1** e **N2**. La categoria N1 include veicoli per il trasporto di merci fino a **3,5 tonnellate** di massa massima, come furgoni, piccoli autocarri e pick-up. La categoria N2 riguarda veicoli con una massa massima compresa tra **3,5 e 12 tonnellate** come autocarri medi e camion per la distribuzione regionale.

Un aspetto significativo è la **riserva del 40%** dei fondi per veicoli a **batteria**, un segnale importante verso la mobilità sostenibile. Tuttavia, non mancano critiche per la mancanza di incentivi per il retrofit da termico ad elettrico, che rimane a **zero euro**.

Contributi per il retrofit a GPL e metano

Oltre agli incentivi per l'acquisto di veicoli a basse emissioni, sono disponibili contributi per il retrofit a GPL e metano. Questi contributi sono destinati all'acquisto e all'installazione di impianti di alimentazione su autoveicoli di categoria M1 con classe ambientale non inferiore a Euro 3. Per il 2026, sono stati stanziati **4 milioni di euro** per questa misura.

Chi può accedere agli incentivi

Le agevolazioni sono rivolte alle **piccole e medie imprese** che esercitano attività di trasporto di merci in conto proprio o in conto terzi. Inoltre, possono beneficiare degli incentivi anche le **società di noleggio** che acquistano veicoli commerciali per concederli in locazione a PMI del settore, con contratti di durata non inferiore a tre anni.

Per quanto riguarda il retrofit a GPL e metano, possono accedere ai contributi sia **persone fisiche** che **soggetti giuridici** che installano nuovi impianti di alimentazione su autoveicoli M1 omologati con classe ambientale almeno Euro 3.

La scadenza per la partecipazione è fissata al **31** ma chi rimane fuori quest'anno potrà partecipare alle successive annualità. Una misura che, nonostante le critiche, rappresenta un passo avanti verso la sostenibilità nel settore dei trasporti.

Home > Auto-News

Svelati i brand di Salone Auto Torino 2026: oltre 40 Case presenti

di **Barbara Premoli** — 29 Luglio 2026 Tempo di lettura: 7 minuti

AA

[Share on Facebook](#)[Share on Twitter](#)[Share on WhatsApp](#)[Share on LinkedIn](#)

Dall'11 al 13 settembre andrà in scena la 3ª edizione di **Salone Auto Torino**, la manifestazione automobilistica a ingresso libero che porterà nel cuore della città le novità delle Case automobilistiche, test drive, anteprime, eventi e appuntamenti dedicati agli appassionati e agli operatori del settore. Di seguito gli **oltre 40 i brand** che a oggi hanno confermato la loro partecipazione a Salone Auto Torino 2026: **Alfa Romeo, Ares, Automobili Lamborghini, BMW, BYD, Changan, Chery, Citroën, DS, EMC, FAW, Fiat, GAC, Geely, GWM, Honda, Hongqi, ICAUR, Italdesign, Jeep, KGM, KIA, Lancia, Leapmotor, Lepas, Linktour, Lynk&Co, Lotus, Maserati, Mazda, Mercedes-Benz, OMODA, JAECOO, Opel, Peugeot, Pininfarina, Porsche, RECARO Automotive, Suzuki, Renault, Tesla, X-Peng e Zeekr**. L'elenco aggiornato degli espositori sarà comunicato durante la conferenza stampa di presentazione di Salone Auto Torino che si terrà il **2 settembre** alle ore 11.00 presso **OGR Torino**.



Tags

#F1	anteprima	audi	brembo
caratteristiche	citroen	ducati	F1
ferrari	FIA	fiat	ford
formula E	gara		
hamilton	hyundai	imola	lamborghini
leclerc	libere	mclaren	mercedes

SALONE AUTO TORINO 2026

11-13 SETTEMBRE

Dopo il successo delle prime due edizioni, che hanno richiamato oltre 500.000 visitatori, Salone Auto Torino conferma il proprio format open-air, trasformando il centro cittadino in un grande palcoscenico dedicato all'automobile, capace di mettere in dialogo industria, pubblico e territorio. Il percorso espositivo si svilupperà tra **piazza Castello**, i **Giardini dei Musei Reali** e i **Giardini Reali**, dove saranno allestiti gli spazi dei brand automobilistici, le aree dedicate ai test drive e le iniziative che accompagneranno i visitatori durante tutto il weekend.

Accanto alle Case automobilistiche saranno presenti aziende della filiera, centri stile, università, associazioni di categoria, partner industriali, Forze Armate e Corpi dello Stato, oltre a media italiani e internazionali, confermando Salone Auto Torino come uno degli appuntamenti di riferimento per il settore automotive, come: **Allianz Direct, Arexons, ASI Automotoclub Storico Italiano, Arma dei Carabinieri, Dumarey, Esercito Italiano, Guardia di Finanza, IED Torino, Norauto, Politecnico di Torino, Polizia di Stato e Vigili del Fuoco**. Accanto a Salone Auto Torino i media partner, collaborazioni storiche si affiancano a nuove partnership che confermano quanto la manifestazione rappresenti un appuntamento imperdibile e proficuo per tutti gli attori del sistema automotive. Saranno presenti con attività nel centro di Torino: **alVolante, AUTO, Class Editori, Quattroruote, Motor1, RAI, Sport Mediaset, Tuttosport, Virgilio Motori e Zipnews**. Nelle prossime settimane sarà inoltre presentato il programma completo della manifestazione, con tutti gli appuntamenti dedicati al pubblico e l'elenco definitivo delle vetture esposte, tra cui numerose anteprime per il mercato italiano. Sui social ufficiali e sul sito www.saloneautotorino.com saranno presenti costanti aggiornamenti su Salone Auto Torino 2026.

Tre giorni di test drive nel cuore di Torino



Salone Auto Torino conferma anche per l'edizione 2026 l'area **Test Drive**, che permetterà ai visitatori di provare gratuitamente su strada le vetture messe a disposizione dalle Case automobilistiche partecipanti. I percorsi, con partenza dai **Giardini Reali bassi in corso San Maurizio**, saranno sviluppati lungo la viabilità ordinaria del centro cittadino, consentendo di conoscere da vicino tecnologie, comfort e prestazioni dei nuovi modelli, accompagnati dagli istruttori dei brand. I brand che metteranno a disposizione

Promozioni Week by Salone Auto Torino, le offerte dei brand nelle concessionarie di tutta Italia



del pubblico i propri modelli sono: **BYD, Changan, EMC, Geely, GWM, Honda, Hongqi, KIA, Lepas, Lynk&Co, Mazda, OMODA JAECOO, Tesla, Zeekr**.

Tra le principali novità dell'edizione 2026 debutta **Promozioni Week by Salone Auto Torino**, il progetto che coinvolge le Case automobilistiche partecipanti e le rispettive reti di vendita in una settimana di offerte dedicate all'acquisto delle vetture. L'iniziativa porterà Salone Auto Torino oltre i tre giorni della manifestazione, coinvolgendo le concessionarie aderenti su tutto il territorio nazionale. L'obiettivo è creare un collegamento concreto tra l'evento e il mercato, generando un'opportunità per l'intera filiera: da un lato le Case automobilistiche e le loro reti commerciali, dall'altro i consumatori, che potranno beneficiare di condizioni dedicate anche senza visitare il Salone. **Promozioni Week by Salone Auto Torino** nasce così per trasformare la manifestazione in un volano commerciale a beneficio dell'intero settore, creando un circolo virtuoso tra industria, reti di vendita e pubblico. Di seguito le case automobilistiche aderenti all'iniziativa: **Alfa Romeo, BYD, Citroën, DS, EMC, FIAT, Hongqi, Jeep, KIA, Lancia, Leapmotor, Lepas, Lynk&Co, Mazda, OMODA JAECOO, Opel, Peugeot, Renault, Suzuki**.

Debutta bTOB, il nuovo appuntamento dedicato alla filiera automotive

milano	monza	motoGP	nissan	orari TV
peugeot	pirelli	pneumatici	porsche	
presentazione	prezzi	qualifiche	rally	
red bull	renault	sainz	sebastian vettel	
sicurezza	sky	test	verstappen	vettel
WEC				

2026	
ROUND 1 MELBOURNE AUS 04-05 AUSTRALIA	ROUND 19 BUDAPEST HUN 24-25 HUNGARY
ROUND 2 SHANGHAI CHN 13-14 CHINA	ROUND 14 ZHANGJIANG NLD 23-24 NETHERLANDS
ROUND 3 SUZUKA JPN 27-28 JAPAN	ROUND 15 MONZA ITA 04-05 ITALY
ROUND 4 SAUDI ARABIA KWT 10-11 BAHRAIN	ROUND 16 BARCELONA ESP 11-12 SPAIN
ROUND 5 JEDDAH KWT 17-18 SAUDI ARABIA	ROUND 17 YAS VICINA AZE 25-26 AZERBAIJAN
ROUND 6 MIAMI USA 01-02 MIAMI	ROUND 18 SINGAPORE SIN 04-05 SINGAPORE
ROUND 7 MONTECARLO CAN 22-23 CANADA	ROUND 19 MONTECARLO USA 23-24 UNITED STATES
ROUND 8 MONACO MON 05-06 MONACO	ROUND 20 MONTECARLO MEX 03-04 MEXICO
ROUND 9 BARCELONA - CATALUNYA ESP 12-13 SPAIN	ROUND 21 SÃO PAULO BRA 04-05 BRAZIL
ROUND 10 SPOKESMAN AUS 06-07 AUSTRIA	ROUND 22 LAS VEGAS USA 14-15 LAS VEGAS
ROUND 11 BELLEFONTE GBR 08-09 GREAT BRITAIN	ROUND 23 QATAR QAT 27-28 QATAR
ROUND 12 SPA-FRANCORCHAMPE BEL 17-18 BELGIUM	ROUND 24 YAS VICINA UAE 04-05 ABU DHABI

Tutti i biglietti 2026 sono già online sulla piattaforma più completa sul mercato italiano



All Sport SRL - o (+39) 02.80897303 | www.allsport.it
20122 Milano, C/O: Duomo21 - Piazza del Duomo, 21



Si amplia anche l'offerta dedicata agli operatori del settore con il debutto di **bTOB Salone Auto Torino**, il nuovo appuntamento dedicato all'industria automotive in programma **giovedì 10 settembre** al **Teatro Regio** di Torino. Pensato come momento di incontro tra Case automobilistiche, aziende della componentistica, fornitori di servizi, startup, istituzioni e associazioni di categoria, bTOB affiancherà alla dimensione espositiva del Salone uno spazio dedicato al confronto e alle relazioni professionali.

La giornata si aprirà con il convegno **"La sostenibilità del sistema automotive"**, articolato in una serie di panel dedicati ai temi della transizione industriale, dell'innovazione, della competitività e dell'evoluzione della filiera. Per tutta la durata dell'evento, fino alle **ore 18.00**, sarà inoltre aperta la **Business Lounge**, uno spazio dedicato agli incontri di networking tra aziende, istituzioni e operatori del settore, pensato per favorire nuove collaborazioni e opportunità di business. Le aziende interessate a partecipare possono registrarsi sulla piattaforma ufficiale di bTOB e creare il proprio profilo aziendale all'indirizzo **btoB.saloneautotorino.com**, dove sono disponibili tutte le informazioni sul programma e sulle modalità di partecipazione.

Torino Automotive Design Award, il design protagonista



Tra gli appuntamenti più attesi torna anche il **Torino Automotive Design Award (TADA)**, il premio internazionale nato all'interno di Salone Auto Torino per valorizzare l'eccellenza del design automobilistico contemporaneo e favorire il dialogo tra i principali protagonisti dell'industria europea e cinese. Giunto alla sua 2ª edizione, il premio coinvolgerà designer, Case automobilistiche, centri stile, giornalisti e media internazionali, chiamati a premiare i progetti che si sono distinti per innovazione, ricerca stilistica

e qualità progettuale. Saranno assegnati i riconoscimenti per le categorie **Best Exterior Design**, **Best Interior Design**, **Best User Experience**, **Best Concept Design**, **Best CMF (Color, Material & Finish)** e **Best Human Machine Interface (HMI)**, ai quali si aggiungeranno i premi speciali sviluppati con i partner internazionali del progetto: il **China Performance Car Award**, sviluppato con **Autohome**, e l'**Annual International Concept Car Award**, realizzato con **CCOY**, **China Car of the Year**. La cerimonia di premiazione si svolgerà al **Teatro Regio** durante la giornata inaugurale di Salone Auto Torino alla presenza dei rappresentanti delle Case automobilistiche, designer, giornalisti e istituzioni, confermando Torino come uno dei principali punti di riferimento internazionali per la cultura del design automotive.

Supercar Meeting, la passione per l'automobile incontra la Reggia di Venaria



Sabato 12 settembre tornerà il **Supercar Meeting Venaria Reale-Torino**, l'appuntamento dedicato a supercar, hypercar, one-off, limited edition, prototipi e auto classiche provenienti da tutta Italia. La giornata inizierà alla **Reggia di Venaria**, dove gli equipaggi saranno accolti per l'accredito e l'esposizione delle vetture nella scenografica **Piazza della Repubblica**, ai piedi della Fontana del Cervo. Dopo la cerimonia inaugurale, i partecipanti visiteranno il percorso museale e i Giardini della Reggia prima di ritrovarsi per il

pranzo nel centro storico di Venaria Reale. Nel pomeriggio gli equipaggi raggiungeranno individualmente Salone Auto Torino, entrando a far parte delle iniziative della manifestazione. Il Supercar Meeting si conferma così un'esperienza che unisce passione automobilistica, patrimonio culturale e valorizzazione del territorio, offrendo ai partecipanti un itinerario esclusivo tra alcuni dei luoghi simbolo del Piemonte. Le iscrizioni e il programma completo sono disponibili nella sezione dedicata sul sito **saloneautotorino.com**.

Il Pass Convenzioni per vivere Torino durante il Salone

Dopo il successo delle passate edizioni, torna anche nel 2026 il **Pass Convenzioni Salone Auto Torino**, l'iniziativa che permetterà ai visitatori di usufruire di agevolazioni dedicate presso musei, hotel, ristoranti, attività commerciali, servizi turistici e trasporti durante l'evento. L'obiettivo è invitare il pubblico a vivere Torino anche oltre il percorso espositivo, trasformando la visita al Salone in un'occasione per scoprire il patrimonio culturale, artistico ed enogastronomico della città. Il Pass è già scaricabile sul sito ufficiale con

le prime convenzioni aderenti all'iniziativa, ma l'elenco sarà in costante aggiornamento fino a settembre.

Con un programma che unisce esposizione, test drive, incontri dedicati alla filiera, iniziative per il pubblico e attività diffuse sul territorio, Salone Auto Torino 2026 si conferma un appuntamento di riferimento per il settore automotive, realizzato con il sostegno di **Regione Piemonte, Fondazione CRT, OGR e Camera di commercio di Torino** e con il patrocinio del **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero delle Imprese e del Made in Italy, della Città di Torino, della Città di Venaria Reale, di ASI Automotoclub Storico Italiano, ACI Automobile Club d'Italia, Automobile Club Torino, ANFIA, UNRAE** e del **Politecnico di Torino**.



Andrea Levy, Presidente Salone Auto Torino: "Salone Auto Torino continua a crescere insieme al settore automotive e al territorio che lo ospita. L'edizione 2026 conferma la volontà di offrire un evento capace di parlare a pubblici diversi: agli appassionati, che potranno scoprire le novità delle Case automobilistiche e vivere l'esperienza dei test drive; ai professionisti, grazie al debutto di bTOb Salone Auto Torino; e alla città, attraverso iniziative che coinvolgono il tessuto economico, culturale e turistico. Torino è la città dell'automobile e Salone Auto Torino vuole contribuire a valorizzarne il ruolo, creando occasioni di incontro, dialogo e sviluppo per tutto il sistema automotive."

Posta

Tags: casé salone salone auto torino torino

SPONSORIZZATO DA ADSENSE

Articoli correlati



Seguici su:

Economia

CERCA

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

adv



IL CASO

Seguici su Discover

L'auto tedesca in crisi rischia l'effetto Nokia. La filiera italiana in tensione

dalla nostra corrispondente Tonia Mastrobuoni Berlino

*Il tracollo del comparto avrebbe esiti pesanti su tutto il settore automotive a livello europeo*

29 LUGLIO 2026 ALLE 01:00

2 MINUTI DI LETTURA

ROMA - Ormai è un bollettino di guerra. E gli analisti parlano di "momento Nokia", di un possibile tramonto inesorabile di un intero settore che troppo a lungo ha puntato sul motore a combustione e ha ritardato la rivoluzione elettrica e digitale

VIDEO IN EVIDENZA

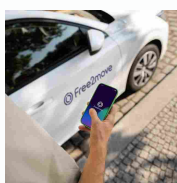


Trump come Biden, confonde Zelensky con Putin: la gaffe in conferenza stampa

avviata da oltre un decennio in Cina. **Nell'ultima settimana Mercedes, Volkswagen e la sua controllata Audi hanno annunciato un profit warning sul 2026:** i tre colossi dell'auto tedesca non riusciranno a eguagliare neanche i risultati dell'anno scorso. E anche se i 5.500 esuberanti volontari ottenuti già da Mercedes hanno abbattuto i costi del 10%, sulle spese del settore continua a gravare la crisi in Medio Oriente, che ha aumentato i costi dei materiali e dell'energia. Anche l'indotto è scivolato in una crisi nera: **il gigante Bosch** ha annunciato ad aprile una perdita di 400 milioni nel 2025 e ha dichiarato l'intenzione di tagliare fino a 22mila posti nei prossimi anni.

Stellantis cede il car sharing Free2move a Mutares

di **Diego Longhin**
28 Luglio 2026



Il convitato di pietra della mostruosa crisi del cuore dell'industria tedesca continua a essere la Cina, che sta letteralmente espellendo i grandi nomi del made in Germany grazie alla vertiginosa ascesa dei marchi locali come **Byd, Geely o Xiaomi**. Nei primi sei mesi del 2026 Mercedes ha venduto lì il 28% di veicoli in meno, l'Audi ha incassato lì appena 73 milioni di euro; un anno fa era stato il quadruplo. Nei primi sei mesi di quest'anno **il gruppo Volkswagen**, di cui fanno parte tra gli altri **Vw, Audi, Skoda o Porsche**, ha venduto 4,1 milioni di veicoli in Cina, il 6% in meno rispetto al periodo analogo del 2025. I sindacati sono già sulle barricate perché il gigante di Wolfsburg ha raddoppiato il numero degli esuberanti programmati nei prossimi anni a 100mila.

Il tracollo dell'auto non può non avere conseguenze sull'Italia.

L'Anfia, l'associazione delle aziende della filiera automobilistica ci ricorda che la Germania è il primo partner commerciale dell'Italia per la componentistica. I tedeschi rappresentano il 23,9% delle importazioni e il 20,2% delle esportazioni. E per i fornitori vale in particolare che a fronte di un import pari a 17,3 miliardi (-1,4%), l'export è aumentato nel 2025 dello 0,3% a 24,7 miliardi. Il saldo è insomma positivo per 7,4 miliardi. A questo va aggiunto un dato indiretto, ossia le forniture che passano per la Spagna o la Francia prima di finire nelle fabbriche tedesche.

Cappellano: "Le sinergie nell'automotive sono fondamentali per crescere e diventare adattabili"

di **Diego Longhin**

24 Luglio 2026



Paradossalmente negli ultimi cinque anni l'export italiano della componentistica in direzione Germania è aumentato.

Perché c'è un dato interessante nascosto tra i numeri. Se è vero che l'Italia risente della profonda crisi di **Vw, Bmw o Mercedes**, è anche vero che molte aziende tedesche hanno cominciato a rivolgersi ai fornitori italiani al posto di quelli tedeschi. Quanto al peso regionale dell'automotive tedesco, va ricordato che metà dei fornitori dei marchi Made in Germany risiedono in Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.

[LEGGI I COMMENTI](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE

RIVISTA

ACCEDI

ABBONAMENTO

Scopri di più su www.fslogistix.com

NEWS PROFESSIONE ▾ VEICOLI ▾ VIDEO ▾ PODCAST ▾ RUBRICHE ▾ LEGGI LA RIVISTA CENTONUMERI



Home › Centonumeri › Bit & camion › +4% è la crescita del mercato degli autocarri nel primo semestre 2026. I leggeri perdono terreno

CENTONUMERI BIT & CAMION

+4% è la crescita del mercato degli autocarri nel primo semestre 2026. I leggeri perdono terreno

Il mercato italiano dei veicoli commerciali e industriali chiude il primo semestre 2026 con andamenti differenziati: i veicoli commerciali leggeri continuano a perdere terreno (-4,7%), mentre tornano a crescere gli autocarri (+4%) e i rimorchi e semirimorchi (+1,5%). Nonostante il progresso delle alimentazioni alternative in alcuni comparti, il gasolio aumenta

Nome utente
Password
Accedi
☐ Ricordami

LEGGI L'ULTIMO NUMERO - LUG / AGO 2026

ulteriormente la propria quota di mercato sia nei commerciali leggeri sia negli autocarri. Fiat resta leader nei VCL, Iveco domina il mercato dei camion e Schmitz conquista il primo posto tra i semirimorchi.

Di Deborah Appolloni - 29 Luglio 2026



Il mercato italiano dei veicoli commerciali e industriali chiude il primo semestre di quest'anno con un andamento a due velocità. Da una parte prosegue il rallentamento dei **veicoli commerciali leggeri**, dall'altra tornano a crescere gli **autocarri oltre le 3,5 tonnellate** e, seppure più lentamente, anche il comparto dei **rimorchi e semirimorchi**. Il **diesel continua a essere la motorizzazione di riferimento e, anziché perdere terreno, rafforza ulteriormente il proprio peso sul mercato**. È quanto emerge da una ricognizione condotta [dall'Anfia](#).

Veicoli commerciali leggeri

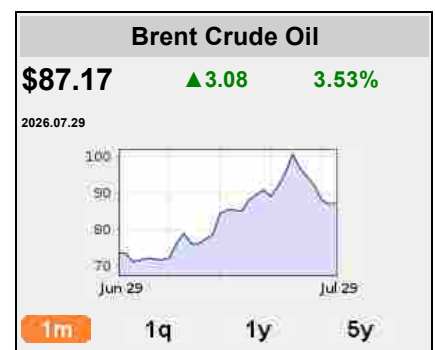
Nel primo semestre 2026 le immatricolazioni dei veicoli commerciali fino a 3,5 tonnellate si fermano a **94.113 unità**, con una flessione del **4,7%** rispetto alle 98.707 dello stesso periodo del 2025. Il secondo trimestre ha confermato il rallentamento: aprile ha chiuso a -0,8%, maggio a -7,6% e giugno a -12,5%. Pur in un mercato in calo, il **diesel aumenta ulteriormente il proprio peso**, rappresentando il **77,6% delle immatricolazioni** con oltre **73 mila veicoli**, confermandosi la prima alimentazione. Crescono invece con decisione gli ibridi a benzina (+67%) e soprattutto plug-in hybrid (+238%), mentre elettriche, benzina e biodiesel registrano una contrazione. Tra i costruttori resta saldamente in testa **Fiat con 23.320 immatricolazioni** (29,6% del mercato), davanti a **Ford** (16.504 unità). Seguono Renault, Iveco e Citroën, con Toyota che continua a crescere entrando stabilmente tra i principali protagonisti del mercato. Dal punto di vista territoriale il mercato si concentra ancora nel **Nord-Ovest**, che rappresenta il **32,1%** delle



L'AUTOTRASPORTO A PORTATA DI CLIC
SITO, RIVISTA DIGITALE E SPECIALI

1 anno a soli 40 euro

ACQUISTA ORA



immatricolazioni, anche se in forte calo rispetto al 2025. Crescono invece il **Nord-Est**, che sale al 26,5%, e il **Sud e Isole**, mentre il Lazio diventa la principale regione del Centro con oltre 12.600 immatricolazioni.

Autocarri

Segnali decisamente più positivi arrivano dal comparto degli **autocarri oltre le 3,5 tonnellate**, che chiude il semestre con **15.000 immatricolazioni**, in aumento del **4%** rispetto al 2025. A trainare il mercato sono soprattutto i veicoli oltre le 16 tonnellate, che rappresentano oltre l'84% delle immatricolazioni complessive. La crescita degli autocarri coincide con un ulteriore **rafforzamento del gasolio, che raggiunge una quota del 97,4%, in aumento rispetto al 95,8% del primo semestre 2025**. Al contrario, le immatricolazioni di camion elettrici si dimezzano (-48,9%), mentre GNL e altre alimentazioni alternative continuano a rappresentare quote marginali. Nel segmento oltre le 8 tonnellate continua il predominio di **Iveco**, davanti a **Scania, Volvo, Mercedes-Benz** e **DAF**, mentre nella fascia tra 3,5 e 8 tonnellate il marchio italiano mantiene la leadership davanti a **Isuzu**. A livello geografico il mercato appare molto equilibrato. La quota più elevata spetta al **Nord-Est** (28,7%), seguito dal **Nord-Ovest** (27,8%) e dal **Sud e Isole** (27,4%), segno di una domanda diffusa su tutto il territorio nazionale.

Rimorchi e semirimorchi

Prosegue, anche se con un ritmo più moderato rispetto allo scorso anno, la crescita del comparto dei **rimorchi e semirimorchi**, che registra **7.797 immatricolazioni**, pari a un incremento dell'**1,5%**. **La crescita è sostenuta esclusivamente dai semirimorchi, che aumentano del 2,4% e rappresentano ormai oltre il 91% dell'intero comparto**, mentre i rimorchi pesanti arretrano del 7,2%. La classifica dei costruttori cambia rispetto al 2025. Nei **semirimorchi** la leadership passa a **Schmitz**, con 1.112 immatricolazioni, davanti a **Koegel**, che perde il primo posto, e a **Menci**. Completano la top five **Krone e Tecnokar Trailer**. Tra i **rimorchi** resta invece in testa **Omar**, seguita da **Menci e Rolfo**. Dal punto di vista geografico il mercato si sposta verso il Nord. Il **Nord-Est** diventa infatti la seconda area per immatricolazioni (29%), mentre il **Sud e Isole**, pur restando il primo mercato con il **30,8%**, registra una flessione dell'8% rispetto allo scorso anno. Crescono invece Lombardia, Veneto, Campania e Toscana.

Questo articolo fa parte di #100NumeriDigital, la nostra newsletter mensile che mette in evidenza i dati e i trend più rilevanti del settore dell'autotrasporto.

Per riceverla gratuitamente, clicca qui: <https://www.uominietrasporti.it/iscrizione-alle-newsletter/>

Per abbonarsi alla rivista: <https://www.uominietrasporti.it/abbonamento/>

Riproduzione riservata ©

Autore

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Ecobonus furgoni: esauriti in pochi minuti incentivi da 40 milioni

Ecobonus di successo. Ben 40 milioni di euro bruciati in pochi minuti. Il budget degli incentivi per l'acquisto di veicoli commerciali leggeri del fondo automotive si è letteralmente polverizzato. Parlano i numeri del sito internet dedicato. L'annuncio dell'apertura del bando è stata data ieri, ma si è parlato spesso della misura, Vaielettrico ha scritto più articoli, e questo significa che quelli che potevano prenotare il veicolo, avevano già preparato tutto da tempo. Finiti sia i fondi per l'elettrico che quelli per i veicoli termici. Un incentivo dedicato anche ai veicoli termici, i soldi li hanno presi le società di noleggio? I 40 milioni disponibili per furgoni, piccoli autocarri, pick-up e camion sono stati prenotati praticamente prima ancora che aprisse la piattaforma, nel senso che le domande erano già pronte, confermando che il mercato attendeva da mesi l'apertura del bando, come sottolineato dalle associazioni come **Anfia**, Unrae e Motus-e, con il congelamento delle vendite. Il cosiddetto effetto annuncio, ma allo stesso tempo i concessionari ma anche le società di noleggio hanno ben lavorato per preparare le pratiche. E già ora non mancano le critiche a quest'ultime definite come delle prede, ma il bando lo permette e c'è da verificare chi ha usufruito dell'incentivo. Bene la quota del 40% elettrico. Ci sono ancora fondi nei prossimi anni. Il dato più interessante riguarda la quota obbligatoria del 40% riservata ai veicoli elettrici, una scelta che garantisce che una parte significativa delle risorse sia destinata ai mezzi a batteria. Un segnale utile, ma non sufficiente: in una fase segnata dal caro carburanti e dalla dipendenza totale dall'estero per diesel e benzina sarebbe servito un intervento più deciso. E l'esaurimento dei fondi in poche ore conferma l'interesse per camion e furgoni a batteria. Beffa leasing sociale: vale anche per le termiche, in Francia no. Per chi ha perso il treno, però, non tutto è compromesso. La misura complessiva vale 180 milioni e sono previste altre annualità, con ulteriori 120 milioni che verranno messi a disposizione. In pratica, chi non è riuscito a prenotare oggi potrà farlo nelle prossime finestre, evitando di restare escluso da un incentivo che, almeno in questa prima tornata, ha mostrato di essere molto atteso dal mercato. LEGGI anche: "Incentivi, Cardinali (UNRAE) suona la carica" e guarda il VIDEO [embedded content]

Quanti fondi ci sono?

Motocicli e ciclomotori

Veicoli commerciali

 N1/N2 Elettrici 2026 Info € 500,00 Fond 2026	 N1/N2 2026 Info € 0,00 Fond 2026
---	--

giovedì 30 Luglio 2026 - 06:35:49

f @ in ▶

AUTO
tecnica

Cerca

Cerca

articoli...



ABBONATI

ALLA RIVISTA AUTO TECNICA

NEWS ▼

AUTO ▼

TECNICA

INDUSTRIA ▼

MOTORSPORT ▼

CLASSIC

VEICOLI COMMERCIALI

LE MOTO

VIDEO

👤 ▼

Home > News > Attualità > Bollo auto addio, parola di Tajani (e di nessun altro)

Bollo auto addio, parola di Tajani (e di nessun altro)

Di Germano Longo - 30 Luglio 2026



Indice dei contenuti

1. Il reel del vicepremier
2. Un buco per le regioni
3. Un déjà-vu ventennale
4. Il superbollo come prova del nove
5. Meno tasse, più campagna elettorale

Antonio Tajani ha scoperto i social network e li sta usando come si fa con un citofono quando si è convinti che in casa non ci sia nessuno: parla forte e spera che qualcuno risponda.



NEWSLETTER

Ricevi ogni mese contenuti in esclusiva nella nostra Newsletter. Potrai sempre, anche se questo ci dispiacerà molto, cancellare la tua iscrizione.

email*

Nome

Iscriviti

Ultimi Articoli



Bollo auto addio, parola di Tajani (e di nessun altro)
30 Luglio 2026

Il vicepremier e ministro degli Esteri ha pubblicato un reel in cui annuncia la volontà di abolire il **bollo** su auto e moto, oltre a tagliare le tasse sulle tredicesime e ridurre l'Irpef dal 35 al 33% fino a 60.000 euro di reddito.

Peccato che il suo partito sieda al Governo da quattro anni buoni, il che rende l'uscita più un promemoria a se stesso.

Il reel del vicepremier

Nel video Tajani ripete con la cadenza di uno slogan pubblicitario che l'obiettivo è ridurre le tasse in Italia, citando come ispirazione il recente intervento sulle accise del diesel.

Dopo aver elencato tredicesime, Irpef e bollo auto tra le voci da alleggerire, il ministro si dice fiducioso che il Governo riuscirà a trovare le coperture necessarie, ipotizzando il ricorso a investimenti privati nei grandi progetti dello Stato come possibile paracadute finanziario.

Un buco per le regioni

Il bollo auto non è un capriccio contabile: secondo le stime "Anfia" genera un gettito compreso tra 7,48 e 7,5 miliardi di euro l'anno, pari al 9% del carico fiscale complessivo sulla motorizzazione.

Soldi che non finiscono a Roma ma nei bilanci delle Regioni, che li usano per finanziare mobilità, trasporto pubblico e manutenzione stradale.

Cancellare la tassa significa aprire un buco regionale da colmare con qualcos'altro, e quel qualcos'altro che al momento esiste solo nei reel.

Un déjà-vu ventennale

Chi ha buona memoria ricorderà che l'abolizione del bollo è una specie di classico ricorrente delle campagne elettorali italiane. Silvio Berlusconi ne aveva parlato nel 2008, tornandoci su nel 2012 e ancora nel 2017. Un anno prima, nel 2016, Matteo Renzi aveva rilanciato l'idea ipotizzando la cancellazione già con la legge di Stabilità 2017.



Addio anche all'aletta parasole
29 Luglio 2026



Il car sharing di Stellantis passa a Mutares
28 Luglio 2026



Ford e Geely insieme e la fabbrica diventa la piattaforma del...
28 Luglio 2026



I robotaxi non sanno parcheggiare
28 Luglio 2026

Articoli correlati



Ogni volta il copione si è ripetuto identico: annuncio, entusiasmo, poi lo scontro con un deficit pubblico che non perdona e vincoli europei che non fanno sconti.

Il superbollo come prova del nove

Se serve una controprova, basta guardare al superbollo, la maggiorazione che colpisce le vetture più potenti e che dal 2011 nessun Governo è riuscito a eliminare, nonostante frutti appena un centesimo di quanto porta il bollo ordinario, circa 100 milioni di euro l'anno contro i 7,5 miliardi della tassa standard.

Lo stesso Governo, nella compilazione del DEF 2024, aveva messo nero su bianco l'intenzione di razionalizzare la tassazione automobilistica, incluso un possibile superamento graduale dell'addizionale sulle vetture sopra i 185 chilowatt, a patto però di non generare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Aprondo gli occhi sulla realtà, se non si trova nemmeno la copertura per una tassa che vale 70 volte meno, l'idea di azzerare il bollo intero resta, nella migliore delle ipotesi una bolla di ottimismo.

Meno tasse, più campagna elettorale

Tra un anno l'Italia tornerà alle urne, e gli annunci sul fisco iniziano puntualmente a moltiplicarsi con l'avvicinarsi delle scadenze.

Che l'abolizione del bollo sia un progetto concreto o solo un modo elegante per riempire trenta secondi di video social lo scopriremo a breve.

Nell'attesa le Regioni continuano a incassare e i cittadini a pagare, mentre la storia insegna che tra l'annuncio e la riforma, in Italia, di solito passa giusto il tempo di dimenticarsene.

[Anfia](#) [bollo auto](#) [fisco](#) [Regioni](#) [Tajani](#) [tasse auto](#)



[Articolo precedente](#)

[Addio anche all'aletta parasole](#)

ALTRO DALL'AUTORE



[Bollo auto addio, parola di Tajani \(e di nessun altro\)](#)



[Addio anche all'aletta parasole](#)

ELLANTIS | MUTARE

[Il car sharing di Stellantis passa a Mutares](#)



Iveco passa a Tata Motors: chi protegge i fornitori italiani?

di Giulio Alfredo Galetti ? Il Golden Power tutela fabbriche, occupazione, brevetti e dati strategici. Ma non può governare la filiera. Tata esclude il trasferimento della produzione in India. Punta però a ridurre gli acquisti dall'Europa occidentale a favore di quella orientale. Design-to-value: può cambiare i fornitori senza rompere i contratti. I più esposti: imprese italiane di secondo e terzo livello. Il closing di settembre aprirà la fase di integrazione. Budget acquisti della nuova proprietà come primo banco di prova. Per la componentistica italiana è il momento di rafforzare il proprio posizionamento Iveco da parte di Tata Motors apre una partita che va ben oltre il passaggio di proprietà e che potrebbe incidere su una parte fondamentale dell'industria italiana: la filiera della componentistica. Il Golden Power esercitato dal governo ha imposto prescrizioni stringenti per tutelare stabilimenti, occupazione, brevetti, tecnologie strategiche e dati, ma non può estendersi alle future scelte di approvvigionamento del nuovo azionista. È una distinzione che finora è rimasta in secondo piano, ma che potrebbe rivelarsi decisiva. Il 25 giugno, illustrando agli analisti il piano di integrazione, l'amministratore delegato di Tata Motors, Girish Wagh, ha infatti escluso qualsiasi trasferimento della produzione dall'Europa all'India, aggiungendo però che il gruppo intende ridurre gli acquisti dall'Europa occidentale per aumentarli nell'Europa orientale, applicando logiche di efficientamento e di design-to-value. In altre parole, le fabbriche potrebbero continuare a produrre negli stessi siti, mentre cambierebbe progressivamente l'origine dei componenti che alimentano le linee di montaggio. È proprio questo il nodo che interessa centinaia di imprese italiane. La revisione della base fornitori, infatti, non passa necessariamente attraverso la rescissione dei contratti, ma può avvenire mediante la riprogettazione dei componenti, la modifica delle specifiche tecniche e l'apertura di nuove gare, strumenti che consentono di ridisegnare il panel degli approvvigionamenti restando nel pieno rispetto sia degli accordi esistenti sia delle prescrizioni imposte dal Golden Power. Un processo che non riguarda tutti allo stesso modo. I grandi fornitori di primo livello, proprietari di tecnologie, sistemi e omologazioni, dispongono infatti di barriere all'ingresso molto più elevate rispetto a numerose imprese italiane di secondo e terzo livello, che lavorano prevalentemente su disegno del cliente e che, soprattutto quando dipendono in misura significativa dalle commesse Iveco, risultano più esposti alla concorrenza di operatori dell'Europa orientale. Con il closing atteso entro settembre, inizierà la fase di integrazione operativa: la mappatura della filiera, le richieste di apertura dei costi, le verifiche sulla capacità produttiva e, successivamente, la definizione del primo budget acquisti della nuova proprietà. Sarà quello il momento in cui le indicazioni strategiche annunciate agli investitori potranno tradursi in decisioni concrete. Gli scenari, però, non sono già scritti. Le imprese hanno ancora margini per rafforzare la propria posizione, valorizzando il know-how proprietario, riducendo la dipendenza da un singolo cliente, rivedendo alcuni aspetti contrattuali e aggregandosi su forniture a maggiore valore aggiunto. Resta infine una questione di politica industriale: se il Golden Power nasce per proteggere un asset strategico nazionale, è sufficiente monitorare gli stabilimenti oppure diventa necessario osservare anche come evolve la filiera che ne garantisce la competitività? È attorno a questa domanda che si giocherà una parte importante del futuro industriale di Iveco e di molti suoi fornitori italiani. Il piano di Tata Motors è chiaro: produzione in Europa, acquisti da ripensare. E per la filiera italiana questa è la vera novità dell'operazione Iveco Wagh ha illustrato agli analisti il disegno di integrazione. Ha escluso qualunque trasferimento di produzione verso l'India, e su quel punto le agenzie si sono fermate. Poi ha aggiunto il resto. Esistono opportunità di ottimizzare l'approvvigionamento e di applicare al business europeo le capacità di design-to-value di Tata Motors, ha spiegato, per migliorare l'efficienza operativa. Con una direzione geografica esplicita, meno acquisti dall'Europa occidentale, più acquisti dall'Europa orientale. È il piano dichiarato sette settimane prima del closing. Va riletto con gli occhi di chi fattura stampaggio a caldo a Brescia, lavorazioni di precisione nel Mantovano, fusioni in ghisa nel Piacentino, cablaggi in Puglia. Gli stabilimenti restano dove sono. Le commesse che li riempiono sono un'altra questione. Il perimetro va rimesso in ordine, perché è stato raccontato male. Tata Motors non compra una divisione. Lancia un'offerta volontaria sul cento per cento delle azioni ordinarie di Iveco Group N.V., esclusa la difesa ceduta a Leonardo, per circa tre miliardi e ottocento milioni. Restano dentro Truck, Bus, Powertrain e i servizi finanziari, quindi anche FPT Industrial (Fiat Powertrain Technologies) con i motori di Torino e Foggia. Il calendario è teso. Suzanne Heywood, presidente di Iveco Group, ha confermato il closing entro il terzo trimestre all'assemblea di Amsterdam del diciassette giugno. Mancano le autorizzazioni dei regolatori finanziari francese e spagnolo, e il periodo di adesione si apre solo dopo. Natarajan



Chandrasekaran, presidente di Tata Motors, ha detto che i conti si consolideranno dal trimestre di ottobre. Sul tavolo arriva un'azienda in difficoltà. Iveco Group ha chiuso il 2025 con ricavi consolidati per tredici miliardi e quattrocento milioni, in calo del sette per cento. Il segmento Truck ha perso l'undici per cento, con consegne europee giù del ventuno. Il primo trimestre 2026 ha portato una perdita netta rettificata di settantaquattro milioni contro un utile di sessanta un anno prima. Olof Persson, amministratore delegato, parla di disciplina sui costi e accelerazione del programma di efficienza. Per chi fornisce, la pressione sui prezzi era già cominciata prima degli indiani. Il golden power tutela gli asset strategici dello Stato, non la composizione della catena di fornitura. Sono due cose diverse e il decreto lo dice chiaramente. Il Dpcm di fine ottobre 2025 ha autorizzato l'operazione con prescrizioni sulla sede operativa in Italia, sui brevetti, sulla continuità produttiva e sui livelli occupazionali degli stabilimenti principali. Il governo ha spinto oltre, imponendo che i dati generati dai veicoli connessi restino in Italia o in Europa, dopo aver constatato che Iveco dispone di gemello digitale, diagnostica predittiva e valutazione della guida del conducente. Per la prima volta il perimetro della sicurezza nazionale ha inglobato la vita digitale di un veicolo industriale. Il monitoraggio passa alle commissioni parlamentari Difesa e Attività produttive. Il decreto fa esattamente ciò per cui esiste. Protegge asset, occupazione diretta e proprietà intellettuale del gruppo acquisito. La composizione del portafoglio acquisti non rientra nel suo oggetto, e non è una dimenticanza del legislatore. È una materia che nessuna norma sui poteri speciali ha mai regolato, in Italia come altrove. Il punto non è la colpa. Il punto è che l'unica leva annunciata dal compratore cade fuori dal perimetro di ciò che il Paese ha deciso di misurare. Una digressione. Iveco nasce nel 1975 aggregando Fiat Veicoli Industriali, OM, Lancia Veicoli Speciali, la francese Unic e la tedesca Magirus Deutz. La filiera che oggi teme il compratore indiano è nata servendo un costruttore già concepito come scommessa di integrazione sovranazionale. Quanto pesi quel portafoglio nessuno lo sa con precisione, e la cosa va detta. Iveco non pubblica la ripartizione degli acquisti per paese, e non la pubblicano neppure Daimler Truck, Volvo, Scania e Man. Applicando ai tredici miliardi e quattrocento milioni di ricavi l'incidenza tipica del settore, attorno al settanta per cento, si arriva a una spesa per materiali e componenti nell'ordine dei nove miliardi l'anno. La quota italiana resta ignota. Giorgio Garuzzo, che l'industria torinese l'ha diretta, stima in un migliaio i subfornitori italiani di Iveco, concentrati al Nord. Pier Mario Cornaglia dichiara Iveco primo cliente con oltre quaranta milioni di commesse tra scarichi, serbatoi in plastica e filtri aria, e lavora già con Tata in India tramite una joint venture. Come funziona il design-to-value: dalla riprogettazione del componente alla nuova richiesta d'offerta, fino alla possibile sostituzione del fornitore storico senza rompere i contratti. Una fornitura di serie si perde raramente per rottura del contratto, bensì per riemissione della richiesta d'offerta su un componente ridisegnato ad hoc. Il design-to-value è il procedimento che rende possibile quella riemissione. Si smonta il veicolo pezzo per pezzo, confrontando ogni componente con l'equivalente dei concorrenti. Si ricostruisce il costo teorico partendo da materia prima, tempo macchina, scarto, ammortamento stampo, logistica, margine ammesso. Dove la forbice con il prezzo pagato si allarga, si riapre la specifica, si cambia tolleranza o materiale, si accorpano due codici in uno. Il meccanismo giuridico viene rispettato in quanto il componente ridisegnato è un componente nuovo, e richiede una nuova richiesta d'offerta, aperta a un panel composto a discrezione dell'acquirente, sempre che non sussistano clausole nel merito. Nessuno ha rescisso nulla, nessuno ha violato accordi quadro, e il fornitore storico si ritrova a competere su un pezzo che magari aveva contribuito a progettare e migliorare. Se vince, vince a un prezzo più basso, limando margine. Se perde, perde tutto in una sola tornata. Quando Volkswagen completò l'integrazione di Man e Scania dichiarò sinergie annue per almeno duecento milioni, indicando che i risparmi sarebbero arrivati prima dalle attività di approvvigionamento, poi da ricerca e sviluppo e produzione. Prima gli acquisti. Sempre prima gli acquisti. Non è una specialità di Mumbai, è il modo in cui si integrano due costruttori di camion. Dalla proprietà intellettuale alla dipendenza da un solo cliente: ecco perché il secondo e terzo livello della filiera italiana rischiano più dei grandi fornitori tedeschi. Ridurre gli acquisti dall'Europa occidentale non significa automaticamente ridurre gli acquisti italiani. Germania, Francia, Belgio e Spagna sono Europa occidentale quanto l'Italia, e in valore assoluto la Germania pesa di più nel portafoglio di qualunque costruttore europeo. Il passaggio logico va ricostruito, altrimenti resta un'assunzione. Basta guardare dove si trova ciascuno nella piramide. I grandi primi livelli tedeschi come Bosch, ZF e Knorr Bremse detengono proprietà intellettuale sui sistemi, non sui singoli pezzi. Vendono una centralina, un impianto frenante, un cambio automatizzato, con software e omologazioni incorporate. Spostarli richiede riprogettare il veicolo, e nessun compratore lo fa per un punto di margine. Il secondo e terzo livello italiano lavora invece in prevalenza su disegno del cliente. Chi esegue un disegno altrui è per definizione sostituibile con una gara, ovunque abbia collocato la sua prestigiosa sede. Da qui il ponte con l'Europa orientale Polonia, Romania, Slovacchia, Ungheria e Turchia hanno costruito negli ultimi vent'anni una capacità di stampaggio, lavorazione meccanica e assemblaggio qualificata sugli

standard automobilistici europei, con costo del lavoro inferiore e prossimità logistica sufficiente agli stabilimenti di Suzzara, Brescia, Madrid e Valladolid. La sovrapposizione con le lavorazioni italiane è alta proprio nelle fasce a minore contenuto di proprietà intellettuale. Il confronto avviene lì, non sui sistemi tedeschi. C'è poi una convinzione diffusa ed errata, ovvero che il rischio si distribuisca in proporzione alla dimensione. La catena tende a funzionare al contrario. Il primo livello è spesso una multinazionale con clienti su tre continenti e una tornata persa la assorbe con relativa facilità. Il secondo ha margini sottili e qualche cliente alternativo. Il terzo lavora su una sola linea, con macchine comprate per quella linea, e incassa da un unico committente. Tende a cedere per primo, e quando cede la linea si ferma comunque, perché un fornitore qualificato non si sostituisce in una settimana. La pressione, del resto, arriva da ogni lato. Bosch, ZF e Schaeffler hanno annunciato tra il 2024 e il 2025 riduzioni di organico in Germania che sommate superano le decine di migliaia di posizioni. I numeri italiani dicono che la contrazione è cominciata prima. Secondo l'Osservatorio sulla componentistica automotive italiana curato da **Anfia** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e dalla Camera di commercio di Torino, l'universo conta 2134 Imprese, 168.000 addetti e 55,5 miliardi di fatturato nel 2024, in calo del sei per cento, con le perdite maggiori tra i fornitori di moduli e i subfornitori di lavorazioni. I nove mesi decisivi dopo il closing: come si costruisce il primo budget acquisti della nuova proprietà e quando possono arrivare le nuove assegnazioni. Il calendario che segue è una ricostruzione basata sul ciclo di bilancio indiano, non un documento aziendale, ma il closing arriva entro settembre 2026 e i conti si consolidano dal trimestre di ottobre. Da lì parte la mappatura: arrivano i questionari, le richieste di distinta costi aperta, le visite agli stabilimenti, le giornate fornitori. In questa fase quasi tutti ricevono rassicurazioni, ed è normale che sia così. Del resto, una lettera alla filiera Tata Motors l'ha già inviata nell'estate del 2025, garantendo occupazione e commesse. L'esercizio finanziario indiano si chiude il 31 marzo. La pianificazione dell'esercizio successivo si costruisce quindi tra novembre e febbraio, si approva a marzo, entra in vigore il primo aprile. Sarebbe il primo budget acquisti disegnato interamente dalla nuova proprietà, con obiettivi di risparmio, panel e percentuali di spostamento verso Est. Le prime tornate di assegnazione potrebbero mature tra la primavera e l'estate del 2027. Nove mesi, salvo rinvii. Questa è la finestra temporale utile per cambiare posizione negoziale, nel frattempo gli ordini in essere continueranno a fluire. La filiera si troverà in uno stato di metastabilità, apparentemente ferma ma già pronta a precipitare al primo urto. I segnali intermedi sono riconoscibili, come la distinta costi da aprire voce per voce, il questionario sulla capacità produttiva in Polonia, Romania, Slovacchia. Elementi che presi da soli appaiono passaggi amministrativi, ma che, messi in fila, sono un percorso preciso, quasi una istruttoria. Dal know-how proprietario alla revisione dei contratti, fino alla diversificazione dei ricavi: le sei contromisure con cui la filiera italiana può affrontare la nuova fase dopo il passaggio di Iveco a Tata Motors. La soglia non deriva da una norma, secondo i criteri normalmente adottati nelle istruttorie bancarie e nelle due diligence industriali, quando un cliente supera il trenta per cento del fatturato l'impresa viene classificata come dipendente, e sopra il quaranta la classificazione diventa quasi automatica. Il potere contrattuale si riduce fortemente, senza sparire. Restano leve, e vanno usate adesso. Separare ciò che si esegue da ciò che si possiede. Un fornitore che lavora esclusivamente su disegno del cliente è sostituibile con una gara. Chi detiene processo proprietario, brevetti di lavorazione, parametri di trattamento termico e tolleranze ottenute con attrezzature proprie è molto più difficile da sostituire. La mappatura del proprio know-how di processo, distinta dal disegno altrui, è il primo esercizio da fare. Verificare la proprietà di stampi e attrezzature. Chi ha pagato lo stampo, chi lo ammortizza, che cosa succede a fine contratto. Molti contratti italiani della componentistica su questo punto sono ambigui, e l'ambiguità in rinegoziazione pesa contro chi fabbrica, mai contro chi acquista. Rivedere durata e preavviso. Un preavviso di sei mesi su una fornitura con investimenti dedicati ammortizzabili in sette anni è una clausola sbilanciata, al limite del suicidio economico. La legge 192 del 1998 sulla subfornitura, all'articolo 9, vieta l'abuso di dipendenza economica, e la giurisprudenza ha riconosciuto rilievo alla rottura ingiustificata di rapporti consolidati con investimenti specifici. Resta un argomento negoziale, da costruire prima e non dopo la lettera. Aggregarsi per competere su moduli. Se il compratore sposta l'acquisto verso sottoinsiemi, il piccolo specialista esce dal panel per ragioni di perimetro. Consorzi e reti d'impresa restano lo strumento più efficace, come verificato nel Baden Württemberg. Costruire ricavi che non dipendono dalla linea di montaggio. L'Osservatorio **Anfia** registra che nel 2024 le uniche categorie in crescita sono state gli specialisti del motorsport e dell'aftermarket. Ricambi, circolante, applicazioni fuori strada, agricoltura, movimento terra. È il cuscinetto che permette di rifiutare uno sconto. Chiedere che il monitoraggio parlamentare delle prescrizioni includa una rendicontazione periodica sulla quota di acquisti realizzata presso fornitori con sede in Italia. Nessun costruttore europeo pubblica quel dato oggi, il che rende l'indicatore anche più utile. Serve una voce dentro un monitoraggio che già esiste. Gli stabilimenti possono restare dove sono. La filiera no: perché il vero banco di prova dell'operazione Tata-Iveco sarà la competitività dei fornitori

italiani Nel bilancio 2025 di Iveco, tra le cause della minore redditività della divisione Bus, accanto al ritardo di avvio dello stabilimento di Annonay, compaiono i ritardi dei fornitori. Un anno prima del cambio di proprietà la catena europea già faticava a consegnare in tempo. I nuovi proprietari arriveranno a settembre trovando quel dato scritto nero su bianco, e probabilmente lo useranno. Il golden power può impedire che una fabbrica lasci l'Italia. Non può impedire che ogni mese un altro codice articolo venga assegnato altrove. Quando l'ultimo fornitore chiuderà, gli stabilimenti saranno ancora lì, ma si saranno mutati in mere linee di assemblaggio alimentate da una filiera che non parla più italiano. FONTI Business Today, dichiarazioni di Girish Wagh sull'integrazione Iveco e sull'approvvigionamento europeo, 25 giugno 2026. [businessday.in](https://www.businessday.in) Iveco Group, risultati 2025 e primo trimestre 2026, e dichiarazioni di Suzanne Heywood sul closing (Il Sole 24 Ore e Reuters, giugno 2026). Osservatorio sulla componentistica automotive italiana e sui servizi per la mobilità, [Anfia](https://www.anfia.it) e Camera di commercio di Torino, edizione 2025. Jaguar Land Rover, investimenti nello stabilimento motori di Wolverhampton e contratti con fornitori britannici, 2011 e 2015, e documentazione societaria Tata Motors depositata alla Ses. Transport Topics, sinergie da approvvigionamento dichiarate da Volkswagen nell'integrazione di Man e Scania.

Flotte & finanza

ANFIA: trade automotive in Italia ad Aprile 2026



Nei primi quattro mesi del 2026, il valore delle **importazioni italiane di autoveicoli nuovi** è cresciuto del 9,2% rispetto allo stesso periodo del 2025. Questo grazie all'incremento del 11,8% delle autovetture che ha compensato il calo del 9,7% dei veicoli industriali. L'export ha registrato una dinamica più contenuta, crescendo complessivamente dello 0,8%, con un aumento dello 0,7% per i veicoli industriali e dello 0,9% per le auto. L'asimmetria nei flussi ha generato un deficit commerciale di circa 8,3 miliardi di euro per le autovetture, a fronte di un avanzo di 218,2 milioni di euro per i mezzi industriali. L'Europa si conferma l'area predominante per l'import, da cui proviene l'86,4% del valore totale, e assorbe il 66,6% delle esportazioni. Tra i **mercati extra-europei di sbocco spiccano gli Stati Uniti con il 15,6%**, seguiti da Giappone al 5,4% e Corea del Sud all'1,3%. Parallelamente, la filiera della componentistica automotive ha mostrato una solida espansione, con un aumento del 9,0% per le importazioni e del 4,6% per le esportazioni, consolidando un saldo attivo di circa 2,2 miliardi di euro, un valore vicino ai 2,3 miliardi del primo quadrimestre del 2025.

Anche in questo settore gli scambi sono concentrati nel Vecchio Continente, che rappresenta il 79,5% degli acquisti e l'82,3% delle vendite italiane. Al di fuori dell'Europa, l'Asia si attesta come la principale macroarea di origine delle merci con il 15,2% dell'import, mentre il Nord America si conferma la prima destinazione extra-UE con il 6,8% dell'export.

A livello di singoli Stati, la Germania mantiene la leadership assoluta sia come fornitore, coprendo il 24,1% del mercato, sia come cliente, assorbendo il 19,2% dell'export della componentistica italiana. Il quadro dei principali partner commerciali si completa con Francia e Cina per i flussi in entrata, e con Francia e Spagna per quelli in uscita.



Autocarri e trainati tornano in terreno positivo

■ Analizzando nel dettaglio il mercato di giugno 2026 (analisi Anfia), nel mese sono stati rilasciati 2.693 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+6,7% rispetto a giugno 2025) e 1.489 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+14,4%), suddivisi in 116 rimorchi (-21,6%) e 1.373 semirimorchi (+19%).

Nei primi sei mesi del 2026 si contano 15.002 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 4% in più rispetto a gennaio-giugno 2025, e 7.798 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+1,5% rispetto a gennaio-giugno 2025), così ripartiti: 680 rimorchi (-7,1%) e 7.118 semirimorchi (+2,4%).

Per gli autocarri, a gennaio-giugno 2026 tutte e quattro le aree geografiche registrano una crescita: il Nord-Est a doppia cifra (+11,6%), mentre l'incremento è più contenuto nell'area Sud e Isole (+2,5%), nel Nord-Ovest (+0,5%) e nelle regioni del Centro (+0,3%).

Per classi di peso, nel primo semestre dell'anno mantengono una variazione positiva i veicoli sopra le 5 e fino a 8 tonnellate (+15,3%), seguiti dai veicoli pesanti sopra le 16 tonnellate (+5,6%). In flessione a doppia cifra, invece, i veicoli sopra le 3,5 e fino a 5 tonnellate (-46,2%), mentre il calo è più lieve per i veicoli sopra le 8 e fino a 12,5 tonnellate (-3%) e per i veicoli sopra le 12,5 e fino a 16 tonnellate (-0,8%).

Nei primi sei mesi del 2026, gli autocarri rigidi registrano un calo del 6,7%, mentre i trattori stradali chiudono a +15,3%. Nello stesso periodo, incrementano i veicoli da cantiere (+15,3%) e i veicoli stradali (+2,6%).

Analizzando il mercato per alimentazione, nei primi sei mesi del 2026 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta dell'1,2% (era dell'1,6% a gennaio-giugno 2025), per un totale di 185 unità, mentre gli autocarri elettrici, ibridi benzina/elettrico e ibridi gasolio/elettrico rappresentano l'1,4% del totale (il 2,7% a gennaio-giugno 2025).

In riferimento ai veicoli trainati, nei primi sei mesi dell'anno si confermano in crescita tre aree geografiche su quattro: +7,6% il Centro, +6,7% le regioni del Nord-Ovest e +5,6% il Nord-Est. In flessione l'area del Sud e Isole (-8%).

Le marche estere totalizzano 4.506 libretti di circolazione (+3,5%); variazione negativa, invece, per le marche nazionali (-1,1%), con 3.292 libretti.



ATTUALITÀ INDUSTRIA DELL'AUTO

FORMULA MAROCCO

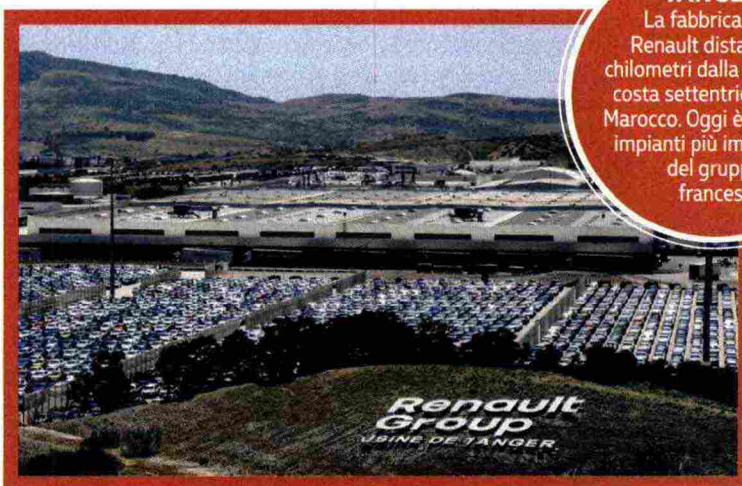
Il Paese magrebino ha investito con lungimiranza per creare fabbriche dedicate alle quattro ruote ed enormi vantaggi competitivi. Che aveva anche l'Italia, prima di disperderli in modo miope

di Rosario Murgida

Visitare oggi una fabbrica di auto non riserva grandi sorprese. Cambiano i volti dei lavoratori, i macchinari e i prodotti, ma i processi industriali sono ormai standardizzati. Può essere più che altro l'ambiente circostante a fornire spunti di riflessione: è il caso della fabbrica Renault di Tangeri, in Marocco. L'abbiamo visitata a giugno, nel pieno del dibattito sul made in

UE, uno dei pilastri dell'Industrial accelerator act della Commissione europea più criticati dall'Acea. L'associazione dei costruttori ha chiesto, prima di tutto, di non escludere Regno Unito, Turchia e, per l'appunto, Marocco dal trattamento preferenziale da accordare alle produzioni continentali. Ma a precise condizioni, quelle necessarie per evitare il pericolo evidenziato dal nostro direttore editoriale, Gian Luca Pellegrini, nello scorso numero di Quattroruote: l'accordo di libero scambio tra Rabat e Bruxelles garantisce ai tanto temuti cinesi (già oggi tra i maggiori partner commerciali del Marocco) una base industriale competitiva, a due passi dall'Europa, libera dai vincoli comunitari. E, quindi, un accesso privilegiato al mercato UE.

Torniamo al nostro tour a Tangeri, perché ci consente di comprendere le leve sfruttate dai marocchini per accrescere il loro peso nell'automotive globale. A tal fine, faremo anche un confronto con l'Italia. Il motivo? Siamo tornati a casa con un po' di amaro in bocca: il Marocco ci ha superato, per lo meno in



TANGERI

La fabbrica della Renault dista pochi chilometri dalla città sulla costa settentrionale del Marocco. Oggi è uno degli impianti più importanti del gruppo francese

ri Med (vedere il riquadro a pagina 50): si tratta, in sostanza, dell'unico interlocutore per qualsiasi realtà interessata a investire nell'area. E in tale veste, e con tutti i servizi forniti, garantisce un taglio netto di costi e tempi.

Pensate ora, invece, alle aziende desiderose di impegnare risorse in Italia, ma bloccate per anni, se non decenni, dalla buro-

termini di volumi (sull'alto di gamma della Motor Valley non c'è ovviamente partita), grazie a una visione tanto lungimirante, quanto è stata miope la politica italiana nel disperdere enormi vantaggi competitivi.

UN ECOSISTEMA EFFICIENTE

Partiamo da un presupposto. L'industria marocchina è in ascesa grazie agli investimenti di costruttori e fornitori, ma è bene non cadere nelle solite considerazioni sui bassi costi del lavoro. Si trattasse soltanto di quelli, vi sarebbero decine di aree ben più attrattive. In realtà, in un'industria capital intensive come l'automotive, il lavoro pesa meno di energia, burocrazia e logistica. E in Marocco abbiamo toccato con mano quel Sacro Graal cercato spesso invano dai colossi del settore: un ecosistema efficiente.

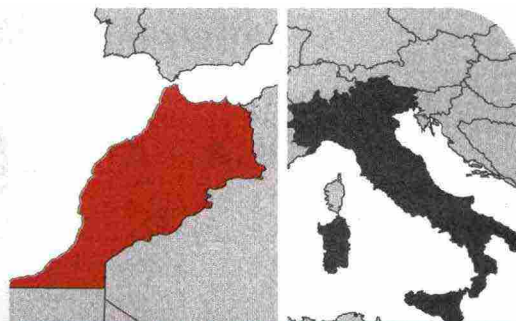
Gran parte del merito è del re Mohammed VI, che fin dal suo insediamento, nel 1999, ha varato profonde riforme economiche e ha promosso gli investimenti nell'auto. Come? Una delle leve è l'agenzia Tange-

crazia e dalla pleora di enti coinvolti nei processi autorizzativi. È quindi più che comprensibile l'intenzione del governo di estendere a tutto il territorio la Zes Unica, il modello di semplificazioni e agevolazioni per il Mezzogiorno che - sia pure tra luci e ombre - sta producendo risultati. In Marocco, un meccanismo del genere è attivo da decenni ed è, per l'appunto, l'agenzia Tangeri Med.

Basta un esempio per capire quanto questo ente stia creando condizioni di contesto favorevoli agli investimenti. La fabbrica della Renault è collegata da anni al porto di Tangeri da una linea ferroviaria di circa trenta chilometri a uso quasi esclusivo della Losanga: le automobili escono dalle catene di montaggio e vengono quasi subito trasferite in un vicino parcheggio e poi su appositi treni. Potete ben comprendere che cosa significhi questo processo in termini di riduzione dei costi e, quindi, di miglioramento della competitività. A tal fine, è il caso di fare un confronto con quanto avvenuto nel nostro Mezzogiorno. Il porto di Gioia Tauro, in →

**MOHAMMED VI**

Re del Marocco dal 1999, è stato fautore di profonde riforme politiche, economiche e sociali sin dai primi anni di regno (la foto risale a qualche anno fa)

**REALTÀ ALLO SPECCHIO****38,8****MILIONI**

Sono gli abitanti del Marocco, secondo elaborazioni Worldometer su dati Onu (nel 2020 erano 36,5 milioni). L'età media è di 30,1 anni.

58,9**MILIONI**

È la popolazione residente in Italia secondo l'Istat. Dal 2020 è stato perso 1 milione di abitanti. L'età media è di ben 48,6 anni.

182,6**MILIARDI**

Il Pil (in dollari) del Marocco nel 2025. La crescita, rispetto al 2024, è stata del 4,9%. Il reddito pro capite è stimato in 4.842 dollari (fonte: Fmi).

2.550**MILIARDI**

Il nostro Pil (in dollari) nel 2025. La crescita è stata dello 0,54%. Il reddito pro-capite è salito da 40.405 a 43.270 dollari grazie al calo della popolazione.

3**FABBRICHE**

Il Marocco conta tre grandi impianti di assemblaggio: il gruppo Renault ne ha due fra Tangeri e Casablanca. Stellantis ne ha uno a Kenitra.

8**FABBRICHE**

Nel nostro Paese, sono ancora attivi otto grandi impianti: Mirafiori, Pomigliano, Cassino, Melfi, Modena, Atessa, Maranello e Sant'Agata Bolognese.

502**MILA**

Nel 2025, secondo l'Oica, sono stati prodotti 501.965 auto e furgoni (+25%). La produzione totale di veicoli ha toccato il milione di unità.

388**MILA**

L'anno scorso, secondo l'Anfia, abbiamo sfornato 388.022 vetture e furgoni (-21,2%). Con autobus e camion si è arrivati a 474.044 veicoli.

14,7**MILIARDI**

È il valore (in euro) dell'export automotive nel 2025 (fonte: ministero dell'Industria). L'80% dei quali ha preso la strada dell'Unione Europea.

40,8**MILIARDI**

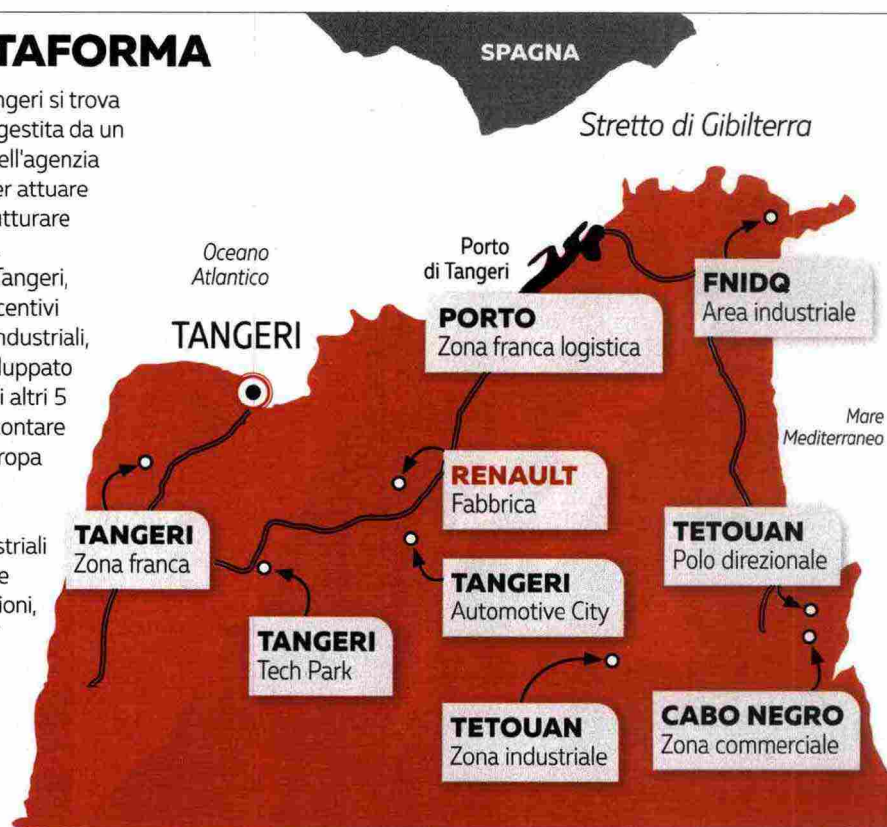
È quanto l'Italia ha esportato l'anno scorso tra veicoli (16,1 miliardi) e componentistica (24,7 miliardi). Anche per noi la UE pesa per oltre l'80% (fonte: Anfia).

ATTUALITÀ INDUSTRIA DELL'AUTO

TANGERI MED

PIÙ DI UNA PIATTAFORMA

La fabbrica del gruppo Renault a Tangeri si trova al centro di un piattaforma economica gestita da un unico interlocutore pubblico. Si tratta dell'agenzia speciale Tangeri Med, nata nel 2002 per attuare il progetto di industrializzare e infrastrutturare l'hinterland dell'omonima città costiera. Non controlla solo lo scalo portuale di Tangeri, ma gestisce pure le zone franche, gli incentivi agli investimenti per imprese e parchi industriali, logistici, direzionali e tecnologici (ha sviluppato oltre 3 mila ettari di terreni e dispone di altri 5 mila ettari ancora vergini). Inoltre, può contare su diverse altre attività tra Africa ed Europa (è presente in 21 porti e 35 terminal) e fornisce un ampio spettro di servizi: dalla progettazione delle strutture industriali alla fornitura di elettricità, dalla gestione dei rifiuti e dell'acqua alle telecomunicazioni, fino alla cybersecurity. Le sole attività industriali contano 1.500 aziende, per oltre 145 mila dipendenti e 18 miliardi di euro di giro d'affari. Il fulcro è rappresentato dall'industria automobilistica con 11 miliardi di ricavi totali e oltre 200 imprese.



Qui sopra e a fianco, alcune immagini delle attività all'interno del complesso industriale del gruppo Renault a Tangeri.

1. Un operaio alle prese con l'assemblaggio di un motore.
2. Uno dei treni che partono dall'impianto diretti verso il porto della città.
3. Una fase della catena di montaggio.
4. Due Dacia Sandero appena uscite dall'impianto, dirette verso l'area logistica.



La foto mostra l'estensione del porto di Tangeri e la sua posizione: sullo sfondo, la Rocca di Gibilterra. Posizionato a ridosso dell'omonimo stretto, lo scalo è al centro delle principali rotte commerciali che attraversano l'Oceano Atlantico e il Mediterraneo



→ Calabria, nasce nel quadro dell'ennesima promessa di sviluppo abortita e per anni ha rischiato di rimanere una cattedrale nel deserto per la carenza di infrastrutture. Solo con il governo Draghi, tra il 2021 e il 2022, è arrivato l'atteso potenziamento del nodo ferroviario. Sarà un caso, ma di recente la BYD ha scelto proprio lo scalo calabrese come hub logistico per il Centro-Sud. E tutto si deve ad appena 60 milioni di euro, ma si è dovuto aspettare 30 anni.

Un altro caso è ancora più eclatante, perché dimostra i danni irreversibili prodotti dalla miopia politica: Termini Imerese, in Sicilia. L'ex sito Fiat non era vicino al mare come la Renault di Tangeri: era letteralmente sul mare. I suoi cancelli distavano poche decine di metri dalla battaglia e meno di dieci chilometri dal porto. Eppure, l'ex Lingotto non aveva alcun accesso alle strutture portuali ed era costretto a spedire le Lancia Ypsilon ivi prodotte a Catania, utilizzando non treni, bensì bisarche, per un aggravio di costi di almeno mille euro per vettura. In sostanza, il grande vantaggio competitivo di Termini Imerese (guardate una mappa geografica: l'Italia è

un ponte naturale tra l'Europa e l'Africa e il nostro Mezzogiorno è al centro del bacino più trafficato al mondo, il Mediterraneo) è stato disperso dall'incapacità delle autorità locali e, in parte, nazionali di creare le condizioni di contesto favorevoli alle attività d'impresa evocate a gran voce e di frequenza da Marchionne negli anni precedenti la chiusura dell'impianto.

A Tangeri, invece, si fa di tutto per favorire le imprese: la Renault è al centro di una piattaforma industriale, logistica, commerciale e tecnologica perfettamente integrata e interconnessa: il sito è collegato da un'autostrada appositamente costruita alla zona franca, dove molti fornitori hanno sede e godono di benefici fiscali e doganali. Anche così si crea un ecosistema attrattivo.

Caso vuole che anche in Italia abbiamo una piattaforma analoga, ma la stiamo gradualmente e inesorabilmente distruggendo. Negli anni 80, la Fiat decide di realizzare un nuovo impianto secondo i canoni allora imperanti della fabbrica snella e integrata di ispi-

razione giapponese: cerca quindi un territorio vergine tra l'Italia e il Portogallo. Alla fine, opta per l'area industriale di San Nicola di Melfi per gli importanti sgravi fiscali e gli aiuti pubblici su metà dell'investimento, ma anche per la posizione geografica. Guardate di nuovo una mappa. Melfi è vicina alle au-

A TANGERI LE AUTORITÀ LOCALI FANNO DI TUTTO PER SOSTENERE GLI INVESTIMENTI INDUSTRIALI

tostrade Bologna-Taranto e Bari-Napoli ed è al centro di un reticolo di realtà (molte della galassia Fiat) attive ancor prima della nascita del polo lucano: a nord le fabbriche di Atessa, Foggia e Termoli, a est il distretto della mecatronica barese imperniato sull'ex centro ricerche Elasis (oggi Bosch), inventore del common rail, a ovest l'impianto di Pratola Serra, a sud l'ex Ilva di Taranto, allora un polo siderurgico all'avanguardia e con volumi tali da assicurare importanti economie di scala. Ebbene, oggi questo ecosistema è in fase di deterioramento e gran parte delle colpe sono della politica. Basta guardare la situazione delle strade intorno al polo lucano o leggere le cronache sull'ex Ilva per capire la miopia delle nostre autorità. E perché anche il Marocco ci ha superato.

10

MODELLI

Le tre fabbriche marocchine producono auto e microcar, tra cui la bestseller europea Dacia Sandero

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

© Riproduzione riservata

089849-IT073K

L'INTERVISTA

Vavassori "La Cina ci sta divorando l'Ue cambi strategia, saremo in piazza"

Il numero uno della filiera dei componenti avverte: "Pechino ci porta via un milione di auto a rischio 500mila posti"

di **DIEGO LONGHIN**
ROMA

Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione dei produttori della filiera auto italiana, partiamo dalla Germania: Bmw, Volkswagen, Porsche, Mercedes. Conti brutti e piani di ristrutturazione. Cosa sta succedendo davvero?

«Ci sono due effetti. Dal 2019 a oggi i costruttori europei hanno perso circa 4 milioni di veicoli prodotti e non recuperati. Per anni hanno rincorso piani di recupero "entro X anni", poi, dopo sei anni, stanno prendendo atto che l'obiettivo era troppo ambizioso. Quei volumi, in larga parte, sono stati persi».

L'altro effetto?

«Negli ultimi quattro anni si è aggiunto un fattore esterno dirompente: l'assalto cinese. Qualcuno se ne sta accorgendo solo adesso, ma io lo dico almeno da due anni. Hanno preso una fetta di quei 4 milioni di vetture. E non si fermeranno. Il combinato di questi due fattori spinge le case premium tedesche – e anche il *mass market* – a fare quello che si chiama *right sizing*, revisione di dimensioni, perimetro e volumi. Volkswagen, per esempio, non produce più gli 11 milioni di vetture pre-Covid: ne produce nove. Prima teneva piani da undici senza sapere quando sarebbero diventati reali; adesso ridimensiona».

E in più si è ristretto il mercato cinese...

«Esatto. Prima del Covid, il 70% degli acquisti in Cina riguardava auto europee. Oggi i cinesi

comprano solo il 30% di marchi europei. Anche questo ha convinto i tedeschi che l'età dell'oro è finita».

Quanto pesa tutto ciò sulla componentistica?

«Moltissimo. L'80% del valore di un veicolo è fatto da componenti. Quando un costruttore dice "ridimensiono un'unità", in realtà l'intera catena ne perde almeno tre. Sommando i numeri di Porsche, Bmw, Volkswagen e dei lavoratori che hanno lasciato o che lasceranno siamo vicini, in prospettiva, allo scenario che Clepa e Pwc avevano già indicato: una transizione mal gestita può mettere a rischio oltre mezzo milione di posti di lavoro».

Qual è la strategia cinese?

«Giocare fortissimo sul prezzo, con il supporto dello Stato. Una volta raso al suolo l'ecosistema europeo tra componentistica e produzione, decidono loro. E molti costruttori europei, invece di puntare su tradizione, innovazione, componentistica avanzata, fanno *maquillage* e chiedono ai fornitori di acquistare parti cinesi. Si stanno calando nel campo di gioco cinese, dove siamo più deboli».

Legare il made in Europe almeno al 70% di quota di componentistica

è sufficiente?

«No. È un fazzoletto su un letto a due piazze: non copre niente. Inoltre, quando i 27 Stati vogliono considerare europei anche Paesi fuori dall'Unione come il Marocco o l'Algeria, oppure la Turchia, è una follia. I 27 sono i 27 dell'Ue, altrimenti rischiamo di far crollare un sistema enorme – 13 milioni di occupati, l'8% del Pil europeo, il settore con più brevetti. Vogliamo fare la fine dei telefonini?».

Cioè?

«Oggi in Europa non produciamo praticamente più nulla: elettronica di consumo, tablet, pc. Ora nel mirino c'è l'automotive, da cui dipendono acciaio, chimica, macchine

utensili. E questo non deve succedere: è un pilastro della nostra autonomia strategica».

È già troppo tardi?

«No. Sui conti correnti europei ci sono 10 mila miliardi fermi: in Italia 1.600. Vanno messi all'opera. Si creino super-compagnie europee pubbliche, con vantaggi fiscali, dove poter investire senza tassare le plusvalenze. La Ue mette il 5% di capitale per garantire solidità. Cinque filiere: cloud, IA, quantum computing, automotive, energia. Draghi l'ha scritto nel rapporto sulla competitività del settembre 2024. Ma non lo stiamo seguendo. Andremo a Strasburgo per farci sentire».

Una manifestazione in piazza?

«Sì, nella seconda metà di ottobre, in coincidenza con la plenaria del Parlamento. Faremo come gli agricoltori. Vogliamo convincere la politica che serve protezione per il settore auto».

Cosa chiederete?

«Solo 11,5 grammi di flessibilità. È la differenza tra un 100% di riduzione di CO₂ allo scarico, al 2035, e il 90% che chiediamo noi. Sembra logico rischiare un'intera industria per 11,5 grammi, mentre i cinesi ci portano via un milione di vetture all'anno?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Manifestiamo a ottobre a Strasburgo: chiediamo solo 11,5 grammi di CO₂ in più per salvare un'industria

ROBERTO VAVASSORI
PRESIDENTE DELL'ANFIA

MOTORI / Mondo Motori

Vavassori (Anfia): 'La Cina ci sta divorando, scenderemo in piazza'

L'annuncio della manifestazione a Strasburgo a ottobre

ROMA, 02 agosto 2026, 11:26

Redazione ANSA

Condividi



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

L'associazione dei produttori della filiera auto italiana scenderà in piazza a Strasburgo "nella seconda metà di ottobre, in concomitanza con la sessione plenaria del Parlamento europeo", per chiedere una revisione delle politiche europee sul settore.

Lo annuncia il presidente di Anfia, Roberto Vavassori, in un'intervista al quotidiano La Repubblica.

"Faremo come gli agricoltori.

Vogliamo convincere la politica che serve protezione per il settore auto", afferma Vavassori, spiegando che la filiera chiederà "solo 11,5 grammi di flessibilità. È la differenza tra un 100% di riduzione di CO2 allo scarico, al 2035, e il 90% che chiediamo noi. Sembra logico rischiare un'intera industria per 11,5 grammi, mentre i cinesi ci portano via un milione di vetture all'anno?".

"Negli ultimi quattro anni si è aggiunto un fattore esterno dirompente: l'assalto cinese", sostiene e aggiungendo che una transizione gestita in questo modo potrebbe mettere a rischio "oltre mezzo milione di posti di

lavoro" nella filiera europea.

"Sui conti correnti europei ci sono 10mila miliardi fermi: in Italia 1.600.

Vanno messi all'opera", afferma.

"Si creino super-compagnie europee pubbliche, con vantaggi fiscali, dove poter investire senza tassare le plusvalenze. La Ue mette il 5% di capitale per garantire solidità. Cinque filiere: cloud, IA, quantum computing, automotive, energia", spiega.

"Draghi l'ha scritto nel rapporto sulla competitività del settembre 2024. Ma non lo stiamo seguendo. Andremo a Strasburgo per farci sentire", conclude Vavassori.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

Vavassori, Anfia: «La Cina ci sta divorando, scenderemo in piazza a Strasburgo»

condividi l'articolo



L'associazione dei produttori della filiera auto italiana scenderà in piazza a Strasburgo «nella seconda metà di ottobre, in concomitanza con la sessione plenaria del Parlamento europeo», per chiedere una revisione delle politiche europee sul settore. Lo annuncia il presidente di **Anfia**, Roberto Vavassori, in un'intervista al quotidiano La Repubblica. «Faremo come gli agricoltori. Vogliamo convincere la politica che serve protezione per il settore auto», afferma Vavassori, spiegando che la filiera chiederà «solo 11,5 grammi di flessibilità. È la differenza tra un 100% di riduzione di CO2 allo scarico, al 2035, e il 90% che chiediamo noi. Sembra logico rischiare un'intera industria per 11,5 grammi, mentre i cinesi ci portano via un milione di vetture all'anno?».

«Negli ultimi quattro anni si è aggiunto un fattore esterno dirompente: l'assalto cinese», sostiene e aggiungendo che una transizione gestita in questo modo potrebbe mettere a rischio «oltre mezzo milione di posti di lavoro» nella filiera europea. «Sui conti correnti europei ci sono 10mila miliardi fermi: in Italia 1.600. Vanno messi all'opera», afferma. «Si creino super-compagnie europee pubbliche, con vantaggi fiscali, dove poter investire senza tassare le plusvalenze. La Ue mette il 5% di capitale per garantire solidità. Cinque filiere: cloud, IA, quantum computing, automotive, energia», spiega. «Draghi l'ha scritto nel rapporto sulla competitività del settembre 2024. Ma non lo stiamo seguendo. Andremo a Strasburgo per farci sentire», conclude Vavassori.

condividi l'articolo



ECONOMIA



NUMERI OTTIMI

Eurostat, il mercato auto green accelera: +30% immatricolazioni Bev in Ue nel 2025 e +34% ibride plug-in



LA STRATEGIA

Provost (ceo Renault Group): «Nessun taglio alla produzione, l'obiettivo è essere più competitivi»



Il Messaggero

ACCEDI - REGISTRATI LE TUE NOTIZIE

ITALIA ECONOMIA SPETTACOLI E CULTURA GOSSIP SPORT TECNOLOGIA LE ALTRE SEZIONI ▼

Motori

Seguici su

inserisci testo...



HOME COSTRUTTORI NEWS ANTEPRIME PROVE SPECIALI MOTORSPORT DUERUOTE

ALTRE SEZIONI ▼

VIDEO FOTO

ECONOMIA

SICUREZZA

ECOLOGIA

EVENTI

NORMATIVE

INTERVISTE

STORICHE

SHARING

PNEUMATICI

COMMERCIALI

NAUTICA

Vavassori, Anfia: «La Cina ci sta divorando, scenderemo in piazza a Strasburgo»

condividi l'articolo



L'associazione dei produttori della filiera auto italiana scenderà in piazza a Strasburgo «nella seconda metà di ottobre, in concomitanza con la sessione plenaria del Parlamento europeo», per chiedere una revisione delle politiche europee sul settore. Lo annuncia il presidente di **Anfia**, Roberto Vavassori, in un'intervista al quotidiano La Repubblica. «Faremo come gli agricoltori. Vogliamo convincere la politica che serve protezione per il settore auto», afferma Vavassori, spiegando che la filiera chiederà «solo 11,5 grammi di flessibilità. È la differenza tra un 100% di riduzione di CO2 allo scarico, al 2035, e il 90% che chiediamo noi. Sembra logico rischiare un'intera industria per 11,5 grammi, mentre i cinesi ci portano via un milione di vetture all'anno?».

«Negli ultimi quattro anni si è aggiunto un fattore esterno dirompente: l'assalto cinese», sostiene e aggiungendo che una transizione gestita in questo modo potrebbe mettere a rischio «oltre mezzo milione di posti di lavoro» nella filiera europea. «Sui conti correnti europei ci sono 10mila miliardi fermi: in Italia 1.600. Vanno messi all'opera», afferma. «Si creino super-compagnie europee pubbliche, con vantaggi fiscali, dove poter investire senza tassare le plusvalenze. La Ue mette il 5% di capitale per garantire solidità. Cinque filiere: cloud, IA, quantum computing, automotive, energia», spiega. «Draghi l'ha scritto nel rapporto sulla competitività del settembre 2024. Ma non lo stiamo seguendo. Andremo a Strasburgo per farci sentire», conclude Vavassori.

condividi l'articolo



ECONOMIA



NUMERI OTTIMI

Eurostat, il mercato auto green accelera: +30% immatricolazioni Bev in Ue nel 2025 e +34% ibride plug-in



LA STRATEGIA

Provost (ceo Renault Group): «Nessun taglio alla produzione, l'obiettivo è essere più competitivi»

L'INFORMAZIONE VIVE CON TE

9€/mese per 1 anno

VAI ALLA PROMO



Vavassori, Anfia: «La Cina ci sta divorando, scenderemo in piazza a Strasburgo»

condividi l'articolo



L'associazione dei produttori della filiera auto italiana scenderà in piazza a Strasburgo «nella seconda metà di ottobre, in concomitanza con la sessione plenaria del Parlamento europeo», per chiedere una revisione delle politiche europee sul settore. Lo annuncia il presidente di **Anfia**, Roberto Vavassori, in un'intervista al quotidiano La Repubblica. «Faremo come gli agricoltori. Vogliamo convincere la politica che serve protezione per il settore auto», afferma Vavassori, spiegando che la filiera chiederà «solo 11,5 grammi di flessibilità. È la differenza tra un 100% di riduzione di CO2 allo scarico, al 2035, e il 90% che chiediamo noi. Sembra logico rischiare un'intera industria per 11,5 grammi, mentre i cinesi ci portano via un milione di vetture all'anno?».

«Negli ultimi quattro anni si è aggiunto un fattore esterno dirompente: l'assalto cinese», sostiene e aggiungendo che una transizione gestita in questo modo potrebbe mettere a rischio «oltre mezzo milione di posti di lavoro» nella filiera europea. «Sui conti correnti europei ci sono 10mila miliardi fermi: in Italia 1.600. Vanno messi all'opera», afferma. «Si creino super-compagnie europee pubbliche, con vantaggi fiscali, dove poter investire senza tassare le plusvalenze. La Ue mette il 5% di capitale per garantire solidità. Cinque filiere: cloud, IA, quantum computing, automotive, energia», spiega. «Draghi l'ha scritto nel rapporto sulla competitività del settembre 2024. Ma non lo stiamo seguendo. Andremo a Strasburgo per farci sentire», conclude Vavassori.

ECONOMIA



LO STUDIO
Esodo estivo, c'è la stangata carburanti: oltre 450 euro il costo della benzina da Torino a Palermo (a.r. 1.588 km). "Solo" 389 euro per il gasolio



NUMERI OTTIMI
Eurostat, il mercato auto green accelera: +30% immatricolazioni Bev in Ue nel 2025 e +34% ibride plug-in

Il boom delle auto elettriche cinesi “Gli incentivi sono andati a Pechino”

Il report della Uilm: Valgono il 39% delle immatricolazioni, in sei mesi +571%. Leapmotor è prima

CLAUDIA LUISE

Le auto cinesi hanno ormai conquistato il 12% del mercato italiano e, nel solo segmento delle elettriche, valgono il 39% delle immatricolazioni. Un risultato che, secondo sindacati e associazione dei costruttori, sarebbe stato favorito anche dagli incentivi varati dal Mimit, finiti per sostenere soprattutto i costruttori asiatici anziché la produzione europea. «Il provvedimento ha usato i fondi inutilizzati per le colonnine, in un Paese in cui l'infrastrutturazione non gode di ottima salute. In totale sono stati stanziati 600 milioni, volatilizzati in sole nove ore, una sorta di click day che ha finito per favorire i concorrenti asiatici. Avevamo avvisato il governo: così regalate soldi ai cinesi. Nessuno ha ascoltato», ha sostenuto il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori. A ottobre Anfia scenderà in piazza a Strasburgo per chiedere una revisione delle politiche europee sull'automotive. «Faremo come gli agricoltori. Vogliamo convincere la politica che serve protezione per il settore auto», ha spiegato Vavassori.

I numeri elaborati dalla Uilm sui dati Acea mostrano come l'avanzata cinese non riguardi soltanto il mercato italiano. Nei primi sei mesi del 2026, tra Unione europea, Efta e Regno Unito, sono state immatricolate 7,2 milioni di autovetture, in crescita del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2025. Nello stesso arco temporale i marchi cinesi hanno raggiunto 791 mila immatricolazioni, pari all'11% del mercato, contro le 478 mila dell'anno precedente, quando rappresentavano il 7%. Le loro vendite sono così aumentate del

65%, oltre dieci volte più rapidamente dell'intero mercato europeo. Considerando la sola Unione europea, le immatricolazioni complessive crescono del 5,7%, mentre quelle dei marchi cinesi aumentano del 62%, raggiungendo 548 mila unità e una quota del 9,3%.

L'Italia rappresenta uno dei mercati dove questa crescita è stata più evidente. Secondo la ricerca Uilm (sui dati Unrae), nei primi sei mesi del 2026 sono state immatricolate quasi 937 mila autovetture (+9,6%), mentre le vendite dei gruppi cinesi sono aumentate del 140%, portando la loro quota di mercato al 12%, contro il 5,5% dello stesso periodo del 2025. In appena sei mesi, i costruttori cinesi hanno già superato il volume di immatricolazioni registrato nell'intero 2025. L'effetto degli incentivi emerge nel comparto delle auto elettriche. Tra gennaio e giugno sono state vendute in Italia 79.613 vetture a batteria, il 77,5% in più rispetto a un anno prima. Di queste, il 39% appartiene a gruppi cinesi, contro il 10% del primo semestre 2025. Le immatricolazioni dei marchi cinesi sono così cresciute del 571%, mentre il mercato complessivo delle elettriche è aumentato del 77%. La ricerca Uilm evidenzia come il boom sia stato trainato soprattutto da Leapmotor (marchio cinese che ha creato una joint venture con Stellantis per la vendita in Europa), che rappresenta il 75% delle auto elettriche di Pechino vendute nel semestre e quasi il 30% dell'intero mercato nazionale delle Bev. Ed è passata da 1.404 a 23.355 vetture in un anno. All'opposto, l'unico modello

elettrico prodotto in Italia, la Fiat 500 Bev di Mirafiori, pesa appena l'1% delle immatricolazioni elettriche. E per il sindacato proprio «l'ulteriore stanziamento di incentivi statali, pari a 600 milioni di euro, ha favorito in gran parte i gruppi cinesi».

«I numeri sono inopinabili - osserva il segretario generale della Uilm, Davide Sperti -. Oggettivamente un modello di incentivi di quel tipo, basato principalmente sulla domanda, ha aiutato il consumo delle cinesi». Per questo, spiega, il sindacato ha chiesto al tavolo automotive convocato dal Mimit di modificare l'impostazione delle politiche di sostegno, affiancando agli incentivi alla domanda misure strutturali per la filiera produttiva.

Secondo Sperti, il settore ha bisogno di interventi sul costo dell'energia, di maggiori risorse per gli investimenti industriali, di sostegni agli stabilimenti e agli ammortizzatori sociali, in una fase caratterizzata dal sottoutilizzo della capacità produttiva europea e dalla crisi dell'industria automobilistica tedesca. Il rischio, aggiunge, è che i costruttori cinesi «non si limitino ad assemblare vetture in Europa ma trasferiscano tecnologie, software e batterie mantenendo il controllo del valore aggiunto, con conseguenze rilevanti per l'industria e l'occupazione europea». Da qui la richiesta di accelerare il progetto del Made in Europe e di subordinare gli incentivi a precisi vincoli industriali, occupazionali e tecnologici.

Per Anfia la risposta alla concorrenza cinese può essere vincolare gli incentivi pubblici alla produzione europea. Per questo l'associazio-



ne ha proposto di introdurre un criterio di "local content", definendo veicolo europeo solo quello con almeno il 70% di componenti, materiali, lavorazioni e manodopera realizzati nell'Unione. In questo modo, sostiene l'associazione, le risorse dei contribuenti rafforzerebbero la filiera industriale europea.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA

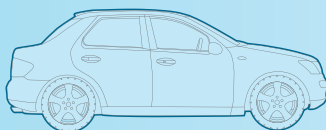
L'Anfia propone di sostenere veicoli con almeno il 70% di componenti europei

L'ANDAMENTO

Il parco auto in Italia

42 milioni

di vetture con un'età media di 13 anni

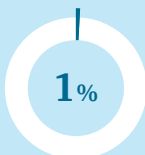


I principali marchi considerati



L'elettrico

30 giugno 2026

Le **auto elettriche** circolanti in Italia sono circa **435mila**

del totale delle auto circolanti nel nostro Paese

Le auto elettriche vendute rispetto al totale delle auto vendute nei primi 6 mesi



2025



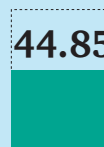
2026

Vendita delle auto elettriche nei primi 6 mesi

79.613

2026

+33mila



2025

L'avanzata di Pechino

Nei primi 6 mesi

Auto elettriche cinesi vendute:



del totale 2026

pari a poco più di **31mila auto**

del totale 2025

pari a poco più di **4.700 auto****571%**

L'aumento delle vendite di auto elettriche di gruppi cinesi

77%

Crescita complessiva del mercato italiano delle Bev

Fonte: Elaborazioni su dati E-Motus, Unrae e Aci

Withub

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

affaritaliani

Fondato nel 1996 da Angelo Maria Perrino

Direttore responsabile Marco Scotti



Sezioni

- [Economia](#)
- [Corporate](#)
- [Politica](#)
- [Esteri](#)
- [News](#)
- [Salute](#)
- [Sport](#)
- [ALTV](#)

Tendenze

- [Iran](#)
- [Ceuta](#)
- [Migranti](#)
- [Schengen](#)
- [Perù](#)
- [Ascolti tv](#)



[Meteo](#)

[Oroscopo](#)

[Home](#) » [Auto e Motori](#) » Vavassori **ANFIA** sfida Bruxelles: «La politica europea sull'auto cambi»

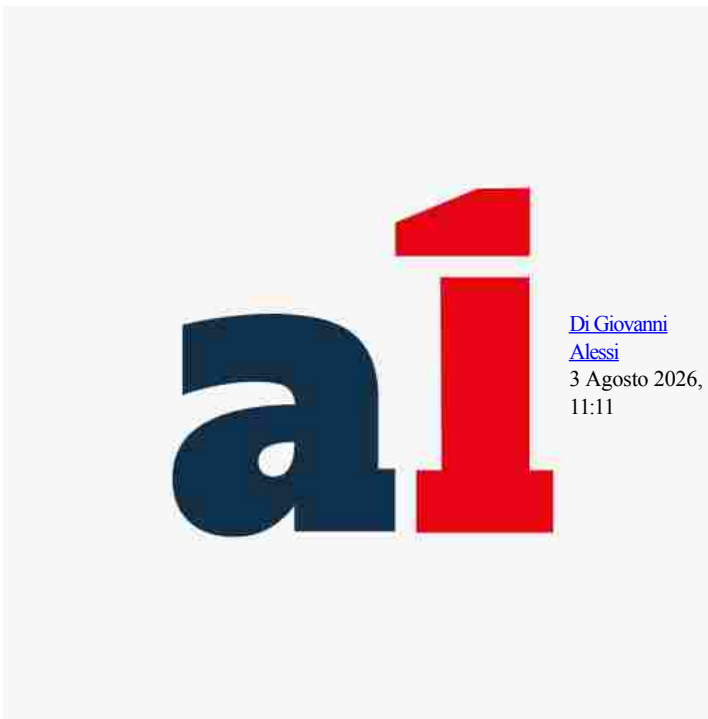
Vavassori **ANFIA** sfida Bruxelles: «La politica europea sull'auto cambi»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Presidente ANFIA



Seguici su



ANFIA

AUTO 2035

ROBERTO VAVASSORI

Leggi anche



una notte

**Urso: "Innescata una bomba sociale"**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

ANFIA prepara una manifestazione a Strasburgo e chiede più flessibilità sulle emissioni per difendere la filiera europea.

ANFIA porterà la protesta della filiera automobilistica a Strasburgo, chiedendo all'Unione europea di correggere le regole sulle emissioni previste per il 2035. L'annuncio arriva dal presidente **Roberto Vavassori**, che in un'intervista a **la Repubblica** ha indicato nella seconda metà di ottobre, durante una sessione plenaria del Parlamento europeo, il possibile momento della manifestazione.

L'iniziativa segnala quanto sia diventato profondo lo scontro sulla transizione dell'industria automobilistica. In discussione non c'è soltanto il futuro dei motori termici, ma la capacità dell'Europa di conservare **stabilimenti, fornitori, competenze tecnologiche e occupazione** mentre cresce la pressione dei costruttori cinesi.

La richiesta di **ANFIA** è di portare dal **100% al 90%** la riduzione delle emissioni allo scarico prevista per le nuove auto nel 2035. La differenza corrisponderebbe, secondo Vavassori, a una flessibilità di circa **11,5 grammi di CO₂**, utile per mantenere sul mercato una quota limitata di tecnologie diverse dall'elettrico puro.

L'associazione non propone di abbandonare la decarbonizzazione, ma di applicare una maggiore **neutralità tecnologica**. Una correzione delle regole potrebbe lasciare spazio a motori ibridi, carburanti rinnovabili e altre soluzioni capaci di ridurre le emissioni senza imporre una trasformazione esclusivamente elettrica in tempi considerati troppo rapidi dalla componentistica.

Il punto più delicato riguarda il lavoro. Vavassori stima che una transizione gestita senza adeguati strumenti industriali possa mettere a rischio **oltre 500 mila posti** nella filiera europea. Il passaggio all'auto elettrica riduce infatti il numero di componenti meccanici necessari e modifica profondamente la domanda rivolta alle aziende specializzate in motori, trasmissioni, sistemi di scarico e lavorazioni tradizionali.

A questa trasformazione si aggiunge quella che il presidente di **ANFIA** definisce la crescente offensiva della **Cina**. Secondo la sua valutazione, i marchi cinesi sottrarrebbero ai costruttori europei circa **un milione di vetture l'anno**, potendo contare su costi più bassi, una filiera delle batterie più integrata e cicli di sviluppo particolarmente rapidi.

La concorrenza non si gioca più soltanto sui prezzi. I gruppi asiatici stanno aumentando la presenza commerciale in Europa con nuovi modelli elettrici e ibridi plug-in, software evoluti e dotazioni tecnologiche offerte anche nei segmenti più accessibili. Per l'industria europea diventa quindi essenziale ridurre i costi, accelerare lo sviluppo dei prodotti e recuperare terreno nella produzione di **batterie, semiconduttori e piattaforme digitali**.

Nell'intervista a **la Repubblica**, Vavassori propone anche la creazione di grandi società europee a partecipazione pubblica e privata nei settori ritenuti strategici. L'idea è mobilitare una parte del risparmio fermo sui conti correnti attraverso strumenti incentivati e garantiti dall'Unione europea, concentrando gli investimenti su **automotive, energia, intelligenza artificiale, cloud e quantum computing**.

La manifestazione di Strasburgo punta dunque a trasformare il disagio della filiera in pressione politica. Il confronto decisivo sarà stabilire come conciliare gli obiettivi climatici con la difesa della base produttiva europea. Senza investimenti comuni, energia competitiva e una politica industriale coordinata, la sola revisione dei limiti sulle emissioni potrebbe infatti offrire tempo alle imprese, ma non risolvere il ritardo accumulato nelle tecnologie centrali della nuova mobilità.

affaritaliani

© 1996 – 2026 Uomini & Affari S.r.l. Tutti i diritti sono riservati

Fondato nel 1996 da Angelo Maria Perrino
Direttore responsabile Marco Scotti

Testata giornalistica registrata, Direttore responsabile Marco Scotti, Reg. Trib. di Milano n° 210
dell'11 aprile 1996 – P.I. 11321290154

Affaritaliani, prima di pubblicare foto, video o testi da internet, compie tutte le opportune verifiche al fine di accertarne il libero regime di circolazione e non violare i diritti di autore o altri diritti esclusivi di terzi. Per segnalare alla redazione eventuali errori nell'uso del materiale riservato, scrivete a tecnici@affaritaliani.it: provvederemo prontamente alla rimozione del materiale lesivo di diritti di terzi.

- [Contatti](#)
- [Policy Editoriali](#)
- [Redazione](#)



ANSA.it

Responsabilità editoriale a cura di Teleborsa

[Home](#) » [Notiziario](#) » [Economia](#) » Auto, immatricolazioni a luglio +3,9%: ottavo mese consecutivo d...

ECONOMIA

Auto, immatricolazioni a luglio +3,9%: ottavo mese consecutivo di crescita

3 Agosto 2026



(Teleborsa) – A **luglio 2026** sono state immatricolate **123.184 autovetture**, contro le 118.561 dello stesso mese del 2025, in crescita del 3,90%. Il Ministero dei Trasporti segnala che i **trasferimenti di proprietà** sono stati 519.064

(+1,58%), per un volume globale di vendite mensili di 642.248 unità, di cui il 19,18% nuove e l'80,82% usate.

Il **Centro Studi Promotor** sottolinea che si tratta dell'ottava crescita consecutiva delle immatricolazioni, che conferma il trend positivo da inizio anno: "L'elemento di vera novità del mese risiede proprio nella convergenza tra volumi e sentiment della rete", segnalando che gli operatori "iniziano ora a percepire la ripresa come strutturale e non legata a fattori congiunturali o temporanei", dopo mesi in cui l'indice di fiducia mostrava una costante flessione nonostante il mercato in crescita.

Il Presidente UNRAE **Roberto Pietrantonio** ha rivisto al rialzo le **stime per l'intero 2026**: "L'andamento particolarmente favorevole degli ultimi mesi, alimentato dall'onda lunga delle immatricolazioni legate agli incentivi e sostenuto da un quadro macroeconomico migliore delle previsioni della vigilia, ci induce a rivedere al rialzo le stime per l'intero 2026". Pietrantonio prevede ora **1.610.000 immatricolazioni** a fine anno (dalle 1.530.000 stimate ad aprile), con un incremento del 5,5% sul 2025, pur restando un deficit di 307.000 vetture (-16,0%) rispetto al 2019.

Il Presidente **ANFIA Roberto Vavassori** ha segnalato però un ridimensionamento della **quota BEV al 5,9% del mercato** (dal 10,2% di giugno): "Questa flessione, che era attesa con la conclusione dei recenti incentivi all'acquisto dei veicoli elettrici, conferma, una volta di più, che se si intende accelerare l'elettrificazione del parco veicolistico italiano rispetto a una dinamica naturale assai più lenta e progressiva, gli **incentivi** rimangono uno strumento essenziale".

Le auto a **benzina** calano del 14,2% (quota 19,2%), le **diesel** del 30,2% (quota 6,6%). **Mild e full hybrid** crescono del 10,9% (quota 47,1%). Le **ricaricabili** salgono del 36,8%, al 16,5% del mercato: le **ibride plug-in** avanzano del 44,6%, mentre le elettriche pure, pur in aumento del 24,7% su anno, scendono al 5,9% per la fine degli **incentivi PNRR** erogati dal MASE, conclusi il 30 giugno. Le

auto a gas (interamente GPL) rappresentano il 10,7% del mese. Le **emissioni medie di CO2** calano del 4,2% a 113,2 g/km.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

LEGGI ANCHE

USA, ISM: l'attività manifatturiera accelera a luglio più delle attese

ECONOMIA — 3 Agosto 2026

Lunedì 3 Agosto 2026 - 06:42:54

f @ in ▶

AUTO
tecnicaAcceleriamo la mobilità
sostenibile del futuro

Cerca

Cerca

articoli...

**ABBONATI**

ALLA RIVISTA AUTO TECNICA

NEWS ▼

AUTO ▼

TECNICA

INDUSTRIA ▼

MOTORSPORT ▼

CLASSIC

VEICOLI COMMERCIALI

LE MOTO

VIDEO

👤 ▼

Home > News > Mercato > 11,5 grammi decidono il destino dell'automotive europea

11,5 grammi decidono il destino dell'automotive europea

Di **Germano Longo** - 3 Agosto 2026

Indice dei contenuti

1. Il fantasma cinese dietro ai tagli tedeschi
2. L'effetto domino sulla componentistica italiana
3. Una transizione che ha dimenticato il mercato
4. Capitali fermi e dazi a specchio
5. La posta in gioco oltre l'automotive



Bastano 11,5 grammi di CO2 per km a separare la sopravvivenza dell'industria



NEWSLETTER

Ricevi ogni mese contenuti in esclusiva nella nostra Newsletter. Potrai sempre, anche se questo ci dispiacerà molto, cancellare la tua iscrizione.

email*

Nome

Iscriviti

Ultimi Articoli

**11,5 grammi decidono il destino dell'automotive europea**

3 Agosto 2026

automobilistica europea dal suo smantellamento.

È il calcolo che Roberto Vavassori, presidente di [Anfia](#), porta ormai da mesi nei suoi interventi pubblici, ed è la ragione per cui a metà ottobre la filiera italiana dell'auto scenderà in piazza a Strasburgo, in coincidenza con la sessione plenaria del Parlamento europeo.

Non un gesto simbolico ma una vera 'call to action' pensata sul modello di quella degli agricoltori, con la speranza di convincere la politica comunitaria che il settore ha urgente bisogno di protezione.

La cifra riguarda il regolamento [europeo](#) sulle emissioni: al 2035 l'obiettivo fissato prevede una riduzione del 100% rispetto alla baseline di riferimento, che nei fatti significa zero emissioni allo scarico e quindi la sola immatricolazione di veicoli elettrici.

[Anfia](#) chiede di portare la soglia al 90, un margine che equivale appunto a 11,5 grammi. Una richiesta modesta di fronte della posta in gioco: mettere a rischio un'intera filiera industriale per un peso equivalente a due bustine di the, mentre la concorrenza asiatica si mangia un milione di vetture all'anno sul mercato europeo.

Il fantasma cinese dietro ai tagli tedeschi

I numeri che arrivano dalla Germania sono la fotografia più visibile della crisi. Dal 2019 a oggi i costruttori europei hanno perso circa quattro milioni di veicoli prodotti che non sono più stati recuperati.

Anche Volkswagen, il primo produttore continentale, ha costruito per anni i propri piani industriali sull'obiettivo di tornare agli 11 milioni di veicoli prodotti prima della pandemia: oggi si attesta a fatica attorno ai nove e il ridimensionamento annunciato dal gruppo, che secondo le prime indiscrezioni potrebbe coinvolgere fino a 100mila lavoratori, alza non poche preoccupazioni.

A complicare il quadro si è aggiunto negli ultimi quattro anni un fattore esterno che Vavassori definisce dirompente: l'offensiva cinese.

Prima della pandemia circa il 70% delle auto acquistate dai consumatori cinesi apparteneva a marchi stranieri, anche quando prodotte localmente.

Oggi la proporzione si è ribaltata, e tra il 70 e il 75% delle vendite in Cina riguarda ormai marchi nazionali. Il consumatore cinese, spiega il presidente di [Anfia](#), non considera più superiore un marchio occidentale, e preferisce prodotti locali ritenuti più integrati nell'ecosistema digitale del Paese.



Carfax, boom di verifiche sulle auto usate

2 Agosto 2026



Fiat sul palco del Jova Summer Party

2 Agosto 2026



Salone Auto Torino 2026, oltre 40 brand presenti

2 Agosto 2026



Estate, PETRONAS punta su una gamma di oli semplificata

2 Agosto 2026

Articoli correlati

Genesis

Schaeffler



Gruppi come Byd, Xiaomi e Huawei non hanno reinventato l'automobile tradizionale costruendo piattaforme digitali su quattro ruote, un terreno su cui l'industria europea si è fatta trovare impreparata.

A questo si somma la spinta delle esportazioni: se nel 2019 le importazioni di veicoli cinesi in Europa erano marginali, la Cina è diventata nel 2023 il primo esportatore mondiale di automobili, passando in pochi anni da circa 5 a quasi 10 milioni di vetture esportate, mentre il mercato interno si è stabilizzato attorno ai 30 milioni di unità.

Ne è nata una capacità produttiva in eccesso che, dopo una guerra dei prezzi capace di abbattere del 20% il costo medio delle vetture sul mercato interno cinese, si sta riversando ora anche sui componenti, non solo sulle automobili finite.

Tra gli esempi più citati negli ultimi mesi c'è la Xpeng P7+, capace di affermarsi con numeri considerevoli in Cina e pronta ora a varcare i confini europei.

L'effetto domino sulla componentistica italiana

Se in Germania la crisi si misura in stabilimenti e piani industriali, in Italia il calcolo scivola anche lungo la filiera dei componenti, che rappresenta circa l'80% del valore di ogni veicolo.

Per ogni addetto impiegato direttamente da un costruttore, ce ne sono altri tre nell'indotto: significa che dietro i 100mila tagli evocati da Volkswagen se ne nascondono potenzialmente altri 300mila lungo la catena dei fornitori, dettaglio che porta le stime complessive del settore vicino al mezzo milione di posti di lavoro a rischio in Europa, in linea con quanto avevano già indicato Clepa e PwC.

La Germania assorbe circa un quinto delle esportazioni della filiera automotive italiana, ed è storicamente il primo cliente per i fornitori nostrani dei marchi premium.

Una riduzione della produzione tedesca si traduce in un mancato fatturato che per le imprese italiane può valere diversi miliardi di euro.

In Italia la situazione produttiva non è meno drammatica, ma forse appena meno visibile: il nostro Paese conta cinque grandi stabilimenti, ciascuno con una capacità indicativa attorno alle 250mila vetture, per una capacità produttiva dichiarata da anni di un milione di veicoli complessivi e mai raggiunta, oggi ferma a livelli inferiori alla metà.

Lo stabilimento di Cassino, in alcuni periodi, ha concentrato in poche settimane l'attività di diversi mesi.

Stellantis continua a escludere chiusure di impianti, ma la distanza tra l'annuncio di un nuovo modello, l'avvio della produzione e volumi sufficienti a saturare le linee resta amplissima, e uno stabilimento che lavora al 40 o 50% della capacità si porta appresso un problema industriale anche se ha i cancelli aperti.

Il confronto con la Germania, secondo Vavassori, resta comunque a favore dell'Italia, che parte da una situazione peggiore e sta applicando una cura intensa sotto la guida



di Filosa, con un piano che avanza come previsto pur restando lontano dal traguardo.

Una transizione che ha dimenticato il mercato

Il giudizio più severo riguarda il metodo con cui è stata impostata la transizione verso l'elettrico.

Per Vavassori l'errore di fondo non riguarda la riduzione delle emissioni in sé, obiettivo che le aziende hanno sostenuto investendo quasi 300 miliardi di euro, quanto l'aver deciso dall'alto quale tecnologia produrre senza considerare se ci fossero o meno consumatori disposti ad acquistarla, senza costruire ovunque le infrastrutture di ricarica e manco garantire condizioni economiche e praticità d'uso adeguate.

L'auto elettrica, sottolinea, funziona egregiamente per la mobilità urbana e per percorrenze regolari con possibilità di ricarica domestica o aziendale, ma non è una soluzione universale.

Un tragitto autostradale come quello tra Milano e Sorrento, oltre 900 km, si percorre con un centinaio di euro di biocarburante "Hvo" su un'auto endotermica o ibrida plug-in senza soste, mentre la stessa distanza su un'elettrica moderna con batteria sopra i 90 kWh richiede una sosta di ricarica dopo 400 km, 40 minuti di attesa, un'altra spesa di un centinaio di euro e una seconda sosta prima di arrivare a destinazione, per un totale di oltre un'ora e mezza di viaggio in più e un costo energetico più che doppio.

Capitali fermi e dazi a specchio

Sul fronte industriale, Vavassori richiama i 10mila miliardi di euro fermi sui conti correnti dei risparmiatori europei, di cui 1.600 solo in Italia, chiedendo che vengano messi al lavoro attraverso la creazione di super-compagnie pubbliche europee, dotate di vantaggi fiscali e della possibilità di investire senza tassazione sulle plusvalenze, con l'Unione a garantire un 5% del capitale per assicurarne la solidità.

Le filiere individuate come strategiche sono cinque: cloud, intelligenza artificiale, quantum computing, automotive ed energia, lo stesso perimetro indicato da Mario Draghi nel rapporto sulla competitività europea del settembre 2024 e finora rimasto in gran parte lettera morta.

Sul fronte commerciale la proposta è altrettanto netta: le auto cinesi hanno già raggiunto una quota vicina all'8% del mercato europeo, e quella soglia potrebbe restare libera da vincoli.

Oltre quella percentuale scatterebbe invece un dazio significativo, che i produttori potrebbero evitare solo localizzando la produzione in Europa e impiegando manodopera e componentistica europee.

Lo stesso principio, secondo Vavassori, dovrebbe applicarsi ai componenti, che pesano per l'80% sul valore di un veicolo, sul modello di quanto già fatto per proteggere l'acciaio europeo.

Non si tratterebbe di protezionismo ma di reciprocità, visto che i costruttori europei

entrati in Cina hanno dovuto affrontare dazi ben oltre il 100%, accettare joint venture in cui restavano soci di minoranza e trasferire tecnologia ai partner locali, mentre gli Stati Uniti hanno già introdotto dazi superiori al 100% sui veicoli elettrici cinesi ed escluso dal proprio mercato i veicoli connessi prodotti in Cina.

Vavassori boccia inoltre le formule attuali sul Made in Europe, giudicate troppo deboli perché rischiano di includere automaticamente Paesi legati all'Unione da accordi di libero scambio, come Marocco, Algeria o Turchia, mentre i produttori cinesi stanno già investendo massicciamente in quei territori per aggirare eventuali barriere doganali.

Da qui la richiesta di uno 'stop the clock' pluriennale, non limitato alla sola scadenza del 2035, ma esteso alla valutazione dell'impatto di tutte le normative in arrivo su sostanze chimiche, batterie, rendicontazione, emissioni, trasporti e approvvigionamenti, un carico che i concorrenti internazionali dell'industria europea non conoscono.

La posta in gioco oltre l'automotive

La posta in gioco, per il presidente di [Anfia](#), va oltre l'automotive in senso stretto: il settore vale circa l'8% del Pil europeo, dà lavoro a circa 13 milioni di persone ed è tra i comparti con il maggior numero di brevetti depositati nel continente.

Perderlo significherebbe ripetere quanto già accaduto con l'elettronica di consumo, oggi quasi del tutto assente dalla produzione europea, con conseguenze dirette sull'autonomia strategica in settori collegati come acciaio, chimica e macchine utensili, oltre che sulla capacità di disporre in autonomia di veicoli, sistemi logistici, semiconduttori, software e collegamenti satellitari in eventuali scenari di crisi alle frontiere dell'Unione.

[Anfia](#) [automotive](#) [cina](#) [CO2](#) [componentistica](#) [Strasburgo](#) [Vavassori](#)

VOLKSWAGEN



Articolo precedente

Carfax, boom di verifiche sulle auto usate

ALTRO DALL'AUTORE



11,5 grammi decidono il destino dell'automotive



Carfax, boom di verifiche sulle auto usate



Fiat sul palco del Jova Summer Party



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

AUTO ITALIA: ANFIA, CRESCITA RIDIMENSIONATA, BRAND CINESI SALGONO A 14,3% DEL MERCATO

Il Sole
24 ORE
Radiocor

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 03 ago - A luglio il mercato dell'auto italiano "ridimensiona la crescita", +3,9% contro il +10,5% del mese precedente, pur con la settimana variazione mensile positiva consecutiva. "Sul fronte dell'elettrificazione, tuttavia, si osserva un ridimensionamento della quota di vetture Bev immatricolate nel mese, che si attesta al 5,9% del mercato contro il 10,2% a giugno 2026", ha detto Roberto Vavassori, presidente di Anfia, sottolineando che "questa flessione, che era attesa con la conclusione dei recenti incentivi all'acquisto dei veicoli elettrici, conferma, una volta di più, che se si intende accelerare l'elettrificazione del parco veicolistico italiano rispetto a una dinamica naturale assai più lenta e progressiva, gli incentivi rimangono uno strumento essenziale". Rispetto alle immatricolazioni di auto Made in China di tutti gli Oem, si registrano 17.622 unità a luglio 2026 (il 14,3% del mercato), in aumento del 58% circa rispetto allo stesso mese del 2025. Nel cumulo dei primi sette mesi sono oltre 158.000 (quasi il doppio rispetto ai primi sette mesi del 2025), con una quota di mercato del 14,9%. "In questa prospettiva, invitiamo il Governo a valutare di utilizzare parte dello scostamento di Bilancio per l'introduzione di nuovi incentivi destinati ai veicoli Made in Europe, in coerenza con gli obiettivi di rafforzamento della competitività della filiera industriale europea e di sostegno al processo di decarbonizzazione della mobilità", ha detto Vavassori.

Ars

(RADIOCOR) 03-08-26 18:47:26 (0538) 5 NNNN

TAG

ASIA CINA POLITICA GOVERNO ITA



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

AUTO, IMMATRICOLAZIONI A LUGLIO +3,9%: OTTAVO MESE CONSECUTIVO DI CRESCITA

teleborsa



(Teleborsa) - A **luglio 2026** sono state immatricolate **123.184 autovetture**, contro le 118.561 dello stesso mese del 2025, in crescita del 3,90%. Il Ministero dei Trasporti segnala che i **trasferimenti di proprietà** sono stati 519.064 (+1,58%), per un volume globale di vendite mensili

di 642.248 unità, di cui il 19,18% nuove e l'80,82% usate.

Il **Centro Studi Promotor** sottolinea che si tratta dell'ottava crescita consecutiva delle immatricolazioni, che conferma il trend positivo da inizio anno: "L'elemento di vera novità del mese risiede proprio nella convergenza tra volumi e sentiment della rete", segnalando che gli operatori "iniziano ora a percepire la ripresa come strutturale e non legata a fattori congiunturali o temporanei", dopo mesi in cui l'indice di fiducia mostrava una costante flessione nonostante il mercato in crescita.

Il Presidente UNRAE **Roberto Pietrantonio** ha rivisto al rialzo le **stime** per l'intero 2026: "L'andamento particolarmente favorevole degli ultimi mesi, alimentato dall'onda lunga delle immatricolazioni legate agli incentivi e sostenuto da un quadro macroeconomico migliore delle previsioni della vigilia, ci induce a rivedere al rialzo le stime per l'intero 2026". Pietrantonio prevede ora **1.610.000 immatricolazioni** a fine anno (dalle 1.530.000 stimate ad aprile), con un incremento del 5,5% sul 2025, pur restando un deficit di 307.000 vetture (-16,0%) rispetto al 2019.

Il Presidente ANFIA **Roberto Vavassori** ha segnalato però un ridimensionamento della **quota BEV al 5,9% del mercato** (dal 10,2% di giugno): "Questa flessione, che era attesa con la conclusione dei recenti incentivi all'acquisto dei veicoli elettrici, conferma, una volta di più, che se si intende accelerare l'elettrificazione del parco veicolistico italiano rispetto a una dinamica naturale assai più lenta e progressiva, gli **incentivi** rimangono uno strumento essenziale".

Le auto a **benzina** calano del 14,2% (quota 19,2%), le **diesel** del 30,2% (quota 6,6%). **Mild e full hybrid** crescono del 10,9% (quota 47,1%). Le **ricaricabili** salgono del 36,8%, al 16,5% del mercato: le **ibride plug-in** avanzano del 44,6%, mentre le elettriche pure, pur in aumento del 24,7% su anno, scendono al 5,9% per la fine degli **incentivi PNRR** erogati dal MASE, conclusi il 30 giugno. Le **auto a gas** (interamente GPL) rappresentano il 10,7%



del mese. Le **emissioni medie di CO2** calano del 4,2% a 113,2 g/km.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

(TELEBORSA) 03-08-2026 18:29

Gruppo Euronext

Euronext

Live Markets

Comunicati stampa

Altri link

Comitato Corporate

Governance

Lavora con noi

Pubblicità



in

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

Auto, Vavassori (Anfia): Incentivi andati a Pechino, a ottobre protesta a Strasburgo

03 Agosto 2026

Le auto cinesi hanno ormai conquistato il 12% del mercato italiano e, nel solo segmento delle elettriche, valgono il 39% delle immatricolazioni. Un risultato che, secondo sindacati e associazione dei costruttori, sarebbe stato favorito anche dagli incentivi varati dal Mimit, finiti per sostenere soprattutto i costruttori asiatici anziché la produzione europea. Lo riporta La Stampa. "Il provvedimento ha usato i fondi inutilizzati per le colonnine, in un Paese in cui l'infrastrutturazione non gode di ottima salute. In totale sono stati stanziati 600 milioni, volatilizzati in sole nove ore, una sorta di click day che ha finito per favorire i concorrenti asiatici. Avevamo avvisato il governo: così regalate soldi ai cinesi. Nessuno ha ascoltato", dice il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori. A ottobre Anfia scenderà in piazza a Strasburgo per chiedere una revisione delle politiche europee sull'automotive: "Faremo come gli agricoltori. Vogliamo convincere la politica che serve protezione per il settore auto", la promessa di Vavassori

TUTTI GLI EVENTI CONNECT

Ti potrebbe interessare anche

Auto, Vigo (Anfia): "Serve
approccio pragmatico in Ue su
regole elettrico"

12 Novembre 2025



Unrae rivede al rialzo stime immatricolazioni 2026. Anfia, crescita ridimensionata, brand cinesi salgono a 14,3% del mercato

condividi l'articolo



«L'andamento favorevole degli ultimi mesi ci induce a rivedere al rialzo le stime per il 2026». Lo afferma il presidente dell'Unrae Roberto Pietrantonio, che prevede un mercato da 1,61 milioni di immatricolazioni (+5,5% sul 2025). «I numeri ci dicono che gli italiani vogliono cambiare automobile. Ora spetta alle Istituzioni creare condizioni stabili perché possano continuare a farlo» afferma Pietrantonio che chiede al governo di formalizzare al più presto il reintegro dei 251 milioni di euro del Fondo Automotive e ribadisce l'urgenza di «una riforma strutturale della fiscalità delle auto aziendali», ritenuta essenziale per sostenere la competitività delle imprese, favorire il rinnovo del parco circolante e dare stabilità al mercato.

Di parere differente l'Associazione Nazionale della Filiera Automobilistica: A luglio il mercato dell'auto italiano "ridimensiona la crescita", +3,9% contro il +10,5% del mese precedente, pur con la settima variazione mensile positiva consecutiva. "Sul fronte dell'elettrificazione, tuttavia, si osserva un ridimensionamento della quota di vetture Bev immatricolate nel mese, che si attesta al 5,9% del mercato contro il 10,2% a giugno 2026", ha detto Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, sottolineando che "questa flessione, che era attesa con la conclusione dei recenti incentivi all'acquisto dei veicoli elettrici, conferma, una volta di più, che se si intende accelerare l'elettrificazione del parco veicolare italiano rispetto a una dinamica naturale assai più lenta e progressiva, gli incentivi rimangono uno strumento essenziale".

ECONOMIA



IL COMMENTO

Motus-E: prevedibile il rallentamento dell'elettrico a luglio, ora servono strategia e pianificazione



MERCATO

Auto Italia: frenano Tesla (-77%) e MG (-1,39%), balzo di Byd (+127%), Leapmotor (+203%) e Omoda/Jacoo (+168,51%)

Rispetto alle immatricolazioni di auto Made in China di tutti gli Oem, si registrano 17.622 unità a luglio 2026 (il 14,3% del mercato), in aumento del 58% circa rispetto allo stesso mese del 2025. Nel cumulato dei primi sette mesi sono oltre 158.000 (quasi il doppio rispetto ai primi sette mesi del 2025), con una quota di mercato del 14,9%. "In questa prospettiva, invitiamo il Governo a valutare di utilizzare parte dello scostamento di Bilancio per l'introduzione di nuovi incentivi destinati ai veicoli Made in Europe, in coerenza con gli obiettivi di rafforzamento della competitività della filiera industriale europea e di sostegno al processo di decarbonizzazione della mobilità", ha detto Vavassori.

condividi l'articolo



lunedì 3 agosto 2026 - Ultimo aggiornamento: 21:35 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

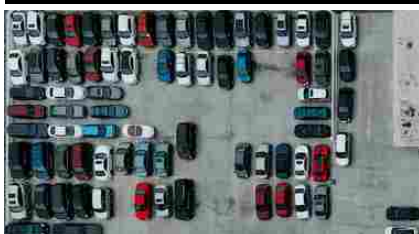


VENDITE BEV
Auto elettriche, in frenata a luglio la crescita nel mercato italiano: "solo" 7.183 unità (+24,8%) e quota al 5,8%



ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Unrae rivede al rialzo stime immatricolazioni 2026. **Anfia**, crescita ridimensionata, brand cinesi salgono a 14,3% del mercato



Motus-E: prevedibile il rallentamento dell'elettrico a luglio, ora servono strategia e pianificazione



Auto Italia: frenano Tesla (-77%) e MG (-1,39%), balzo di Byd (+127%), Leapmotor (+203%) e Omoda/Jacoo (+168,51%)

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari 499P, i test a Monza per provare tante modifiche e rendere la LMH italiana di nuovo vincente



Wrc, tripletta Toyota nel Rally di Finlandia e doppietta di Pajari. Fontana sempre in testa al Wrc3



Wrc, incidente per Ogier nel Rally di Finlandia: Pajari (Toyota) gli subentra in testa e ipotizza il secondo successo di fila

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Michelin, oltre 850 motociclisti in pista ai Power Days 2026 tra Mugello e Misano



Ducati riporta la DRE Academy a Misano. Il 22 e 23 settembre due giornate in pista con la Panigale V4 R



Honda CB1000 F, la naked che emoziona. Miscela perfetta di passato e futuro



Unrae rivede al rialzo stime immatricolazioni 2026. Anfia, crescita ridimensionata, brand cinesi salgono a 14,3% del mercato

condividi l'articolo



«L'andamento favorevole degli ultimi mesi ci induce a rivedere al rialzo le stime per il 2026». Lo afferma il presidente dell'Unrae Roberto Pietrantonio, che prevede un mercato da 1,61 milioni di immatricolazioni (+5,5% sul 2025). «I numeri ci dicono che gli italiani vogliono cambiare automobile. Ora spetta alle Istituzioni creare condizioni stabili perché possano continuare a farlo» afferma Pietrantonio che chiede al governo di formalizzare al più presto il reintegro dei 251 milioni di euro del Fondo Automotive e ribadisce l'urgenza di «una riforma strutturale della fiscalità delle auto aziendali», ritenuta essenziale per sostenere la competitività delle imprese, favorire il rinnovo del parco circolante e dare stabilità al mercato.

Di parere differente l'Associazione Nazionale della Filiera Automobilistica: A luglio il mercato dell'auto italiano "ridimensiona la crescita", +3,9% contro il +10,5% del mese precedente, pur con la settima variazione mensile positiva consecutiva. "Sul fronte dell'elettrificazione, tuttavia, si osserva un ridimensionamento della quota di vetture Bev immatricolate nel mese, che si attesta al 5,9% del mercato contro il 10,2% a giugno 2026", ha detto Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, sottolineando che "questa flessione, che era attesa con la conclusione dei recenti incentivi all'acquisto dei veicoli elettrici, conferma, una volta di più, che se si intende accelerare l'elettrificazione del parco veicolare italiano rispetto a una dinamica naturale assai più lenta e progressiva, gli incentivi rimangono uno strumento essenziale".

ECONOMIA



IL COMMENTO

Motus-E: prevedibile il rallentamento dell'elettrico a luglio, ora servono strategia e pianificazione



MERCATO

Auto Italia: frenano Tesla (-77%) e MG (-1,39%), balzo di Byd (+127%), Leapmotor (+203%) e Omoda/Jacoo (+168,51%)

Rispetto alle immatricolazioni di auto Made in China di tutti gli Oem, si registrano 17.622 unità a luglio 2026 (il 14,3% del mercato), in aumento del 58% circa rispetto allo stesso mese del 2025. Nel cumulato dei primi sette mesi sono oltre 158.000 (quasi il doppio rispetto ai primi sette mesi del 2025), con una quota di mercato del 14,9%. "In questa prospettiva, invitiamo il Governo a valutare di utilizzare parte dello scostamento di Bilancio per l'introduzione di nuovi incentivi destinati ai veicoli Made in Europe, in coerenza con gli obiettivi di rafforzamento della competitività della filiera industriale europea e di sostegno al processo di decarbonizzazione della mobilità", ha detto Vavassori.

condividi l'articolo



lunedì 3 agosto 2026 - Ultimo aggiornamento: 21:35 | © RIPRODUZIONE RISERVATA



VENDITE BEV

Auto elettriche, in frenata a luglio la crescita nel mercato italiano: "solo" 7.183 unità (+24,8%) e quota al 5,8%



ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Motus-E: prevedibile il rallentamento dell'elettrico a luglio, ora servono strategia e pianificazione



Auto Italia: frenano Tesla (-77%) e MG (-1,39%), balzo di Byd (+127%), Leapmotor (+203%) e Omoda/Jacoo (+168,51%)



Auto elettriche, in frenata a luglio la crescita nel mercato italiano: "solo" 7.183 unità (+24,8%) e quota al 5,8%

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari 499P, i test a Monza per provare tante modifiche e rendere la LMH italiana di nuovo vincente



Wrc, tripletta Toyota nel Rally di Finlandia e doppietta di Pajari. Fontana sempre in testa al Wrc3



Wrc, incidente per Ogier nel Rally di Finlandia: Pajari (Toyota) gli subentra in testa e ipotizza il secondo successo di fila

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Michelin, oltre 850 motociclisti in pista ai Power Days 2026 tra Mugello e Misano



Ducati riporta la DRE Academy a Misano. Il 22 e 23 settembre due giornate in pista con la Panigale V4 R



Honda CB1000 F, la naked che emoziona. Miscela perfetta di passato e futuro

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



ABBONATI EDICOLA PUBBLICITÀ



LUNEDÌ 03 AGOSTO 2026 | 19:28

BARI

BAT

TARANTO FOGGIA

LECCE

BRINDISI POTENZA MATERA

INCHIESTE CULTURA

SPORT

VIDEO

FOTO

SPECIALI

BASILICATA

BASILICATA

Mercato italiano dell'auto in crescita, Stellantis leader ma avanzano i cinesi

Mercato italiano dell'auto in crescita, Stellantis leader ma avanzano i cinesi

Mercato italiano dell'auto in crescita, Stellantis leader ma avanzano i cinesi



REDAZIONE ONLINE



La Stellantis a Melfi

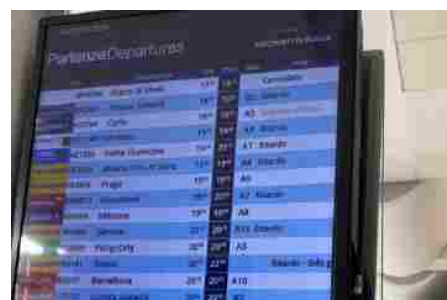
Rallenta corsa delle elettriche dopo gli incentivi. Fiat Pandina la più venduta

LUNEDÌ 03 AGOSTO 2026, 18:56

di lettura



IL PIÙ LETTO



IL CASO

«Dovevamo essere a Sharm, siamo finiti in hotel a Corato»: la vacanza da sogno dei 226 passeggeri diventata un incubo

FOTO



Un ponte tra Salento e Albania sulle tracce della preistoria: ecco la Grotta dei Cervi e

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



Il mercato italiano dell'auto conferma il trend positivo anche a luglio, con 123.184 immatricolazioni, in crescita del 3,9% rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi sette mesi dell'anno il totale raggiunge 1.060.175 vetture, con un incremento dell'8,9% sullo stesso periodo dello scorso anno. Rallenta la crescita delle auto elettriche: la quota di mercato si attesta al 5,8%, in crescita rispetto al 4,8% di un anno fa, ma in netto calo dal 10,1% di giugno, quando avevano inciso gli incentivi introdotti nell'ottobre 2025, esauriti in un solo giorno.

La crescita delle immatricolazioni, secondo Federauto, è stata sostenuta soprattutto da fattori legati alla distribuzione, come autoimmatricolazioni dei concessionari, vetture in stock e noleggio a breve termine, mentre resta debole l'affluenza dei clienti negli showroom. Secondo il presidente Massimo Artusi, il mercato italiano dimostra interesse per i veicoli full electric soprattutto quando è sostenuto da incentivi pubblici significativi.

Anche l'Anfia sottolinea il rallentamento delle vendite di elettriche: «Se si intende accelerare l'elettrificazione del parco veicolistico italiano rispetto a una dinamica naturale più lenta e progressiva, gli incentivi rimangono uno strumento essenziale», osserva il presidente Roberto Vavassori. Stellantis, inclusa Leapmotor, mantiene la leadership del mercato italiano. A luglio ha immatricolato 31.952 vetture, con una crescita del 3,5% rispetto a luglio 2025 e una quota stabile al 26%. Nel periodo gennaio-luglio il Gruppo raggiunge 322.357 immatricolazioni, in aumento del 14,5%, portando la quota di mercato al 30,4% rispetto al 28,9% dello stesso periodo dello scorso anno. Si conferma il ruolo centrale di Fiat che a luglio ha registrato 14.031 immatricolazioni, con una crescita del 27% rispetto allo stesso mese del 2025 e una quota di mercato dell'11,4%, in aumento del 2,1%. A trainare i risultati è soprattutto la Fiat Pandina Hybrid, che con 8.472 immatricolazioni si conferma l'auto più venduta in Italia a luglio, con una quota del 6,9% del mercato totale.

Continua la crescita dei costruttori cinesi sul mercato italiano: a luglio i veicoli prodotti in Cina hanno raggiunto 17.622 immatricolazioni, pari al 14,3% del mercato, con un incremento di circa il 58% rispetto a luglio 2025. Nei primi

Shpella e Shkruar

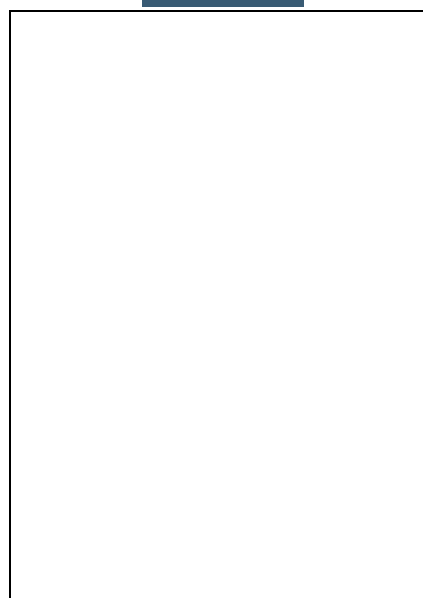
VIDEO →



Le infradito abbandonate diventano arte: il viaggio di Tesprit dal Togo al Salento
[VIDEO](#)

DIGITAL EDITION

LUNEDÌ 03 AGOSTO



sfoglia l'edizione

PROMO DIGITALE

tutte le offerte →

Settimanale

4.99 €

Mensile

9.99 €

Annuale

99.99 €

LA VIGNETTA DI PILLININI

sette mesi dell'anno le immatricolazioni hanno superato le 158 mila unità, quasi raddoppiando i volumi dello stesso periodo dello scorso anno e portando la quota complessiva al 14,9%. Tra i protagonisti Byd che a luglio ha immatricolato 4.501 veicoli complessivi, di cui 4.466 autovetture, raggiungendo una quota di mercato del 3,6% e una crescita del 127% rispetto allo stesso mese del 2025.

Per il Centro Studi Promotor, luglio segna anche un miglioramento della fiducia degli operatori: l'indice cresce di sette punti rispetto a giugno, indicando una percezione più positiva della ripresa. Tuttavia, il mercato resta ancora distante dai livelli pre-pandemia: rispetto al 2019 il calo è del 19,7% a luglio e del 14,3% nei primi sette mesi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SEGUI ANCHE DA QUESTO ARTICOLO:

STELLANTIS

TROVA NEWS INTORNO A TE



POSIZIONE

inserisci la città

RECUPERA LA TUA POSIZIONE

RAGGIO DISTANZA

10 km

cerca tutti i contenuti



Mercato italiano dell'auto in crescita, Stellantis leader ma avanzano i cinesi



Basilicata, al via il nuovo piano per abbattere le liste d'attesa



«Acquedotto lucano colabrodo? Per niente, ora vi spiego perché»: parla il dg Cerciello Renna



scopri le altre vignette

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

MENU CERCA

LA STAMPA
QUOTIDIANO

ABBONATI

Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

Auto, immatricolazioni a luglio +3,9%: ottavo mese consecutivo di crescita

Crolla la quota BEV dopo la fine degli incentivi PNRR

TELEBORSA

Pubblicato il 03/08/2026
Ultima modifica il 03/08/2026 alle ore 18:29

A **luglio 2026** sono state immatricolate **123.184 autovetture**, contro le 118.561 dello stesso mese del 2025, in crescita del 3,90%. Il Ministero dei Trasporti segnala che i **trasferimenti di proprietà** sono stati 519.064 (+1,58%), per un volume globale di vendite mensili di 642.248 unità, di cui il 19,18%

nuove e l'80,82% usate.

Il **Centro Studi Promotor** sottolinea che si tratta dell'ottava crescita consecutiva delle immatricolazioni, che conferma il trend positivo da inizio anno: "L'elemento di vera novità del mese risiede proprio nella convergenza tra volumi e sentiment della rete", segnalando che gli operatori "iniziano ora a percepire la ripresa come strutturale e non legata a fattori congiunturali o temporanei", dopo mesi in cui l'indice di fiducia mostrava una costante flessione nonostante il mercato in crescita.

Il Presidente UNRAE **Roberto Pietrantonio** ha rivisto al rialzo le **stime** per l'intero 2026: "L'andamento particolarmente favorevole degli ultimi mesi, alimentato dall'onda lunga delle immatricolazioni legate agli incentivi e sostenuto da un quadro macroeconomico migliore delle previsioni della vigilia, ci induce a rivedere al rialzo le stime per l'intero 2026". Pietrantonio prevede ora **1.610.000 immatricolazioni** a fine anno (dalle 1.530.000 stimate ad aprile), con un incremento del 5,5% sul 2025, pur restando un deficit di 307.000 vetture (-16,0%) rispetto al 2019.

Il Presidente ANFIA **Roberto Vavassori** ha segnalato però un ridimensionamento della **quota BEV al 5,9% del mercato** (dal 10,2% di giugno): "Questa flessione, che era attesa con la conclusione dei recenti incentivi all'acquisto dei veicoli elettrici, conferma, una volta di più, che se si intende accelerare l'elettrificazione del parco veicolistico italiano rispetto a una dinamica naturale assai più lenta e progressiva, gli **incentivi** rimangono uno strumento essenziale".

Le auto a **benzina** calano del 14,2% (quota 19,2%), le **diesel** del 30,2% (quota 6,6%). **Mild e full hybrid** crescono del 10,9% (quota 47,1%). Le **ricaricabili** salgono del 36,8%, al 16,5% del mercato: le **ibride plug-in** avanzano del 44,6%,

cerca un titolo



LEGGI ANCHE

10/07/2026

Auto: 146.423
immatricolazioni a giugno

12/06/2026

Anfia, Auto, maggio positivo:
immatricolazioni in crescita
del 7,6%

01/07/2026

Mercato auto italiano: +10,6%
a giugno con 146.423
immatricolazioni

> Altre notizie

NOTIZIE FINANZA

03/08/2026

Linea Orte-Roma,
circolazione in graduale
ripresa dopo l'investimento
di alcuni animali di grossa
taglia

03/08/2026

IDNTT: investitori
istituzionali rafforzano la
quota, acquistate 190.000
azioni ordinarie

03/08/2026

Analisi Tecnica: EUR/USD
del 3/08/2026, ore 19:00

mentre le elettriche pure, pur in aumento del 24,7% su anno, scendono al 5,9% per la fine degli **incentivi PNRR** erogati dal MASE, conclusi il 30 giugno. Le **auto a gas** (interamente GPL) rappresentano il 10,7% del mese. Le **emissioni medie di CO2** calano del 4,2% a 113,2 g/km.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

03/08/2026

Mit: completate le opere del primo lotto AV/AC Verona-Padova, traguardo PNRR raggiunto

> Altre notizie

CALCOLATORI



Casa

Calcola le rate del mutuo



Auto

Quale automobile posso permettermi?



Titoli

Quando vendere per guadagnare?



Conto Corrente

Quanto costa andare in rosso?

Servizio a cura di **teleborsa**

LA STAMPA

LA STAMPA SAE S.P.A

P. IVA 13425960013

Redazione:

Via Ernesto Lugaro 15 - 10126 Torino (TO), Italia

CRONACA

ESTERI

SPORT

ECONOMIA

POLITICA

TORINO

Scrivi alla redazione

Cookie Policy

Dichiarazione di accessibilità

Pubblicità

Privacy

Riserva TDM

Dati Societari

CMP

Contatti

Sede

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

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Unrae rivede al rialzo stime immatricolazioni 2026. Anfia, crescita ridimensionata, brand cinesi salgono a 14,3% del mercato

condividi l'articolo



«L'andamento favorevole degli ultimi mesi ci induce a rivedere al rialzo le stime per il 2026». Lo afferma il presidente dell'Unrae Roberto Pietrantonio, che prevede un mercato da 1,61 milioni di immatricolazioni (+5,5% sul 2025). «I numeri ci dicono che gli italiani vogliono cambiare automobile. Ora spetta alle Istituzioni creare condizioni stabili perché possano continuare a farlo» afferma Pietrantonio che chiede al governo di formalizzare al più presto il reintegro dei 251 milioni di euro del Fondo Automotive e ribadisce l'urgenza di «una riforma strutturale della fiscalità delle auto aziendali», ritenuta essenziale per sostenere la competitività delle imprese, favorire il rinnovo del parco circolante e dare stabilità al mercato.

Di parere differente l'Associazione Nazionale della Filiera Automobilistica: A luglio il mercato dell'auto italiano "ridimensiona la crescita", +3,9% contro il +10,5% del mese precedente, pur con la settima variazione mensile positiva consecutiva. "Sul fronte dell'elettrificazione, tuttavia, si osserva un ridimensionamento della quota di vetture Bev immatricolate nel mese, che si attesta al 5,9% del mercato contro il 10,2% a giugno 2026", ha detto Roberto Vavassori, presidente di **Anfia**, sottolineando che "questa flessione, che era attesa con la conclusione dei recenti incentivi all'acquisto dei veicoli elettrici, conferma, una volta di più, che se si intende accelerare l'elettrificazione del parco veicolare italiano rispetto a una dinamica naturale assai più lenta e progressiva, gli incentivi rimangono uno strumento essenziale".

ECONOMIA



IL COMMENTO

Motus-E: prevedibile il rallentamento dell'elettrico a luglio, ora servono strategia e pianificazione



MERCATO

Auto Italia: frenano Tesla (-77%) e MG (-1,39%), balzo di Byd (+127%), Leapmotor (+203%) e Omoda/Jacoo (+168,51%)

Rispetto alle immatricolazioni di auto Made in China di tutti gli Oem, si registrano 17.622 unità a luglio 2026 (il 14,3% del mercato), in aumento del 58% circa rispetto allo stesso mese del 2025. Nel cumulato dei primi sette mesi sono oltre 158.000 (quasi il doppio rispetto ai primi sette mesi del 2025), con una quota di mercato del 14,9%. "In questa prospettiva, invitiamo il Governo a valutare di utilizzare parte dello scostamento di Bilancio per l'introduzione di nuovi incentivi destinati ai veicoli Made in Europe, in coerenza con gli obiettivi di rafforzamento della competitività della filiera industriale europea e di sostegno al processo di decarbonizzazione della mobilità", ha detto Vavassori.



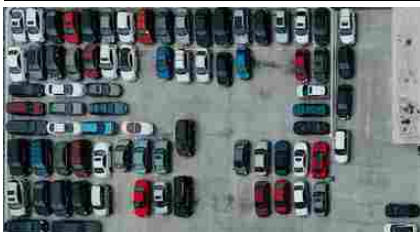
condividi l'articolo



lunedì 3 agosto 2026 - Ultimo aggiornamento: 21:35 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Unrae rivede al rialzo stime immatricolazioni 2026. Anfia, crescita ridimensionata, brand cinesi salgono a 14,2% del mercato



Motus-E: prevedibile il rallentamento dell'elettrico a luglio, ora servono strategia e pianificazione



Auto Italia: frenano Tesla (-77%) e MG (-1,39%), balzo di Byd (+127%), Leapmotor (+203%) e Omoda/Jacoo (+168,51%)

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari 499P, i test a Monza per provare tante modifiche e rendere la LMH italiana di nuovo vincente



Wrc, tripletta Toyota nel Rally di Finlandia e doppietta di Pajari. Fontana sempre in testa al Wrc3



Wrc, incidente per Ogier nel Rally di Finlandia: Pajari (Toyota) gli subentra in testa e ipotizza il secondo successo di fila

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Michelin, oltre 850 motociclisti in pista ai Power Days 2026 tra Mugello e Misano



Ducati riporta la DRE Academy a Misano. Il 22 e 23 settembre due giornate in pista con la Panigale V4 R



Honda CB1000 F, la naked che emoziona. Miscela perfetta di passato e futuro

Auto, immatricolazioni a luglio +3,9%: ottavo mese consecutivo di crescita



Crolla la quota BEV dopo la fine degli incentivi PNRR

3 agosto 2026 - 18.34

(Teleborsa) - A luglio 2026 sono state immatricolate 123.184 autovetture, contro le 118.561 dello stesso mese del 2025, in crescita del 3,90%. Il Ministero dei Trasporti segnala che i trasferimenti di proprietà sono stati 519.064 (+1,58%), per un volume globale di vendite mensili di 642.248 unità, di cui il 19,18% nuove e l'80,82% usate.

Il Centro Studi Promotor sottolinea che si tratta dell'ottava crescita consecutiva delle immatricolazioni, che conferma il trend positivo da inizio anno: "L'elemento di vera novità del mese risiede proprio nella convergenza tra volumi e sentiment della rete", segnalando che gli operatori "iniziano ora a percepire la ripresa come strutturale e non legata a fattori congiunturali o temporanei", dopo mesi in cui l'indice di fiducia mostrava una costante flessione nonostante il mercato in crescita.

Il Presidente UNRAE Roberto Pietrantonio ha rivisto al rialzo le stime per l'intero 2026: "L'andamento particolarmente favorevole degli ultimi mesi, alimentato dall'onda lunga delle immatricolazioni legate agli incentivi e sostenuto da un quadro macroeconomico migliore delle previsioni della vigilia, ci induce a rivedere al rialzo le stime per l'intero 2026". Pietrantonio prevede ora 1.610.000 immatricolazioni a fine anno (dalle 1.530.000 stimate ad aprile), con un incremento del 5,5% sul 2025, pur restando un deficit di 307.000 vetture (-16,0%) rispetto al 2019.

Il Presidente **ANFIA** Roberto Vavassori ha segnalato però un ridimensionamento della quota BEV al 5,9% del mercato (dal 10,2% di giugno): "Questa flessione, che era attesa con la conclusione dei recenti incentivi all'acquisto dei veicoli elettrici, conferma, una volta di più, che se si intende accelerare l'elettrificazione del parco veicolare italiano rispetto a una dinamica naturale assai più lenta e progressiva, gli incentivi rimangono uno strumento essenziale".

Le auto a benzina calano del 14,2% (quota 19,2%), le diesel del 30,2% (quota 6,6%). Mild e full hybrid crescono del 10,9% (quota 47,1%). Le ricaricabili salgono del 36,8%, al 16,5% del mercato: le ibride plug-in avanzano del 44,6%, mentre le elettriche pure, pur in aumento del 24,7% su anno, scendono al 5,9% per la fine degli incentivi PNRR erogati dal MASE, conclusi il 30 giugno. Le auto a gas (interamente GPL) rappresentano il 10,7% del mese. Le emissioni medie di CO2 calano del 4,2% a 113,2 g/km.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

powered by Teleborsa

la Repubblica

GEDI News Network S.p.A.

P.Iva 01578251009

ISSN 2499-0817

Abbonati

APP

[iOS](#) | [Android](#)

SOCIAL



SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e FinanzaDII VenerdiRobinson

NEWS E PERIODICI

HuffPost Italia
Fem
Formula Passion
VD News
Le Scienze
Limes
National Geographic

ENTERTAINMENT

DeeJay
Capital
m2o
Onepodcast
MyMovies

SERVIZI

La Repubblica Bookshop

Ilmiolibro

Enti e Tribunali

Meteo

Tvzap

Dizionario italiano

Dizionario inglese/italiano

Consigli.it

AutoXY

Sport.it

NETWORK LENA

Die WeltEl PaisGazeta WyborczaLe FigaroLe SoirTages AnzeigerTribune de Geneve

Auto, piu' vendite a luglio: bene Stellantis. L'Anfia: "Ma senza incentivi le elettriche frenano"

Auto, più vendite a luglio: bene Stellantis. L'Anfia: "Ma senza incentivi le elettriche frenano"

di Cenio Di Zanni

(ansa)

Fiat guida la classifica dei marchi con la Pandina. Boom degli alleati cinesi di Leapmotor: +203% sullo stesso mese del 2025. Bene i conterranei di Byd (+127%), che per il terzo mese consecutivo entrano nella Top 10 italiana

03 Agosto 2026 alle 19:37

2 minuti di lettura



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Lunedì 3 Agosto 2026, ore 19:28



teleborsa

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

[Home](#) [Notizie](#) [Quotazioni](#) [Rubriche](#) [Agenda](#) [Video](#) [Analisi Tecnica](#) [L'Azienda](#)[Home Page](#) / [Notizie](#) / Auto, immatricolazioni a luglio +3,9%: ottavo mese consecutivo di crescita

Auto, immatricolazioni a luglio +3,9%: ottavo mese consecutivo di crescita

Crolla la quota BEV dopo la fine degli incentivi PNRR

Economia 03 agosto 2026 - 18:29



Seguici su

(Teleborsa) - A **luglio 2026** sono state immatricolate **123.184 autovetture**, contro le 118.561 dello stesso mese del 2025, in crescita del 3,90%. Il Ministero dei Trasporti segnala che i **trasferimenti di proprietà** sono stati 519.064 (+1,58%), per un volume globale di vendite mensili di 642.248 unità, di cui il 19,18% nuove e l'80,82% usate.

Il **Centro Studi Promotor** sottolinea che si tratta dell'ottava crescita consecutiva delle immatricolazioni, che conferma il trend positivo da inizio anno: "L'elemento di vera novità del mese risiede proprio nella convergenza tra volumi e sentiment della rete", segnalando che gli operatori "iniziano ora a percepire la ripresa come strutturale e non legata a fattori congiunturali o temporanei", dopo mesi in cui l'indice di fiducia mostrava una costante flessione nonostante il mercato in crescita.

Il Presidente UNRAE **Roberto Pietrantonio** ha rivisto al rialzo le **stime** per l'intero 2026: "L'andamento particolarmente favorevole degli ultimi mesi, alimentato dall'onda lunga delle immatricolazioni legate agli incentivi e sostenuto da un quadro macroeconomico migliore delle previsioni della vigilia, ci induce a rivedere al rialzo le stime per l'intero 2026". Pietrantonio prevede ora **1.610.000 immatricolazioni** a fine anno (dalle 1.530.000 stimate ad aprile), con un incremento del 5,5% sul 2025, pur restando un deficit di 307.000 vetture (-16,0%) rispetto al 2019.

Il Presidente **ANFIA Roberto Vavassori** ha segnalato però un ridimensionamento della **quota BEV** al

Argomenti trattati

Trasporti (100)

Altre notizie

- USA, PMI manifatturiero stabile a luglio a 53,9 punti
- Tema: a giugno consumi elettrici +1,8%, decimo mese consecutivo di crescita
- Mercato auto europeo mette il turbo a giugno (+13,6%)
- USA, vendite al dettaglio giugno in aumento come atteso
- Germania, inflazione luglio accelera più delle attese al 2,8%
- Francia, l'inflazione di luglio accelera al 2,1% annuo e allo 0,6% su mese

5,9% del mercato (dal 10,2% di giugno): "Questa flessione, che era attesa con la conclusione dei recenti incentivi all'acquisto dei veicoli elettrici, conferma, una volta di più, che se si intende accelerare l'elettrificazione del parco veicolistico italiano rispetto a una dinamica naturale assai più lenta e progressiva, gli **incentivi** rimangono uno strumento essenziale".

Le auto a **benzina** calano del 14,2% (quota 19,2%), le **diesel** del 30,2% (quota 6,6%). **Mild e full hybrid** crescono del 10,9% (quota 47,1%). Le **ricaricabili** salgono del 36,8%, al 16,5% del mercato: le **ibride plug-in** avanzano del 44,6%, mentre le elettriche pure, pur in aumento del 24,7% su anno, scendono al 5,9% per la fine degli **incentivi PNRR** erogati dal MASE, conclusi il 30 giugno. Le **auto a gas** (interamente GPL) rappresentano il 10,7% del mese. Le **emissioni medie di CO2** calano del 4,2% a 113,2 g/km.

(Foto: @pixel7propix on Unsplash)

Vuoi leggere contenuti come questo?

Iscriviti alla newsletter settimanale di Teleborsa

☐ Accetto le [condizioni generali](#) e di ricevere le newsletter*

ISCRIVITI



Il vino da investimento nasce da un paradosso: è un bene fatto per essere consumato, ma proprio il consumo progressivo delle bottiglie migliori può renderlo più raro e prezioso.

[leggi tutto](#)

Condividi



...

Leggi anche

- ▶ Auto: 146.423 immatricolazioni a giugno
- ▶ UNRAE: auto usata torna in leggero calo a maggio
- ▶ Privati con Partita IVA: immatricolazioni in calo del 7% in 2025
- ▶ Svizzera, l'inflazione annua scende allo 0,4% a luglio



SEZIONI

Tutte le notizie
Italia
Europa
Mondo
Ambiente
Banche

QUOTAZIONI

Tutti i mercati
Azioni Italia
ETF ETC/ETN
Obbligazioni
Fondi
Cambi e Valute

RUBRICHE

Gli Speciali
Guide
VIDEO
Tutti i Video

AGENDA

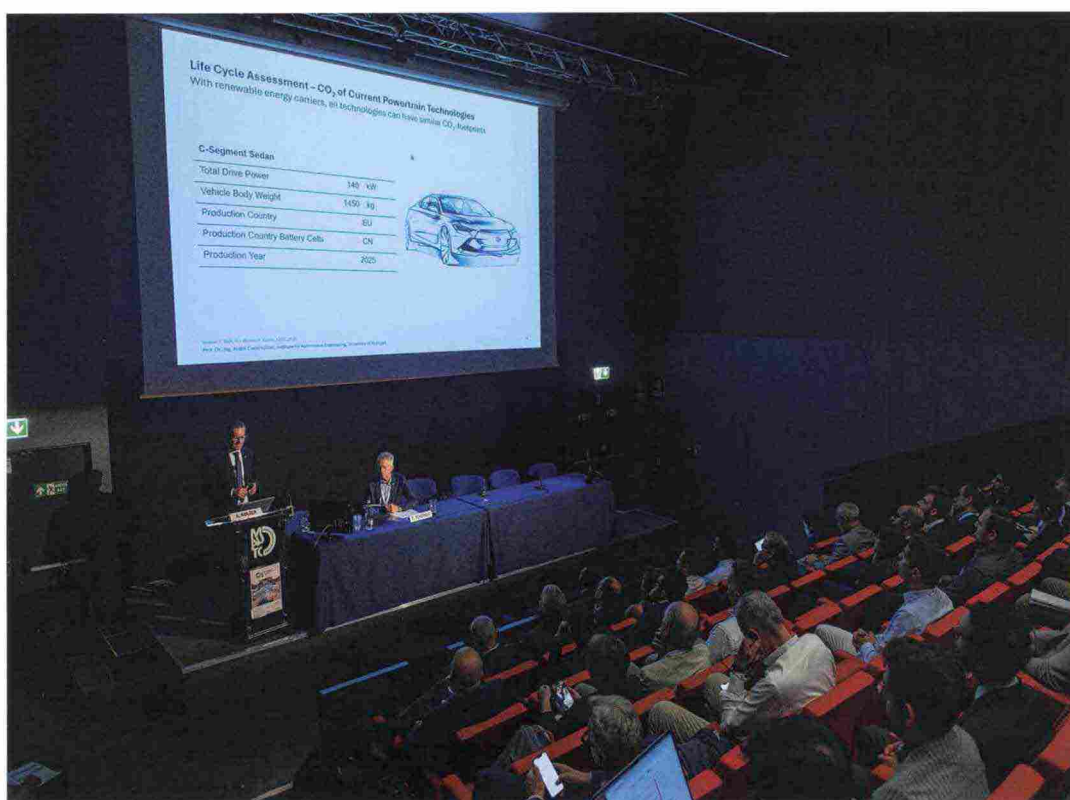
Eventi
Calendario Macro
Calendario Dividendi
Coefficienti di rettificazione
Corporate Actions

L'AZIENDA



LA SFIDA DELLA DECARBONIZZAZIONE

Alla CO₂ Reduction for Transportation Systems Conference di Torino, leader dell'industria automotive internazionale, ricercatori e istituzioni hanno fatto il punto sulle soluzioni tecnologiche per ridurre le emissioni, dall'elettrificazione ai carburanti rinnovabili



La riduzione della CO₂ nel settore dei trasporti non può essere affidata a un'unica soluzione tecnologica. È questo il messaggio emerso dalla sesta edizione della "CO₂ Reduction for Transportation Systems Conference", organizzata da ANFIA e dalla sezione torinese di SAE International, che ha riunito a Torino aziende, università, istituzioni e centri di ricerca per discutere il futuro della mobilità sostenibile. L'evento ha messo in evidenza come la decarbonizzazione debba essere affrontata considerando l'intero

ciclo di vita del veicolo: dalla produzione dell'energia alla realizzazione dei componenti, fino all'utilizzo su strada. Un approccio necessario per valutare in modo corretto l'effettivo impatto ambientale delle diverse tecnologie.

UN FUTURO FATTO DI PIÙ SOLUZIONI

Tra i temi centrali della conferenza il concetto di "Well To Wheel", ovvero l'analisi delle emissioni lungo tutta la catena energetica. Un metodo che



permette di confrontare tecnologie differenti e sottolinea come ogni segmento della mobilità richieda soluzioni specifiche.

Veicoli elettrici a batteria, sistemi ibridi, motori endotermici più efficienti, idrogeno e carburanti rinnovabili rappresentano oggi strumenti complementari nella transizione energetica. La scelta della tecnologia più adatta dipende infatti da numerosi fattori: utilizzo del mezzo, infrastrutture disponibili, costi e caratteristiche operative.

Accanto allo sviluppo dei nuovi powertrain, l'industria continua a lavorare sull'efficienza complessiva del veicolo. Riduzione delle masse, miglioramento dell'aerodinamica, ottimizzazione degli attriti e gestione intelligente dell'energia sono elementi fondamentali per contenere consumi ed emissioni.

EFFICIENZA E INNOVAZIONE INDUSTRIALE

Materiali leggeri, nuove architetture costruttive ed

elettronica avanzata stanno trasformando il modo di progettare l'automobile. Particolare attenzione è dedicata anche alla gestione termica dei sistemi elettrificati, dove il controllo della temperatura di batteria ed elettronica di potenza incide direttamente su prestazioni e autonomia.

Durante la conferenza è emersa anche la necessità di un quadro normativo stabile e orientato alla neutralità tecnologica, in grado di accompagnare la trasformazione dell'industria senza limitare lo sviluppo di soluzioni diverse ma ugualmente efficaci nella riduzione delle emissioni.

La transizione richiederà quindi un approccio integrato, nel quale veicoli efficienti, nuove fonti energetiche e infrastrutture lavorino insieme. La mobilità del futuro non nascerà da una singola rivoluzione, ma dalla combinazione di molte innovazioni capaci di rendere il trasporto più sostenibile mantenendo sicurezza, prestazioni e competitività industriale.