



**RASSEGNA STAMPA ANFIA**  
**Settimana dal 07 al 13 aprile**

*Torino, 15 aprile 2026*

# Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
60/69	Bellauto	01/03/2026	<i>Statistiche</i>	2
15	Italypost	16/03/2026	<i>Monitor - Vavassori (Anfia): "L'elettrico resta la direzione, ma queata transizione va governata con</i>	12
11	Italypost	24/03/2026	<i>Storico sorpasso nel mercato dell'auto Gli acquisti dalla Cina superano le vendite Ue</i>	13
6	Parts Truck	01/04/2026	<i>Aspettando TRANSPOTEC</i>	14
12/16	Parts Truck	01/04/2026	<i>Veicoli industriali tra crisi e stabilizzazione</i>	15
17/19	Parts Truck	01/04/2026	<i>SUPER AFTERMARKET</i>	20
28/29	Parts Truck	01/04/2026	<i>Il futuro e' ADESSO</i>	23
32/33	Parts Truck	01/04/2026	<i>SERVE ESSERE STRUTTURATI</i>	25
60/62	Parts Truck	01/04/2026	<i>Doppio ruolo stessa visione</i>	27
9	Vado e Torno	01/04/2026	<i>Il peso di Hormuz</i>	30
7	Italypost	07/04/2026	<i>Monitor - Gli effetti della guerra sull'auto Nuova ondata di costi gia' nel '26</i>	31
	Fleetime.it	08/04/2026	<i>Crisi filiera automotive italiana: sfide industriali e richieste intervento</i>	33
	Borsaitaliana.it	09/04/2026	<i>Auto, Anfia: mercato in ripresa nel 1° trimestre, tirano alimentazioni alternative</i>	35
	Repubblica.it	09/04/2026	<i>Auto, Anfia: mercato in ripresa nel 1° trimestre, tirano alimentazioni alternative</i>	36
	Lastampa.it	09/04/2026	<i>Auto, Anfia: mercato in ripresa nel 1° trimestre, tirano alimentazioni alternative</i>	38
	IlsecoloXIX.it	09/04/2026	<i>Auto, Anfia: mercato in ripresa nel 1° trimestre, tirano alimentazioni alternative</i>	39
	Ilmattino.it	09/04/2026	<i>Le auto ricaricabili volano in Italia: +65,7% immatricolazioni Bev e +110% ibride plug-in nel primo</i>	40
	Gazzetta.it	09/04/2026	<i>Automotive: Gazzetta Motori premia le eccellenze italiane</i>	41
	Motori.ilmattino.it	09/04/2026	<i>Le auto ricaricabili volano in Italia: +65,7% immatricolazioni Bev e +110% ibride plug-in nel primo</i>	42
	Corrieredellasardegna.it	09/04/2026	<i>Anfia: a marzo quota auto con alimentazione alternativa 72,9%, bev 8,7%</i>	44
	Borsaitaliana.it	10/04/2026	<i>Auto, Anfia: indice produzione italiana +13,3% a febbraio</i>	46
	Teleborsa.it	10/04/2026	<i>Auto, Anfia: indice produzione italiana +13,3% a febbraio</i>	47
	Lastampa.it	10/04/2026	<i>Auto, Anfia: indice produzione italiana +13,3% a febbraio</i>	48
	Ilmattino.it	10/04/2026	<i>Anfia, il 72,9% delle auto vendute a marzo in Italia e' green. Un'auto su cinque e' solo a benzina o</i>	49
	Motori.ilmattino.it	10/04/2026	<i>Anfia, il 72,9% delle auto vendute a marzo in Italia e' green. Un'auto su cinque e' "solo" a benzina</i>	50
	Quattroruote.it	10/04/2026	<i>Dal dieselgate alla nuova crisi petrolifera: le auto a gasolio sono davvero al capolinea?</i>	52
11	Il Sole 24 Ore	11/04/2026	<i>La produzione tiene grazie all'automotive ma nel 2026 e' crescita zero (L.Orlando)</i>	58
9	L'Eco di Bergamo	11/04/2026	<i>Automotive I componenti a febbraio fanno piu' 20%</i>	59
	Gazzetta.it	13/04/2026	<i>Eccellenze italiane automotive, il motore di idee e imprese: i premi alle aziende piu' virtuose</i>	60
	Ilmattino.it	13/04/2026	<i>Elli (Gruppo Volkswagen), l'auto elettrica diventa una centrale di energia, il futuro visto da Wolfb</i>	62
	Euroborsa.it	13/04/2026	<i>Biodiesel, la soluzione italiana per la transizione ecologica</i>	64

# Statistiche

Numeri e tendenze del mercato automotive



## IMMATRICOLAZIONI Tempi critici per la vendita delle vetture in Italia

Il mercato delle autovetture in Italia ha chiuso il 2025 in linea con le previsioni formulate da Unrae, con **1.525.722 immatricolazioni complessive, in flessione del 2,1% sull'anno precedente**, e confermando **un divario del 20,4% rispetto ai livelli del 2019**. Tra le **alimentazioni**,

i motori **benzina e diesel** retrocedono rispettivamente al 24,3% e al 9,4 di share (-4,7 e -4,5 p.p.). Il **Gpl** chiude al 9,2% (-0,2 p.p.). Le **ibride**, regine del mercato, nell'intero anno guadagnano 4,2 punti e archiviano il 2025 al 44,4% di quota, con un 13,0% per le full hybrid e un 31,4% per le mild hybrid.

Le auto **BEV** (battery electric vehicle) si fermano al 6,2% di share, in crescita di 2 punti sul 2024 (11,0% nel solo dicembre, grazie all'immatricolazione di vetture incentivate). Le **PHEV** (plug-in hybrid electric vehicle) salgono al 6,5% rispetto al 3,3% di un anno fa (9,3% in dicembre, +5,9 p.p.).

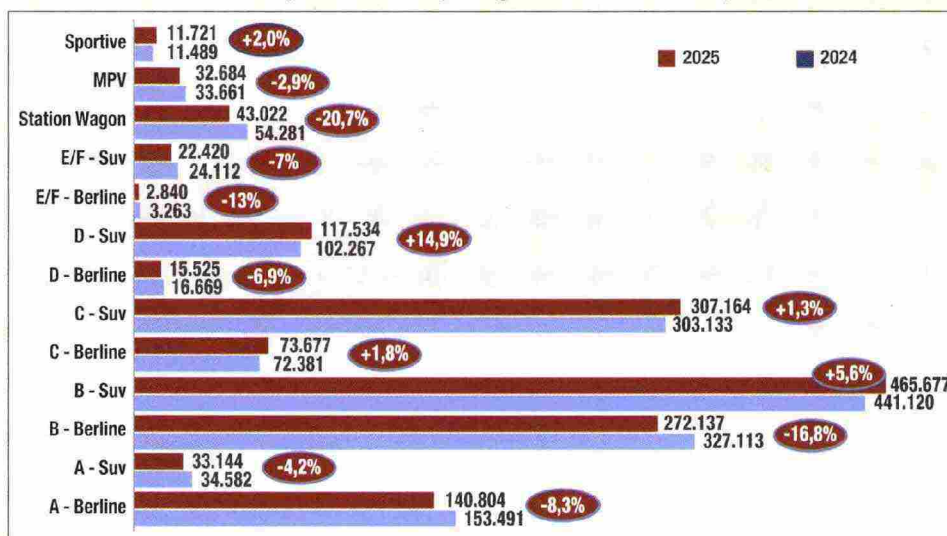
Se analizziamo le vendite in base alla **segmentazione**, nel 2025 c'è stata una flessione delle berline e dei SUV del segmento A, rispettivamente al 9,2% e 2,2% di quota. In forte contrazione anche le berline del segmento B, che scendono al 17,7%, mentre recuperano i Suv al 30,3%.

# AUTO NUOVE



## Piacciono Suv compatti e medi

(Immatricolazioni per segmento, Italia, 2025/2024)



Fonte: Unrae

## Ibride regine del mercato

(Immatricolazioni per alimentazione, Italia, 2025 vs 2024)

Per alimentazione	Gen/Dic		Var. % 2025/2024	Quote % Gen/Dic	
	2025	2024		2025	2024
Benzina	373.711	457.691	-18,3	24,3	29,0
Diesel	144.757	218.500	-33,7	9,4	13,9
Gpl	142.253	147.761	-3,7	9,2	9,4
Metano	4	1.242	-99,7	0	0,1
Ibride elettriche (HEV)	683.226	633.583	+7,8	44,4	40,2
Full hybrid	200.170	186.581	+7,3	13,0	11,8
Mild hybrid	483.056	447.002	+8,1	31,4	28,3
Ibride elettriche plug-in (PHEV + Rex)	99.424	52.852	+88,1	6,5	3,3
Elettriche (BEV)	94.973	65.932	+44,0	6,2	4,2
Idrogeno (FCEV)	194.397	118.784	+63,7	12,7	7,5

Fonte: Unrae. Dati provvisori

Tra le medie (C) un lieve incremento interessa sia le berline, al 4,8% di quota, sia i Suv al 20,0%. Flettono le berline del segmento D, all'1,0%, in crescita i Suv al 7,6% del totale. Nell'alto di gamma (E/F) cedono in volume sia le berline sia i Suv, rispettivamente allo 0,2% e 1,5% di quota. Infine, le station wagon rappresentano il 2,8%

ALLA FINE DEL 2024 NEL NOSTRO PAESE IL PARCO CIRCOLANTE ERA COMPOSTO DA **OLTRE 40,5 MILIONI** DI AUTO, IL **57,7%** DELLE QUALI CON UN'ANZIANITÀ **SUPERIORE A 10 ANNI.**

Fonte: Aci.

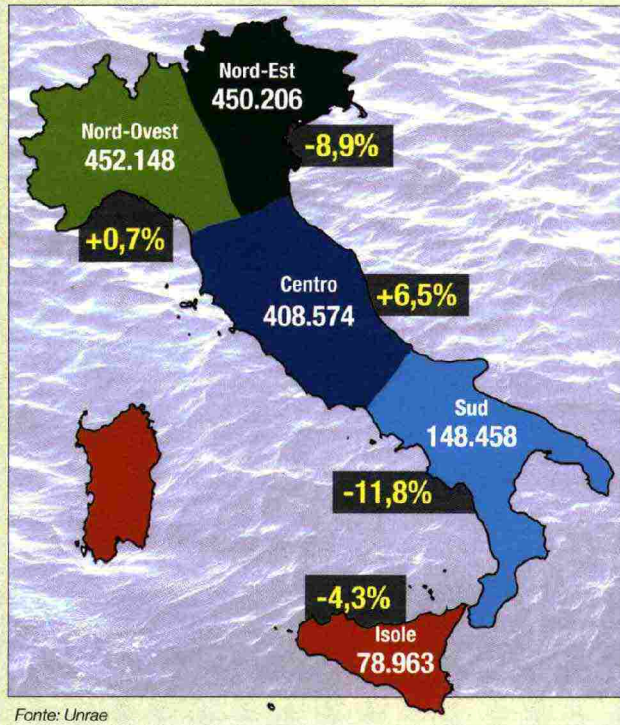
## Statistiche

Numeri e tendenze del mercato auto

# AUTO NUOVE

### Crescono il Nord-Ovest e il Centro

(Immatricolazioni per area geografica, Italia, 2025 e aumento su 2024)



Il 2025 è stato caratterizzato da una transizione verso l'ibrido, con le auto a combustione interna tradizionale che perdono quote a favore di alternative più ecologiche, in un contesto in lieve contrazione.

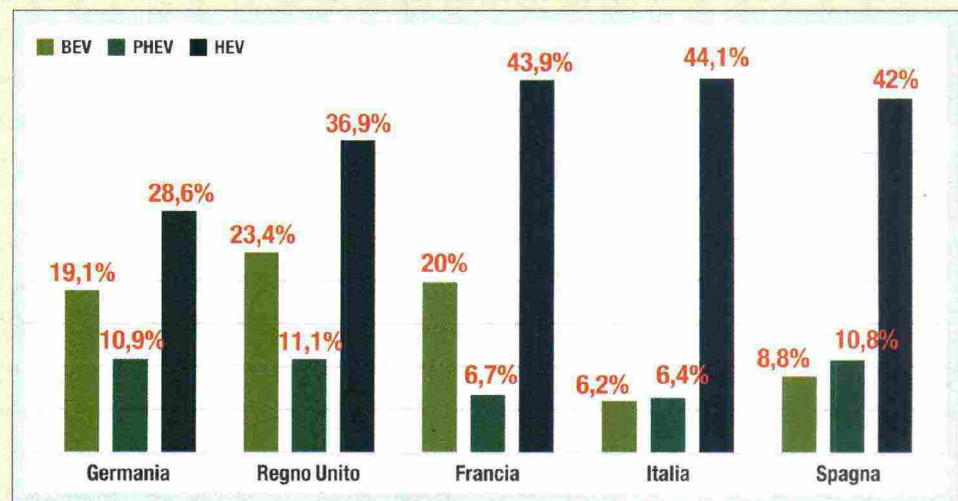
### MERCATO In Europa è andata meglio

L'Europa ha archiviato il 2025 con un bilancio leggermente positivo sul fronte delle vendite auto, registrando **13.271.270 nuove immatricolazioni, in aumento del 2,4%** rispetto al 2024. Nonostante il progresso, il mercato rimane ancora al di sotto del 16% rispetto ai livelli pre-pandemia del 2019. La **Spagna guida la classifica della crescita fra i major market, con un +12,9%**. Seguono a distanza **Regno Unito (+3,5%)** e **Germania (+1,4%)**, mentre **Italia e Francia chiudono in negativo con un calo rispettivamente del 2,1% e del 5%**. Il nostro Paese, in particolare, si posiziona **all'ultimo posto tra i cinque per penetrazione di vetture ricaricabili (ECV)**, con una quota complessiva del **12,6%** (BEV 6,2% e PHEV 6,4%, si veda anche nel grafico a corredo). **A livello europeo, le ECV coprono il 29,1% del mercato: BEV al 19,5% (+4,1 p.p.) e PHEV al 9,6% (+2,2 p.p.)**. **Come colmare il gap?** Da anni Unrae (fonte dei dati) sottolinea che un elemento fondamentale per favorire la mobilità a zero emissioni in Italia è la revisione in chiave "verde" del trattamento fiscale delle auto aziendali, attraverso interventi che prevedano l'aumento di detraibilità dell'IVA e deducibilità dei costi, oltre alla riduzione del periodo di ammortamento.

del totale, gli MPV il 2,1% e le sportive lo 0,8%.  
Se guardiamo le **aree geografiche**, infine, il Nord Est perde la prima posizione per un decimale di scarto, con una quota al 29,3% (-2 p.p.), grazie al noleggio (di quello parliamo nelle prossime pagine), senza il quale perderebbe 6,3 punti (fermandosi al 23,0%). Il Nord Ovest guadagna la prima posizione, al 29,4% del totale (+0,9 p.p.). Il Centro Italia sale a rappresentare il 26,6% delle immatricolazioni totali (+2,3 punti), il Sud scende al 9,7% (-1,0 p.p.) e le Isole al 5,1% (-0,1 p.p.).

### Italia fanalino di coda nell'elettrico

(Quote BEV, PHEV, HEV, 5 major market europei, 2025)



# CAR RENTAL

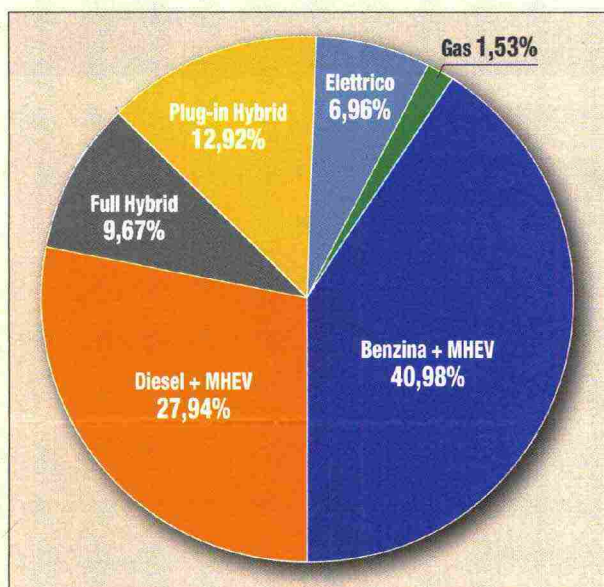
## NOLEGGIO Bene le automobili, meno i veicoli commerciali

**L**e immatricolazioni del noleggio veicoli (auto + veicoli commerciali leggeri) confermano nel 2025 i segnali positivi emersi nella prima parte dell'anno. I dati da gennaio a dicembre indicano una prestazione annuale di **crescita nei volumi**, con un totale di **524.728 immatricolazioni**, oltre **50.000 in più rispetto al 2024 (+10,73%)**. A fare la differenza sono state, però, le sole **vetture** (453.892, +13,3%), con un risultato positivo in ambito "lungo" (+11,6%), e "breve" termine (+19,25%). Qualche difficoltà, invece, per il comparto



### Benzina supera diesel

(Noleggio vetture lungo termine per alimentazione, Italia)



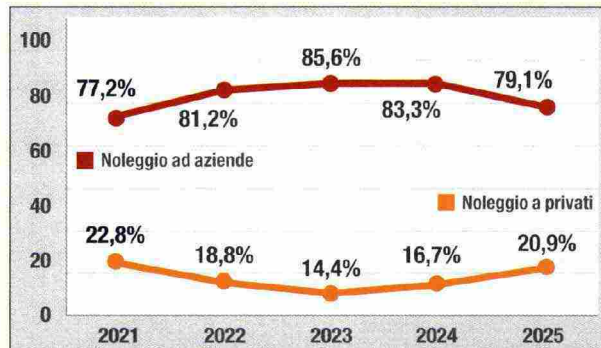
Elaborazione Aniasa/Data Force su dati MIT

IN ITALIA QUASI **80 NOLEGGI SU 100** NEL 2025 SONO STATI APPANNAGGIO DEI **CLIENTI AZIENDALI**, CHE PERO' STANNO PERDENDO QUOTA.

Fonte: Aniasa/Dataforce.

### I privati guadagnano terreno

(Utilizzatore noleggio vetture lungo termine in Italia)



Elaborazione Aniasa/Data Force su dati MIT

## Statistiche

Numeri e tendenze del mercato automotive



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

### Raggiunto il 30,6% di quota nelle immatricolazioni nazionali

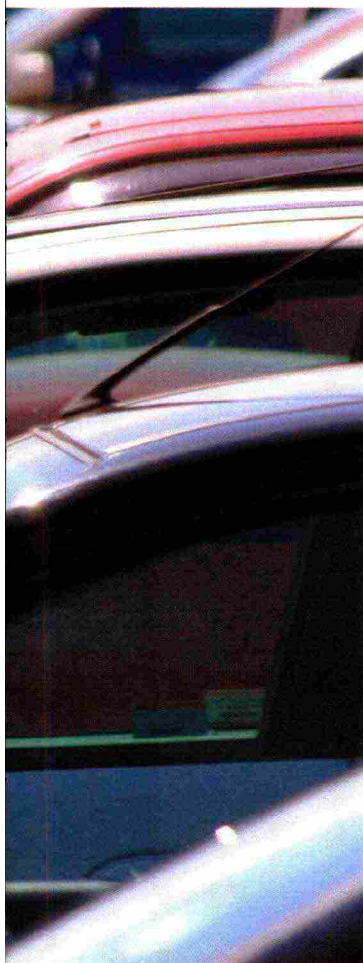
(Tutti i numeri del noleggio in Italia, 2025 vs 2024)

Mercato Italia Noleggio		Gen/Dic 2025	Gen/Dic 2024	Var. % Gen/Dic 2025/2024	Quota di noleggio su totale mercato Gen/Dic 2025
Noleggio lungo termine	Vetture	347.406	311.298	11,60%	22,62%
	Veicoli commerciali leggeri	62.514	63.366	-1,34%	34,92%
	<b>Tot. noleggio lungo termine</b>	<b>409.920</b>	<b>374.664</b>	<b>9,41%</b>	<b>23,90%</b>
Noleggio breve termine	Vetture	106.486	89.297	19,25%	6,93%
	Veicoli commerciali leggeri	8.322	9.919	-16,10%	4,65%
	<b>Tot. noleggio breve termine</b>	<b>114.808</b>	<b>99.216</b>	<b>15,72%</b>	<b>6,69%</b>
Totale noleggio	Vetture	453.892	400.595	13,30%	29,55%
	Veicoli commerciali leggeri	70.836	73.285	-3,34%	39,57%
	<b>Tot. noleggio</b>	<b>524.728</b>	<b>473.880</b>	<b>10,73%</b>	<b>30,60%</b>

Elaborazione Aniasa/Data Force su dati MIT

dei veicoli commerciali leggeri (70.836, -3,34%), sotto tono per entrambe le formule (rispettivamente -1,34% e -16,1%). **La quota del noleggio sull'intero mercato raggiunge il 30,6%: in ambito vetture è del 29,55%, nel settore dei mezzi da lavoro è salita al 39,57%.** Sono questi i principali numeri e spunti che emergono dall'analisi annuale sul settore del noleggio veicoli promossa da Aniasa, l'Associazione che in Confindustria

# CAR RENTAL



arrivando a una market share del 14,4%. Un primo segnale di ripresa si è invece registrato nel 2024, con una risalita di 2,3 punti fino al 16,7%. Quest'anno la quota ha raggiunto il 20,9%, tornando ad avvicinarsi ai livelli del 2021. Quasi 80 noleggi su 100 nel 2025 rimangono comunque appannaggio delle aziende. Queste ultime, salite di quota fino al 2023, si sono poi attestate su livelli leggermente inferiori. Riguardo alle **alimentazioni**, la più **diffusa** nel 2025 è quella a **benzina**

**(comprese le mild hybrid)** con una quota del 41%. Calo evidente, invece, per le auto **diesel**: -19,9% (anche in questo caso comprese le mild-hybrid) nell'intero 2025, che hanno ridotto la loro quota di mercato al di sotto del 28%, con un volume inferiore alle 100.000 unità (nel 2024 costituivano invece l'alimentazione più diffusa nel NLT). Le **"ibride vere"**, ossia **full e plug-in**, hanno nel 2025 raggiunto cumulativamente il 22,6% del mercato del noleggio a lungo termine. In particolare, **le plug-in**

**hybrid sono state protagoniste di un'avanzata senza precedenti: +97,8%**, raggiungendo una quota del 12,9% (9,7% per le full hybrid). Le **auto elettriche** continuano a crescere in maniera importante nel long term: **+39,4% nel 2025**. La quota delle BEV ormai è attorno al 7%, contro quella del totale mercato che viaggia al 5%. Le vetture a gas sono in crescita (+113,5% nel 2025), ma rimangono confinate su volumi e quote di mercato trascurabili (poco più dell'1,5%).

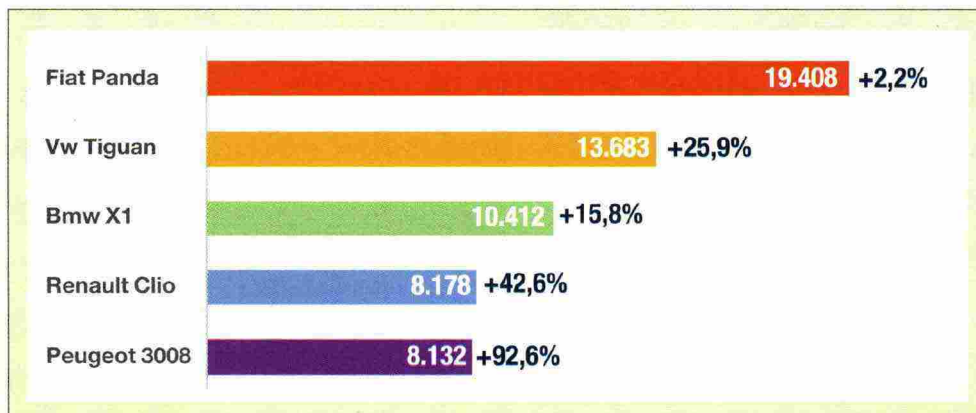
## LUNGO TERMINE Le preferite dalle aziende

**N**ella top 5 dei modelli più noleggiati nel lungo termine, tra le autovetture si conferma al primo posto la **Fiat Panda**, con un totale di circa 19.400 unità da gennaio a dicembre (+2,2%) e un ampio distacco in classifica. A seguire Volkswagen Tiguan, con 13.683 unità e un incremento nelle preferenze del 25,9%. Crescite a due cifre anche per BMW X1 (10.412, +15,8%), Renault Clio (8.178, +42,6%) e Peugeot 3008 (8.132, +92,6%). Tra i veicoli commerciali leggeri, il modello più scelto per uso noleggio è il **Fiat Doblò**, con immatricolazioni quasi raddoppiate (+81,6%).

rappresenta il settore della mobilità pay-per-use e dalla società di analisi di mercato Dataforce. I dati sono positivi nonostante **lo scarso supporto da parte delle Istituzioni** nel facilitare il comparto soprattutto **sotto il profilo fiscale**. Entrando nel dettaglio del **noleggio a lungo termine**, come tendenza, si nota che i clienti privati sono andati calando a partire dal 2021: di 4 punti nel 2022, per poi scendere ancora di 4,4 punti nel 2023,

### La più scelta resta la Fiat Panda

(Le auto più noleggiate in Italia, 2026)



Elaborazione Aniasa/Data Force su dati MIT

## Statistiche

Numeri e tendenze del mercato automotive

### SECOND HAND Continua la crescita del business

**U**n incremento del **+2,9%** sul 2024 (-0,4 sul 2009). E' quello che ha registrato il mercato dell'auto usata chiudendo il 2025 con **5.593.646 trasferimenti di proprietà**.  
 Quelli **netti**, ovvero effettivi tra venditore e compratore finale, sono stati 3.169.745 (**+1,9%**): è di 2,1 il rapporto di auto usate acquistate per ogni vettura nuova immatricolata, in aumento al 2024 (era di 2,0).  
 Le **minivolture**, ossia i passaggi temporanei a nome del concessionario in attesa della rivendita, sono anch'esse in forte crescita: **+4,3%** nell'anno.  
 Analizzando l'**anzianità** dei mezzi, emerge che **quasi la metà dei trasferimenti (48,8%) riguarda vetture con oltre 10 anni di età**,



#### Alta incidenza di acquisti "ricondizionati" di BEV, PHEV, HEV

(Usato 2025 vs Circolante al 2024 per alimentazione, Italia)

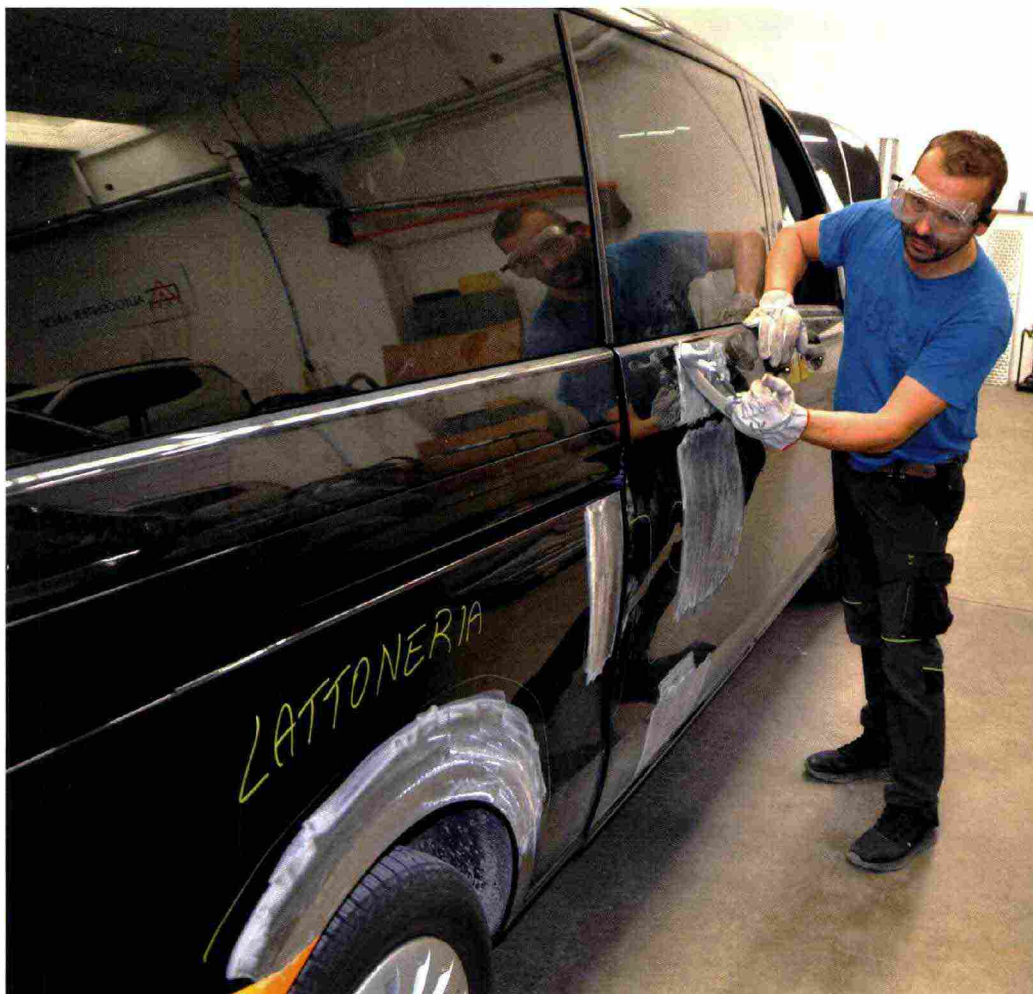
Alimentazione	Circolante auto al 31/12/2024	Quote	Trasferimenti netti al 31/12/2025	Quote	Trasferimenti netti su circolante
Benzina	17.057.000	42,0%	1.222.430	38,6%	7,2%
Diesel	16.602.000	40,9%	1.310.573	41,3%	7,9%
Gpl	2.705.000	6,7%	167.866	5,3%	6,2%
Metano	890.000	2,2%	64.922	2,0%	7,3%
Ibride (HEV)	2.746.000	6,8%	326.430	10,3%	11,9%
Ibride Plug-in (PHEV)	288.000	0,7%	42.570	1,3%	14,8%
Elettriche (BEV)	280.000	0,7%	34.929	1,1%	12,5%
Etanolo	-	-	1	0,0%	-
Idrogeno	-	-	21	0,0%	-
<b>Totale</b>	<b>40.568.000</b>	<b>3.111.916</b>	<b>3.169.745</b>	<b>1.577.559</b>	<b>7,8%</b>

Fonte: Unrae

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

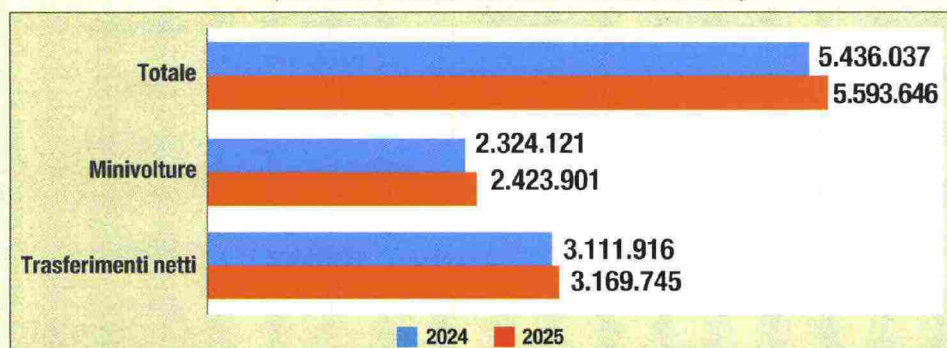
USATO



■ In Italia è in aumento l'acquisto di veicoli usati recenti al posto di quelli nuovi di fabbrica.

### Auto di seconda mano in tendenza

(I numeri del mercato dell'usato, Italia, 2025 vs 2024)



Fonte: Unrae

confermando quanto il parco circolante italiano conservi una forte componente di auto mature. **La fascia di veicoli da 2 a 4 anni continua ad aumentare**, indicando come molte persone preferiscano puntare su usato recente per bilanciare affidabilità e costo. Sul fronte geografico, **Lombardia, Lazio e Campania si confermano le regioni con il maggior numero di trasferimenti netti** →

## Statistiche

Numeri e tendenze del mercato automotive

# USATO

di auto usate, soprattutto nelle aree metropolitane. Dal punto di vista delle **alimentazioni**, infine, il diesel resta la quota maggiore tra le auto usate trasferite (41,3%), seppur in flessione di 3,7 punti percentuali rispetto all'anno precedente. La benzina si avvicina, con il 38,6% dei passaggi (uguali al 2024), mentre le ibride conquistano terreno con il 10,3% del totale anno (erano il 7,8 in quello precedente), confermando l'**interesse crescente per le tecnologie più efficienti**. I propulsori a GPL e metano mantengono una quota significativa, rispettivamente al 5,3% e al 2,0% sul totale dei trasferimenti mensili, mentre elettriche a batteria (BEV) e ibride plug-in continuano ad aumentare, seppur da livelli più bassi. ◀

### Per ogni vettura nuova se ne vendono 2,1 usate

(Rapporto usato/nuovo, Italia, 2025 vs 2024)

Alimentazione	Trasferimenti netti			Immatricolazioni auto nuove			Rapporto usato/nuovo	
	Volumi		Var. %	Volumi		Var. %	2025	2024
	2025	2024		2025	2024			
Benzina	1.222.430	1.201.513	+1,7	373.726	457.690	-18,3	3,3	2,6
Diesel	1.310.573	1.394.634	-6,0	144.762	218.500	-33,7	9,1	6,4
Gpl	167.866	149.917	+12,0	142.261	147.760	-3,7	1,2	1,0
Metano	64.922	66.700	-2,7	4	1.242	-99,7	-	53,7
Ibride (HEV)	326.430	242.958	-34,4	682.331	633.211	+7,8	0,5	0,4
Ibride Plug-in (PHEV)	42.570	31.355	+35,8	100.319	53.223	+88,5	0,4	0,6
Elettriche (BEV)	34.929	24.812	+40,8	94.973	65.932	+44,0	0,4	0,4
Idrogeno	1	5	-80,0	1	1	+0,0	1,0	5,0
Etanolo	24	22	+9,1	0	0	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>3.169.745</b>	<b>3.111.916</b>	<b>-1,9</b>	<b>1.538.377</b>	<b>1.577.559</b>	<b>-2,5</b>	<b>2,1</b>	<b>2,0</b>

Fonte: Unrae

A FINE 2024 IL PARCO CIRCOLANTE ITALIANO AVEVA **UN'ANZIANITA' MEDIA DI 13 ANNI**, IN PEGGIORAMENTO SUL 2023.

Fonte: Aci

## RICAMBI Componenti di carrozzeria e materiali di consumo in flessione

**C**ala il fatturato aftermarket della filiera IAM, ovvero dei produttori di componenti verso il mondo della distribuzione IAM. Ha registrato, infatti, **una flessione dell'1,3%** nel 2025 rispetto all'anno precedente, che aveva chiuso in rialzo del 2,4% sul 2023. Lo dicono i dati del Barometro di Anfia. Guardando all'andamento delle singole famiglie prodotto, soltanto due su cinque presentano una variazione positiva (si veda nella tabella). La flessione può essere interpretata anche come il risultato di un **significativo riallineamento degli stock**, in particolare nella distribuzione. Parallelamente, la domanda da parte di ricambisti e installatori ha invece mostrato un andamento positivo. Il **buon risultato registrato dai componenti undercar (+5%) e**

**motore (+1,9%)** evidenzia come il parco circolante italiano - tra i più anziani d'Europa, con un'età media di 13 anni a fine 2024 - continui a generare domanda di manutenzione e riparazione. Questo dato è coerente con un mercato del nuovo debole e con l'incremento delle vendite dell'usato, segnali di un ricambio del parco auto ancora rallentato. Al contrario, la **marcata diminuzione dei componenti elettrici ed elettronici (-7,5%)**, dopo il buon risultato del 2024 (+6,3%), potrebbe riflettere sia dinamiche di normalizzazione dopo picchi di domanda post-pandemici, sia un progressivo spostamento verso veicoli di nuova generazione ancora coperti da garanzia e quindi meno intercettati dalla filiera IAM. La **contrazione dei ma-**

**teriali di consumo (-4,3%) e delle parti di carrozzeria e abitacolo (-2,8%)** segnala, infine, un atteggiamento più prudente degli automobilisti, orientati a posticipare interventi non strettamente indispensabili. ◀

Famiglie prodotto	Var. % fatturato 25/24
Componenti Undercar	+5,01
Componenti Motore	+1,87
Carrozzeria e abitacolo	-2,80
Materiali di consumo	-4,31
Componenti elettrici ed elettronici	-7,48
<b>Totale</b>	<b>-1,25%</b>

Fonte: Anfia

# COLORE

## TENDENZE I Costruttori auto stanno virando verso il verde

**N**el 2025, il panorama globale dei colori automobilistici mostra un chiaro cambiamento verso una maggiore individualità e design ispirati alla natura. Lo rivela il «Color Report for Automotive OEM Coatings» di BASF Coatings. Il verde è il colore cromatico in più forte crescita a livello mondiale: continua la sua costante popolarità e raggiunge la top 3, guidata dal blu e dal rosso che, un tempo dominanti, hanno perso costantemente importanza negli ultimi anni. All'interno della palette acromatica, invece, il grigio



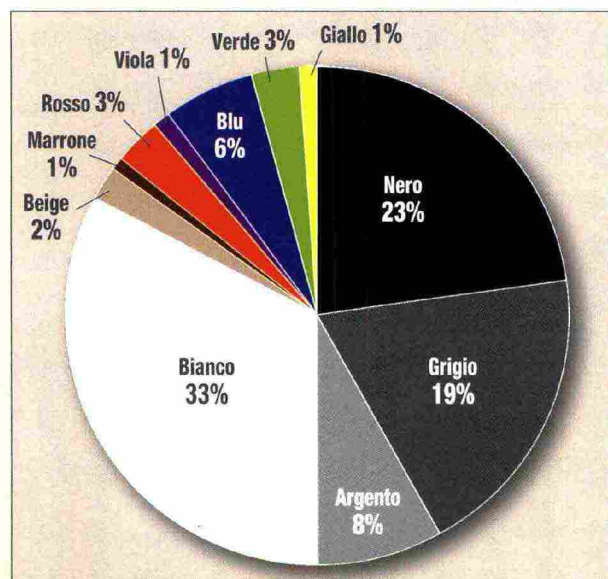
mostra una crescita significativa di due punti percentuali e rafforza la sua posizione come scelta moderna ed elegante. Il bianco - il più diffuso - registra un leggero calo,

mentre il nero resta forte, ma con meno finiture monocromatiche, poiché la quota dei colori uni è scesa al 18% del mercato. Entrando nel dettaglio delle varia macro-regioni, in quella EMEA (Europe, Middle East & Africa) il verde supera il rosso e si afferma come simbolo di individualità e raffinatezza. L'argento continua a perdere importanza, mentre il nero e il grigio consolidano la loro posizione nella palette acromatica. Il bianco registra un lieve calo, ma aggiunge nuove sfumature all'area dei colori neutri. Nelle Americhe il grigio è leggermente al di sotto del livello del 2024, ma rimane nettamente superiore a quello del 2023. L'argento riconquista importanza, mentre il bianco continua a diminuire. La quota delle vernici colorate è aumentata di circa due punti e mostra

una preferenza crescente per tonalità più espressive. Sebbene il rosso e il blu siano stati storicamente i colori dominanti in America, tonalità come il verde, il beige, il marrone e il viola stanno guadagnando slancio. Le tonalità acromatiche, infine, dominano la regione Asia-Pacifico, con il grigio in aumento e il bianco in calo. Il nero e l'argento rimangono stabili. Il verde continua a guadagnare popolarità tra i colori cromatici delle automobili, mentre il blu registra una lieve diminuzione. La gamma dei verdi si estende ora da tonalità chiare e fresche a sfumature più naturali e tradizionali, simbolo di sostenibilità e rinnovamento. Sebbene la quota complessiva dei colori cromatici sia diminuita, la varietà delle tonalità mostra ancora la preferenza regionale per l'individualità. ◀

### Il bianco resta il più diffuso

(Colori automobilistici del mondo, 2025)



Fonte: BASF Coatings

# Vavassori (Anfia): «L'elettrico resta la direzione, ma questa transizione va governata con cautela»

di A.A.

**L**e tecnologie ibride continueranno a svolgere un ruolo importante nei prossimi anni, sia per ragioni industriali sia per gli equilibri occupazionali della filiera europea. Ma per il presidente di Anfia, Roberto Vavassori, la transizione verso l'auto elettrica, per quanto meno lineare delle previsioni iniziali, resta la direzione di marcia dell'industria automobilistica.

«Il motore elettrico - spiega Vavassori - garantisce oltre il 90% di rendimento, mentre i migliori motori endotermici arrivano poco oltre il 40-45%. Dal punto di vista puramente fisico è evidente quale tecnologia sia più efficiente». Non è una novità, ricorda il numero uno dell'associazione che rappresenta la filiera italiana dell'automotive, circa 5.451 imprese e oltre 113 miliardi di fatturato: «Il primo record mondiale di velocità di un'automobile, quando nel 1899 furono superati i 100 chilometri orari, fu ottenuto proprio con un veicolo elettrico». L'elettrificazione è quindi il punto di arrivo. «Una volta risolti i temi di accumulo dell'energia, ricarica e tempi di rifornimento, il *mainstream* continuerà a essere elettrico», afferma Vavassori.

Nel frattempo, però, le tecnologie ibride possono rendere la transizione più sostenibile dal punto di vista industriale. «Il *plug-in hybrid* è una tecnologia di supporto. Le previsioni indicano quote di mercato intorno al 10-15%. Non diventerà la tecnologia dominante, ma consente di combinare autonomia elettrica e flessibilità d'uso e offre all'industria più tempo per

adattare la filiera».

Il tema industriale è centrale. Secondo uno studio realizzato qualche anno fa da Clepa e Pwc, ricorda Vavassori, una conversione troppo rapida verso l'elettrico potrebbe avere effetti devastanti sull'occupazione europea entro il 2035. «Le nostre stime parlano di un rischio compreso tra 350 e 400 mila posti di lavoro nella filiera. Purtroppo oltre 100 mila sono già stati persi negli ultimi diciotto mesi tra costruttori e componentisti». La regolamentazione europea, sottolinea, incide direttamente sugli equilibri industriali. «La decarbonizzazione resta l'obiettivo, ma il percorso deve essere compatibile con la sostenibilità economica e sociale della transizione».

Nonostante la fase difficile della produzione automobilistica italiana, la filiera della componentistica mantiene competenze tecnologiche di primo piano, anche se distribuite in maniera disomogenea. «L'Italia si presenta, direi, a macchia di leopardo, ma vanta delle eccellenze assolute». Tra gli esempi relativi alla filiera dell'elettrico, il presidente di Anfia cita Stmicroelectronics, nota per lo sviluppo di inverter al carburo di silicio, tecnologia che consente di gestire flussi di potenza molto elevati nella ricarica e nel recupero di energia in frenata. Un altro caso è EuroGroup Laminations, specializzata nella produzione di statori e rotor per motori elettrici, fornitrice di diversi costruttori internazionali tra cui gruppi europei, americani e cinesi. «Ottimo esempio di come una competenza meccanica tradizionale possa evolvere verso la nuova mobilità».

C'è poi la più piccola Podium Advanced Technologies, che ha vinto la gara per fornire i sistemi batteria alla Formula E,

a partire dalla stagione 2026-27. «Si tratta di sistemi estremamente prestazionali, con una rigenerazione in frenata che potrà arrivare fino a 700 kilowatt compressivi». Infine Marelli, che ha sviluppato motori elettrici e inverter per piattaforme a 800 volt, già adottati su modelli ad alte prestazioni. «Quindi sì, non avremo cento casi, ma alcune eccellenze tecnologiche di livello internazionale».

Il limite principale resta la dimensione delle imprese, una fragilità tipica del sistema industriale italiano. «Molte aziende non hanno una presenza globale paragonabile a quella dei grandi fornitori internazionali e questo rende più difficile sostenere nel tempo gli investimenti in ricerca e sviluppo».

E poi il quadro globale, sempre più competitivo. «I costruttori cinesi hanno dimostrato una grande capacità di adattamento. Molti pensavano che sarebbero arrivati solo con l'elettrico puro. In realtà stanno penetrando il mercato anche con strategie ibride molto evolute, comprese soluzioni come il *range-extender*». E tuttavia anche in Cina, ricorda Vavassori, il mix tecnologico resterà articolato. «Le previsioni indicano oltre il 50% di elettrico nel 2030, circa il 14% di *plug-in hybrid*, un 10-12% di *range-extender* e ancora una quota vicina al 20% di motorizzazioni tradizionali».

Per questo, conclude il presidente di Anfia, la politica industriale europea deve mantenere un approccio pragmatico. «L'industria automobilistica è un fattore strategico per l'autonomia europea. È una delle poche filiere capaci di mettere insieme tecnologie, volumi produttivi e capacità industriale su larga scala. Ecco perché la transizione va governata con attenzione».



# Storico sorpasso nel mercato dell'auto

## Gli acquisti dalla Cina superano le vendite Ue

di D.M.

**C'**è un passaggio che più di altri fotografa il cambio di stagione dell'automotive europeo. Per la prima volta l'Unione Europea importa più auto dalla Cina di quante ne esporti verso Pechino. Non è solo una fotografia congiunturale, ma un segnale strutturale che emerge da un'analisi di Ey e che racconta di un equilibrio industriale ormai ribaltato. Nel 2025 le esportazioni europee di veicoli e componenti verso la Cina sono crollate del 34%, fermandosi a 16 miliardi di euro, mentre le importazioni sono

salite dell'8% a 22 miliardi. Il saldo commerciale, positivo per 23 miliardi nel 2019, è diventato negativo per 6 miliardi. Una cesura netta che arriva nonostante l'introduzione dei dazi europei sulle elettriche cinesi e che segnala come la pressione competitiva asiatica sia ormai penetrata stabilmente nel mercato continentale. Il tema non è solo commerciale, ma industriale. I gruppi cinesi, soprattutto nell'elettrico, stanno guadagnando quote in tutta Europa, erodendo posizioni consolidate. La fragilità si vede soprattutto in Germania, primo mercato per l'export della componentistica

italiana, pari a circa 5 miliardi (-1,6%), mentre l'occupazione è calata del 6,2%, con circa 50 mila posti in meno. «Per recuperare le quote perse i costruttori tedeschi stanno aumentando gli investimenti direttamente in Cina», osserva il direttore generale di Anfia, Gianmarco Giorda. Le vendite verso Pechino, rileva Ey, si sono più che dimezzate dal 2022 (da 30 a 13,6 miliardi di euro), mentre le importazioni sono aumentate di due terzi, a 7,4 miliardi, e cresce il rischio per la filiera: «Se la produzione si sposta fisicamente in Cina, l'export italiano verso la Germania subirà una diminuzione»,

anche se restano opportunità "local for local" per le aziende già presenti sul mercato cinese.

Su questo scenario si innesta la lettura di AlixPartners, che per il settore automotive parla di volumi stagnanti in Europa nel 2025 e di una crescita limitata allo 0,5% annuo fino al 2030, guidata dai costruttori cinesi. «La quota di mercato dei produttori cinesi in Europa è cresciuta nel 2025 ed è aumentata fortemente anche in Italia, superando il 7% complessivo», ha spiegato Emanuele Cordone, partner della Practice Automotive di AlixPartners. Aumenta anche la pressione competitiva sulla filiera, anche per l'arrivo dei fornitori cinesi in Europa: «Al 2030 sono previste 19 fabbriche in più rispetto al 2019 in Europa di fornitori cinesi e un calo di 36 di fornitori europei, con chiusure soprattutto in Germania. I fornitori sono all'avanguardia dal punto di vista tecnologico, adottando modelli molto snelli», ha detto. Intanto, proprio ieri la casa cinese Leapmotor, partecipata da Stellantis, ha inaugurato il suo primo centro di ricerca e sviluppo all'estero a Monaco di Baviera, in Germania: avrà un ruolo chiave nella definizione del design e nello sviluppo concettuale dei futuri modelli destinati ai mercati globali, in particolare a quello del Vecchio Continente.



— Inaugurazione della fabbrica Byd in Brasile (Americo Robertto, Ansa)

Per la prima volta l'Europa ha importato più veicoli e componenti di quanti ne abbia esportato verso Pechino. L'export è crollato del 34% a 16 miliardi mentre l'import cinese è salito dell'8% a quota 22 miliardi. Nel 2019 il surplus era di 23 miliardi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Aspettando TRANSPOTEC



**È iniziato il conto alla rovescia per l'Aftermarket Village a Transpotec Logitec 2026: 2.500 metri quadrati di area espositiva, 45 aziende presenti, area hospitality e workshop tematici ogni giorno nell'area servizi multimediale**

*Le tensioni internazionali dei primi mesi dell'anno si sono rapidamente trasformate in nuovi scenari di guerra alle porte dell'Europa, con effetti immediati sull'economia e, in particolare, sul mondo dei trasporti. Nonostante questo contesto complesso, il mercato dimostra una sorprendente capacità di tenuta. I dati sulle immatricolazioni dei veicoli industriali oltre le 3,5 tonnellate indicano infatti un andamento positivo: a febbraio si registrano 2.348 unità contro le 2.280 dello stesso mese del 2025 (+3%). Il primo bimestre dell'anno chiude così a quota 5.013 immatricolazioni, in crescita del 3,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.*

*Il mercato resta saldamente trainato dai veicoli oltre le 16 tonnellate, i truck, che rappresentano più dell'80% delle immatricolazioni. Segnali positivi arrivano anche dal comparto dei trainati: rimorchi e semirimorchi registrano a febbraio 1.213 unità contro le 1.181 del 2025 (+2,7%), mentre nel bimestre gennaio-febbraio il totale raggiunge le 2.391 unità rispetto alle 2.191 dell'anno precedente, con una crescita vicina al 9%. Più complessa la situazione dei veicoli commerciali leggeri. Dopo aver chiuso il 2025 con una flessione del 5% rispetto al 2024, anche il 2026 conferma una dinamica negativa. A gennaio il calo è stato del 5,4%, mentre febbraio segna 15.191 immatricolazioni contro le 15.264 del 2025 (-0,5%). Complessivamente, nei primi due mesi dell'anno il segmento si ferma a 29.416 unità, in diminuzione del 2,9% rispetto alle 30.295 dello stesso periodo del 2025. Indicazioni incoraggianti arrivano dal comparto Aftermarket Truck. Il Barometro ANFIA relativo alla chiusura del 2025 evidenzia un settore caratterizzato da dinamiche differenziate: la famiglia Motore & Trasmissione si conferma il principale elemento di stabilità, mentre la componente Sopra-telaio ha mostrato segnali di rallentamento nella parte finale dell'anno.*

*La famiglia Sotto-telaio, dimostra una buona capacità di tenuta rispetto agli anni precedenti. In questo scenario il settore guarda ora al prossimo grande appuntamento fieristico. È infatti iniziato il conto alla rovescia verso Transpotec Logitec 2026, la rassegna biennale di Fiera Milano dove punto di riferimento sarà ancora una volta l'Aftermarket Village, ideato e organizzato dal gruppo editoriale DBInformation insieme alla rivista Parts TRUCK. Situato nel Padiglione 14, il villaggio occuperà un'area coperta di 2.500 metri quadrati e ospiterà, ad oggi, 45 aziende espositrici in rappresentanza di numerosi brand.*

*Accanto agli spazi espositivi saranno presenti un'area hospitality dedicata agli espositori e ai loro clienti e un'area servizi multimediale che ospiterà ogni giorno workshop tematici organizzati da DBInformation e Parts TRUCK, oltre a incontri e presentazioni promossi dalle aziende partecipanti. Un luogo di confronto e networking che si conferma uno dei poli più dinamici dell'intera manifestazione.*

Francesco Oriolo



# Veicoli **INDUSTRIALI** tra crisi e stabilizzazione

12

**Q**uesto decennio si è aperto in un contesto particolarmente complesso. In pochi anni si sono susseguite diverse crisi economiche globali a una velocità a cui non eravamo abituati.

La prima è stata la pandemia di Covid-19, che ha provocato una forte contrazione dell'economia mondiale: in Italia il PIL è diminuito di circa l'8%. Due anni dopo è scoppiata la guerra tra Russia e Ucraina, con effetti economici globali e una forte impennata dell'inflazione, che ha superato il 10% annuo riducendo il potere d'acquisto delle famiglie. Nell'aprile 2025 Donald Trump ha inoltre introdotto tariffe commerciali verso oltre cento Paesi per proteggere gli interessi economici degli Stati Uniti, alimentando nuove tensioni nel commercio internazionale. A questo quadro si è aggiunto un nuovo conflitto in Medio Oriente tra Israele, Stati Uniti e Iran. Si tratta di

**Il decennio si è aperto con forti shock globali, dalla pandemia ai conflitti geopolitici. L'area euro mostra segnali di stabilizzazione con inflazione in calo e crescita moderata, mentre l'economia italiana resta debole. Nei primi mesi del 2026 crescono le immatricolazioni di veicoli industriali, soprattutto nei segmenti legati alla logistica e al trasporto urbano**

di *Miriam Sala*

una guerra preventiva che non nasce da una contesa territoriale diretta e che solleva interrogativi anche sul piano del diritto internazionale. Per Israele l'obiettivo sembra essere la riduzione delle capacità militari iraniane e il ridimensionamento della sua leadership politico-militare. Le conseguenze economiche della crisi dipenderanno soprattutto dalla durata e dall'eventuale estensione del conflitto. Il Medio Oriente resta infatti uno snodo fondamentale dell'economia energetica mondiale e circa un quinto

delle forniture globali di petrolio transita attraverso lo stretto di Hormuz. I mercati hanno già reagito con un aumento dei prezzi di petrolio e gas e con una maggiore volatilità finanziaria. Secondo diverse analisi, il greggio potrebbe superare i 100 dollari al barile in caso di interruzioni prolungate delle forniture. La crisi ha effetti anche sulla logistica internazionale. Il rischio per le rotte energetiche nello stretto di Hormuz ha portato a deviazioni dei traffici marittimi e a un aumento dei

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

## MERCATO

**LCV**

costi assicurativi e di trasporto.

Il Drewry World Container Index, uno dei principali indicatori globali dei noli container, nella rilevazione del 5 marzo segnala un aumento moderato (+3% settimanale), il primo dopo sette settimane di calo. Per ora si tratta di un movimento limitato, ma che potrebbe anticipare effetti più ampi sulla logistica globale se le tensioni geopolitiche dovessero prolungarsi.

**L'AREA EURO: TRA STABILIZZAZIONE E INCERTEZZE**

Il quadro macroeconomico dell'area euro resta caratterizzato da una crescita moderata e da un graduale rientro delle pressioni inflazionistiche. È quanto emerge dall'ultimo Economic Bulletin della Banca Centrale Europea, pubblicato il 19 febbraio 2026, che descrive un'economia in fase di stabilizzazione dopo gli shock degli ultimi anni, ma ancora esposta a rischi geopolitici e commerciali. Secondo la BCE, l'attività economica dell'Eurozona continua a espandersi a ritmo contenuto. La crescita è sostenuta soprattutto dal settore dei servizi e dalla solidità del mercato del lavoro, mentre la manifattura resta debole dopo il rallentamento iniziato nel 2023. Anche la domanda estera rimane incerta e gli investimenti industriali procedono con cautela. Sul fronte dei prezzi emergono segnali di stabilizzazione. Dopo i picchi del biennio 2022-2023, l'inflazione è scesa progressivamente avvicinandosi all'obiettivo del 2%, grazie al calo dei costi energetici e agli effetti della politica monetaria restrittiva adottata negli anni precedenti. Questo ha consentito alla BCE di adottare un approccio più prudente nella

**ITALIA - LCV CON PTT ≤3.500 KG - TREND MENSILE**

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 05/03/2026 - ELABORAZIONI PER DATA TARGA

Mesi	2025	2024	Var. % 25/24
Gennaio	14.225	15.031	-5,4
Febbraio	15.191	15.264	-0,5
Marzo	#N/D	17.394	0,0
Aprile	#N/D	15.160	0,0
Maggio	#N/D	16.459	0,0
Giugno	#N/D	19.404	0,0
Luglio	#N/D	17.650	0,0
Agosto	#N/D	8.008	0,0
Settembre	#N/D	16.817	0,0
Ottobre	#N/D	17.274	0,0
Novembre	#N/D	15.520	0,0
Dicembre	#N/D	14.464	0,0
<b>Totale</b>	<b>29.416</b>	<b>188.445</b>	<b>-84,4</b>
<b>Gen-Feb 2026</b>	<b>29.416</b>	<b>30.295</b>	<b>-2,9</b>

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

gestione dei tassi di interesse, pur mantenendo condizioni finanziarie ancora relativamente restrittive. Il mercato del lavoro resta uno dei punti di forza dell'economia europea: l'occupazione continua a crescere e la disoccupazione si mantiene vicino ai minimi storici. Tuttavia, il recupero del potere d'acquisto delle famiglie procede lentamente e i consumi interni si stanno riprendendo solo gradualmente. Per il settore automotive europeo lo scenario presenta luci e ombre. La stabilizzazione dell'inflazione e il progressivo miglioramento delle condizioni finanziarie potrebbero sostenere la domanda di veicoli nei prossimi trimestri. Al tempo stesso, la debolezza della manifattura e l'incertezza del commercio internazionale restano fattori di rischio per un'industria fortemente integrata nelle catene globali del valore. Secondo la BCE, la crescita dell'area

euro dovrebbe rimanere moderata anche nel 2026, con un recupero graduale negli anni successivi se la domanda globale tornerà a rafforzarsi. In questo contesto, l'andamento dei tassi di interesse, dei prezzi dell'energia e delle catene di approvvigionamento continueranno a essere determinanti anche per il comparto automobilistico.

**LA CONGIUNTURA ITALIANA: TRA TRANSIZIONE E PRODUTTIVITÀ SEMPRE PIÙ DEBOLE**

Anche l'economia italiana continua a espandersi a ritmi contenuti. Dopo la ripresa, la crescita si è progressivamente indebolita a causa del rallentamento del commercio internazionale e dell'incertezza geopolitica. La domanda interna resta fragile: i consumi delle famiglie stanno recuperando grazie al calo dell'inflazione e alla buona tenuta dell'occupazio-

13

## MERCATO

## AUTOCARRI

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

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 05/03/2026 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2026	2025	Var. % 26/25
Gennaio	2.665	2.550	4,5
Febbraio	2.348	2.280	3,0
Marzo	#N/D	2.255	0,0
Aprile	#N/D	2.326	0,0
Maggio	#N/D	2.493	0,0
Giugno	#N/D	2.523	0,0
Luglio	#N/D	2.873	0,0
Agosto	#N/D	1.311	0,0
Settembre	#N/D	2.068	0,0
Ottobre	#N/D	2.584	0,0
Novembre	#N/D	2.332	0,0
Dicembre	#N/D	2.105	0,0
<b>Totale</b>	<b>5.013</b>	<b>27.700</b>	<b>-81,9</b>
<b>Gen-Feb 2026</b>	<b>5.013</b>	<b>4.830</b>	<b>3,8</b>

Area geografica	Gen-Ago 2026	Gen-Ago 2025	Var. % 26/25
Nord Ovest	1.343	1.335	0,6
Nord Est	1.352	1.265	6,9
Centro	871	802	8,6
Sud-Isole	1.447	1.428	1,3
<b>Totale</b>	<b>5.013</b>	<b>4.830</b>	<b>3,8</b>

Classi di peso (kg)	Gen-Ago 2026	Gen-Ago 2025	Var. % 26/25
3501 - 5000 kg	97	83	16,9
5001 - 8000 kg	353	271	30,3
8001 - 12500 kg	175	211	-17,1
12501 - 16000 kg	148	187	-20,9
> 16000 kg	4.240	4.078	4,0
<b>Totale</b>	<b>5.013</b>	<b>4.830</b>	<b>3,8</b>

Tipologia	Gen-Ago 2026	Gen-Ago 2025	Var. % 26/25
Trattori	2.696	2.444	10,3
Cabinati	2.317	2.386	-2,9
<b>Totale</b>	<b>5.013</b>	<b>4.830</b>	<b>3,8</b>

Destinazione	Gen-Ago 2026	Gen-Ago 2025	Var. % 26/25
Cantiere	551	487	13,1
Stradali	4.462	4.343	2,7
<b>Totale</b>	<b>5.013</b>	<b>4.830</b>	<b>3,8</b>

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

14

ne, ma il potere d'acquisto non è ancora tornato ai livelli precedenti. Gli investimenti mostrano invece una dinamica più positiva, sostenuti dai programmi pubblici e dal PNRR. In questo contesto, la crescita acquisita per il 2025 si attesta allo 0,5%. L'inflazione è diminuita rispetto al 2022-2023, grazie soprattutto al calo dei prezzi energetici e alla normalizzazione delle catene di approvvigionamento, ma la crisi in Medio Oriente costituisce un punto di domanda. Il mercato del lavoro rappresenta uno dei principali elementi di stabilità dell'economia italiana: la disoccupazione resta su livelli contenuti, sostenendo il reddito delle famiglie, sebbene la dinamica salariale non abbia ancora compensato del tutto la perdita di potere d'acquisto. Nel 2025 l'export italiano ha rallentato per la debolezza del commercio mondiale e la stagnazione dell'indu-

stria europea, in particolare tedesca. Nonostante ciò, la bilancia commerciale resta positiva grazie alla competitività di diversi comparti manifatturieri e al contributo del turismo. Il quadro settoriale evidenzia dinamiche divergenti: la manifattura continua a risentire della debolezza della domanda estera, mentre i servizi mostrano un andamento più favorevole. Secondo i dati ISTAT, a dicembre 2025 l'indice della produzione industriale (base 2021=100) cresce del 3,2% su base annua ma cala dello 0,4% rispetto a novembre. Nel complesso del 2025 la produzione industriale registra una lieve flessione (-0,2%). Il settore automotive mostra dinamiche contrastanti: a dicembre l'indice della produzione cresce del 13,5% su base annua e del 6,9% su base mensile, ma nel cumulato annuo registra un calo del 10,3%. Secondo le rilevazioni ANFIA, nel 2025

i costruttori italiani hanno prodotto complessivamente 474 mila autoveicoli, in calo del 19,8% rispetto al 2024.

## DOMANDA DI VEICOLI INDUSTRIALI.

## Autocarri &gt;3.500 kg ptt.

Nel comparto dei veicoli industriali oltre le 3,5 tonnellate (trucks) la dinamica appare favorevole. A gennaio 2026 le immatricolazioni sono state 2.665 unità contro 2.550 nel gennaio 2025 (+4,5%), mentre a febbraio si registrano 2.348 unità rispetto alle 2.280 dell'anno precedente (+3,0%). Il totale del bimestre raggiunge quindi 5.013 unità nel 2026, contro 4.830 nel 2025, con una crescita complessiva del +3,8%. Dal punto di vista territoriale, il mercato resta fortemente concentrato nelle regioni settentrionali: il Nord Ovest rappresenta circa il 34% delle immatricolazioni e il Nord Est qua-

MERCATO

# RIMORCHI E SEMIRIMORCHI

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

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 05/03/2026 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2026	2025	Var. % 26/25
Gennaio	1.178	1.010	16,6
Febbraio	1.213	1.181	2,7
Marzo	-	1.174	-
Aprile	-	1.313	-
Maggio	-	1.701	-
Giugno	-	1.302	-
Luglio	-	1.640	-
Agosto	-	860	-
Settembre	-	1.279	-
Ottobre	-	1.340	-
Novembre	-	1.367	-
Dicembre	-	1.084	-
<b>Totale</b>	<b>2.391</b>	<b>15.251</b>	<b>-84,3</b>
<b>Gen-Feb</b>	<b>2.391</b>	<b>2.191</b>	<b>9,1</b>

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

Area geografica	Gen-Ago 2025	Gen-Ago 2024	Var. % 25/24
Nord Ovest	653	521	25,3
Nord Est	624	596	4,7
Centro	350	304	15,1
Sud-Issole	764	770	-0,8
<b>Totale</b>	<b>2.391</b>	<b>2.191</b>	<b>9,1</b>

Tipologia	Gen-Ago 2025	Gen-Ago 2024	Var. % 25/24
Rimorchi	226	232	-2,6
Semirimorchi	2.165	1.959	10,5
<b>Totale</b>	<b>2.391</b>	<b>2.191</b>	<b>9,1</b>

Provenienza	Gen-Ago 2025	Gen-Ago 2024	Var. % 25/24
Marche Nazionali	987	985	0,2
Marche Estere	1.403	1.206	16,3
<b>Totale</b>	<b>2.390</b>	<b>2.191</b>	<b>9,1</b>

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

## MERCATO

# AUTOBUS

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

ARCHIVIO AGGIORNATO AL 05/03/2026 - ELABORAZIONI PER DATA DI EMISSIONE DELLA CARTA DI CIRCOLAZIONE

Mesi	2026	2025	Var. % 26/25
Gennaio	499	631	-20,9
Febbraio	720	390	84,6
Marzo	-	432	-
Aprile	-	377	-
Maggio	-	392	-
Giugno	-	393	-
Luglio	-	524	-
Agosto	-	319	-
Settembre	-	514	-
Ottobre	-	461	-
Novembre	-	416	-
Dicembre	-	653	-
<b>Totale</b>	<b>1.219</b>	<b>5.502</b>	<b>-77,8</b>
<b>Gen-Feb</b>	<b>1.219</b>	<b>1.021</b>	<b>19,4</b>

Area geografica	Gen-Ago 2026	Gen-Ago 2025	Var. % 26/25
Nord Ovest	221	178	24,2
Nord Est	247	111	122,5
Centro	550	338	62,7
Sud-Isole	201	394	-49,0
<b>Totale</b>	<b>1.219</b>	<b>1.021</b>	<b>19,4</b>

Segmento Anfia	Gen-Ago 2026	Gen-Ago 2025	Var. % 26/25
Autobus/Midibus Urbani	422	298	41,6
Autobus/Midibus Interurbani	289	244	18,4
Autobus/Midibus Turistici	258	247	4,5
Minibus	159	113	40,7
Scuolabus	91	119	-23,5
<b>Totale</b>	<b>1.219</b>	<b>1.021</b>	<b>19,4</b>

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

16 si il 30%. Più contenuta la quota del Centro Italia, intorno al 20%, mentre Sud e Isole si attestano complessivamente intorno al 16%.

Per quanto riguarda la segmentazione per massa, il mercato è dominato dai veicoli oltre le 16 tonnellate, che rappresentano oltre l'80% delle immatricolazioni. All'interno di questo segmento prevalgono i trattori stradali, con una quota superiore alla metà del mercato complessivo, seguiti dai veicoli rigidi pesanti. I veicoli tra 3,5 e 16 tonnellate restano invece sotto il 20% del totale. La crescita del bimestre è quindi legata soprattutto alla domanda di mezzi per il trasporto a lunga distanza e le attività logistiche.

**Rimorchi/semirimorchi >3.500 kg ptt.**  
Anche il mercato dei veicoli trainati con ptt superiore a 3.500 kg registra una crescita nel confronto annuale. A gennaio 2026 le immatricolazioni sono state 1.178 unità, rispetto alle

1.010 del gennaio 2025 (+16,6%), mentre a febbraio si contano 1.213 unità contro 1.181 dell'anno precedente (+2,7%). Nel complesso, il bimestre gennaio-febbraio 2026 totalizza 2.391 unità, rispetto alle 2.191 del 2025, con una crescita di circa +9%. La distribuzione territoriale del mercato appare più equilibrata rispetto a quella dei trucks. Il Nord Ovest rappresenta circa il 31% delle immatricolazioni, seguito dal Nord Est con una quota vicina al 27%. Il Centro Italia copre circa il 22% del mercato, mentre il Sud e le Isole si attestano intorno al 20%. La domanda appare quindi relativamente diffusa sull'intero territorio nazionale, riflettendo la varietà delle applicazioni di questi veicoli.

**Autobus >3.500 kg ptt.**  
Il comparto autobus mostra un andamento piuttosto volatile. A gennaio 2026 le immatricolazioni sono

state 499 unità, in calo rispetto alle 631 dello stesso mese del 2025 (-20,9%). Febbraio evidenzia invece un forte recupero: 720 autobus contro 390 del febbraio 2025 (+84,6%). Nel complesso, il totale dei primi due mesi del 2026 raggiunge 1.219 unità, rispetto alle 1.021 del 2025, con una crescita del 19,4%, trainata soprattutto dal rimbalzo del secondo mese.

Dal punto di vista delle destinazioni d'uso, il mercato è trainato soprattutto dagli autobus e midibus urbani con 422 immatricolazioni (+41,6%) e una quota di circa il 35%. Seguono gli autobus interurbani con 289 unità (+18,4%, quota 24%) e i turistici con 258 unità (+4,5%, quota 21%). I minibus raggiungono 159 immatricolazioni (circa 13%), mentre gli scuolabus si fermano a 91 unità (7% del mercato), risultando l'unico segmento in calo rispetto allo scorso anno (-23,5%).



17

# SUPER AFTERMARKET

Il Barometro Aftermarket Truck è un'iniziativa della sezione Aftermarket di ANFIA, in collaborazione con la sezione Automotive di ASAP Service Management Forum. La rilevazione è suddivisa in 8 famiglie di prodotto, a loro volta aggregate in tre macro famiglie: Motore&Trasmissione, Sopra-telaio, Sotto-telaio. Lo strumento dà la possibilità di avere un dato di trend significativo sul mercato dell'Autocarro, considerando unicamente i fatturati realizzati in Italia sul mercato Aftermar-

**Barometro ANFIA: nel 2025, l'Aftermarket Truck supera i risultati degli anni precedenti, mostrando però una crescita differenziata: Motore&Trasmissione in consolidamento, Sopra-telaio in rallentamento, Sotto-telaio più resiliente**

*a cura della Redazione*

ket. Secondo i dati del Barometro Aftermarket Truck, recentemente resi noti, il fatturato del mercato totale aftermarket truck ha registrato

nel 2025 una variazione positiva rispetto ai tre anni precedenti: +36% rispetto al 2022, +18% rispetto al 2023 e +3% rispetto al 2024.

## AFTERMARKET TRUCK

## IL COMMENTO DI ALESSIO SITRAN

Di seguito il commento di Alessio Sitran, Responsabile Area Truck & Bus di ANFIA Aftermarket, ai dati del Barometro: "I dati rilevati dal Barometro su base annua a chiusura del 2025 confermano, purtroppo, i segnali di contrazione già riscontrati a metà anno. Sebbene il valore cumulato rimanga in territorio positivo, facendo registrare un +3% rispetto al 2024, per la prima volta dall'avvio della rilevazione non tutte e tre le macro-famiglie chiudono in rialzo rispetto all'anno precedente. Dopo un primo trimestre particolarmente performante, che ha rappresentato il picco dell'intero periodo di analisi, l'andamento dei trimestri successivi ha mostrato un assestamento dei livelli di attività, con un rallentamento nel secondo e terzo trimestre e una chiusura del quarto trimestre sostanzialmente in linea con il precedente, senza ulteriori accelerazioni. Questo trend suggerisce una fase di normalizzazione della domanda, nella quale il contributo dei mesi iniziali assume un peso determinante nel risultato complessivo. L'andamento del 2025 induce, pertanto, a considerare alcuni risk flag che, pur in un contesto complessivamente positivo, meritano un monitoraggio puntuale nei prossimi mesi. In particolare, la combinazione tra

rallentamento del momentum nella seconda parte dell'anno e dinamiche divergenti tra le macro-famiglie di prodotto rappresenta un segnale di attenzione nella struttura della crescita del mercato. L'analisi delle macro famiglie di prodotto evidenzia un contesto di mercato caratterizzato da dinamiche differenziate e crescita selettiva, laddove quest'ultima si è concentrata in periodi dell'anno ed è stata sostenuta in modo non omogeneo dalle diverse componenti dell'offerta aftermarket truck, con la macro famiglia Motore & Trasmissione a rappresentare il pilastro di stabilità del comparto. Non siamo in presenza di una fase di crisi, ma i risk flag emersi rappresentano un segnale anticipatore utile per interpretare l'evoluzione dell'aftermarket truck nel breve medio periodo, in un quadro di incertezza congiunturale globale caratterizzato da una resilienza ancora fragile, prospettive di crescita contenute, un rientro dell'inflazione non uniforme tra le diverse aree geografiche e politiche monetarie e commerciali che continuano a influenzare le decisioni di investimento delle imprese. In questo scenario macroeconomico, il settore truck sta attraversando una fase di profonda trasformazione, che introduce ulteriori elementi di complessità. Al rallentamento



Alessio Sitran,  
Responsabile Area Truck & Bus  
di ANFIA Aftermarket

delle immatricolazioni registrato nel 2025, specie nei segmenti medium e heavy duty, si accompagna un'accelerazione del processo di transizione tecnologica, guidata da obiettivi di decarbonizzazione sempre più stringenti legati all'introduzione degli standard europei sulle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti. Possiamo quindi concludere che l'andamento dell'aftermarket truck nel 2025 riflette in modo coerente queste tensioni di contesto: alla tenuta complessiva del fatturato, sostenuta dalle componenti più strutturali della domanda, si affiancano segnali di rallentamento e maggiore volatilità in alcuni segmenti e fasi dell'anno. L'emergere di risk flag va quindi interpretato non come un'anomalia isolata, ma come l'espressione di un contesto economico e industriale in transizione, in cui la crescita risulta meno lineare e più esposta a fattori esogeni".

**MOTORE&TRASMISSIONE**

Nel corso dell'intero 2025, la macro-famiglia Motore&Trasmissione si è confermata stabilmente come quella con i volumi di fatturato più elevati, mantenendo un ruolo di traino per l'aftermarket truck. Dopo un primo semestre complessivamente positivo, la seconda parte dell'anno ha evidenziato una marcata volatilità, con un calo significativo nel periodo estivo e una netta ripresa tra settembre e novembre, seguita da una flessione a dicembre. Nonostante queste oscillazioni, i livelli di fatturato sono rimasti costantemente superiori a quelli delle altre macro-famiglie, confermando una performance annuale solida e strutturalmente resiliente.

**SOTTO-TELAIO**

La macro-famiglia Sotto-telaio ha presentato nel complesso un andamento irregolare, ma dinamico, caratterizzato da frequenti alternanze tra fasi di crescita e flessione nel corso dell'anno. In particolare, la seconda metà del 2025 ha evidenziato una tenuta complessiva, con oscillazioni contenute e una chiusura d'anno su livelli coerenti con la media annuale. Pur senza segnare una crescita marcata, questa macro-famiglia ha confermato una dinamica di relativa stabilità.

**SOPRA-TELAIO**

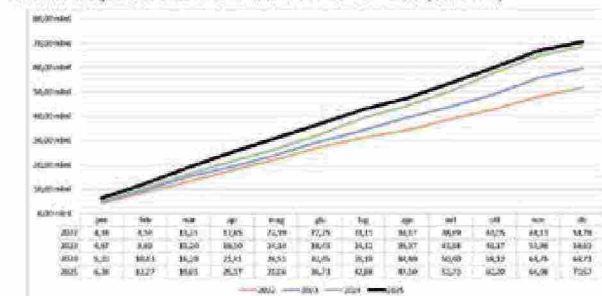
Più critico, invece, l'andamento della macro-famiglia Sopra-telaio, che nel 2025 ha mostrato segnali di debolezza più strutturali, in particolare nella seconda parte dell'anno. Infatti, dopo un primo

semestre in cui i volumi di fatturato risultavano in parte allineati a quelli della macro-famiglia Sotto-telaio, la seconda metà dell'anno è stata caratterizzata da una progressiva e significativa riduzione del fatturato, con difficoltà evidenti nel recuperare terreno nei mesi finali. La chiusura d'anno su livelli particolarmente contenuti ha rafforzato l'evidenza di un trend negativo, da monitorare nei prossimi mesi.

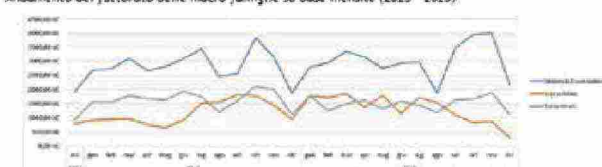
**UN 2025 ARTICOLATO**

Con riferimento alle variazioni percentuali del fatturato cumulato delle macro-famiglie rispetto agli anni precedenti, la chiusura del 2025 ha restituito un quadro articolato. La macro-famiglia Motore&Trasmissione ha confermato una crescita moderata ma strutturale nel confronto con il 2024 (+6%), il 2023 (+15%) e il 2022 (+28%), coerente con un comparto maturo, caratterizzato da volumi elevati e da una domanda complessivamente stabile nel corso dell'anno. La macro-famiglia Sotto-telaio, pur chiudendo l'anno con una variazione percentuale complessivamente negativa nel confronto storico, ha mostrato nel 2025 una tenuta superiore alle attese. Dopo una prima parte dell'anno più debole, l'andamento dei mesi finali ha consentito di contenere la contrazione cumulata, evidenziando una buona resilienza. La macro-famiglia Sopra-telaio ha evidenziato

Andamento del fatturato cumulato del mercato totale su base mensile (2022 - 2025)



Andamento del fatturato delle macro-famiglie su base mensile (2023 - 2025)



su base annua una variazione percentuale ancora positiva rispetto agli anni precedenti, sebbene il dato cumulato abbia risentito del marcato rallentamento registrato nella parte finale dell'anno. Dopo una prima fase particolarmente dinamica, la perdita di slancio nel secondo semestre e in particolare nel quarto trimestre – ha ridotto significativamente il differenziale positivo, segnalando una crescita meno strutturata e più esposta alla volatilità congiunturale. Nel complesso, la chiusura del 2025 ha confermato un aftermarket truck caratterizzato da dinamiche differenziate: Motore&Trasmissione si consolida come pilastro di stabilità, Sopra-telaio mostra segnali di forte rallentamento nel finale d'anno, mentre Sotto-telaio, pur in territorio negativo, evidenzia una capacità di tenuta che attenua il divario rispetto agli anni precedenti.



# Il futuro è **ADESSO**

28

**All'assemblea pubblica ANFIA sancito un accordo con Mimit e Stellantis sulle misure per la salvaguardia e il rafforzamento della competitività della filiera, con appuntamento tra un anno per verificarne l'avanzamento**

di Vania Bruno

Il 10 dicembre 2025 rappresenta lo spartiacque definitivo per l'automotive italiano, segnando il primato dell'autonomia strategica, verso una politica industriale di resilienza. All'Auditorium della Tecnica di Roma, infatti, l'Assemblea Pubblica ANFIA ha lanciato un messaggio che supera i confini del settore: "Il futuro è adesso". Non è solo uno slogan, ma l'ultima chiamata per un comparto che ha deciso di smettere di subire la transizione ecolo-

gica per iniziare a governare i processi. In un momento in cui la produzione nazionale è ai minimi storici (poco sopra le 450.000 unità) e lo spettro della perdita di 400.000 posti di lavoro aleggia sull'Europa, il Presidente Roberto Vavassori ha sancito un patto operativo senza precedenti con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy (Mimit) e Stellantis, con l'obiettivo di evitare che la transizione si trasformi in una deindustrializzazione irreversibile.

## PIANO ITALIA E RICONNESSIONE INDUSTRIALE CON STELLANTIS

Il baricentro del vertice è stato la "messa a terra" dei piani industriali. Il dialogo tra Vavassori, il Ministro Adolfo Urso e l'AD di Stellantis Antonio Filosa ha delineato una tabella di marcia serrata, con verifiche a 12 mesi, fondata sulla coesione tra i 5.451 attori di una filiera che genera oltre 113 miliardi di euro di fatturato.

Il confronto ha toccato punti solidi e concreti, come la strategia per il rilancio del gruppo e saturazione degli impianti. È, dunque, stato confermato l'investimento di 2 miliardi di euro per i poli di Melfi (dove verrà prodotta la nuova Jeep Compass) e Mirafiori (dedicato alla fabbricazione della 500 Ibrida).

Essenziale per l'ingegneria di processo è l'obiettivo di riportare lo stabilimento di Atesa oltre le 300.000 unità di veicoli commerciali leggeri (LCV), ammodernando gli impianti in ottica di flessibilità produttiva, secondo quanto previsto dalla leadership europea del segmento.

Sebbene, dopo mesi di tensioni, il volume di acquisti del Gruppo verso la componentistica italiana sia salito da 6 a 7 miliardi di euro, segnale vitale per i fornitori locali che soffrono la competizione extra-UE, per ANFIA non è sufficiente e richiede fortemente che questa partnership sia più strutturale: i fornitori italiani devono avere la possibilità di competere a livello globale, partecipando ai progetti del Gruppo non solo in Italia, ma in tutte le geografie produttive in cui il Gruppo stesso opera. In quest'ottica, il confronto sui costi di produzione tra Italia e Spagna servirà a eradicare le inefficienze strutturali che penalizzano le nostre fabbriche.

## AUTONOMIA STRATEGICA

L'autonomia strategica è emersa come il vero tema tecnico-politico del 2026. Vavassori ha elevato il dibattito: l'automotive non è solo economia, è il pilastro della difesa geopolitica. La domanda posta alla platea è stata un monito: "Entro dieci anni veicoli autonomi e armati sorveglieranno le frontiere. Chi scriverà il software? Chi produrrà i chip? Cinesi o americani?" Senza il controllo sui software di guida autonoma, sulle reti satellitari e sulla componentistica avanzata, l'Europa delegherebbe la propria sicurezza ad attori extra-UE. Per evitare questo scenario, ANFIA invoca una revisione delle normative "asimmetriche".

L'intervento di Antonio Gozzi (Federacciai) ha confermato come la sovranità dell'UE dipenda dall'integrazione tra filiere upstream (acciaio) e downstream (automotive). Meccanismi come il CBAM e l'ETS2, pur nati con intenti lodevoli, rischiano di soffocare le imprese europee rendendole meno competitive rispetto a chi non sottostà ai medesimi oneri ambientali. Serve il pragmatismo citato da Filosa: difendere il "lavoro di casa" con requisiti di contenuto locale e dazi mirati.

## NEUTRALITÀ TECNOLOGICA

Alla vigilia delle decisioni della Commissione Europea, ANFIA ha ribadito che il bando totale dei motori endotermici al 2035 porterebbe al fermo dell'Europa. La richiesta è una flessibilità del 25% per veicoli non-BEV. La Carbon Neutrality richiede un ecosistema manifatturiero integrato, non regole punitive: l'Europa deve agire come un ecosistema manifatturiero integrato. La riduzione delle emissioni non può dipendere solo dalle nuove immatricolazioni, ma da un intervento che comprenda il parco circolante complessivo. Per questo, l'Associazione preme per il riconoscimento immediato

delle "tecnologie ponte", superando il dualismo ideologico "elettrico sì/elettrico no". L'elettrico resta certamente una tecnologia chiave, ma per ANFIA non può essere l'unica strada da percorrere. Ed in quest'ottica, gli ibridi plug-in e i range extender devono essere valorizzati come strumenti per garantire l'accessibilità ai consumatori, specialmente in mercati, come quello italiano, dove la quota BEV, senza incentivi stabili, fatica a superare il 6%. A ciò, si affianca la necessaria integrazione dell'uso di carburanti rinnovabili. Con oltre 1.600 stazioni di rifornimento già attive in Italia, l'HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), rappresenta la soluzione pragmatica per abbattere le emissioni del parco circolante europeo (250 milioni di veicoli) senza attendere i tempi di rinnovo totale delle flotte. L'HVO, infatti, riduce drasticamente le emissioni di CO2 senza richiedere modifiche all'architettura dei motori diesel attuali.

## URGENZE NAZIONALI, FATTORI ABILITANTI E INFRASTRUTTURA BUROCRATICA

Sul fronte interno, l'industria chiede allo Stato di correre alla stessa velocità delle imprese, rafforzando l'appello alla semplificazione che non può più essere rimandato.

Per recuperare produttività, ANFIA ha proposto l'estensione del modello operativo delle ZES (Zone Economiche Speciali) a tutto il territorio nazionale per quanto riguarda le autorizzazioni industriali, così da eliminare i colli di bottiglia burocratici che ritardano l'innovazione in R&D e automazione.

Il costo dell'energia rimane, inoltre, un fardello insostenibile ed il principale svantaggio competitivo per le imprese italiane rispetto ai partner continentali; un tema che l'Associazione definisce "solo parzialmente affrontato". Diventa



Roberto Vavassori, Presidente ANFIA

sempre più cruciale un piano pluriennale di supporto alla ricerca industriale, allo sviluppo e all'automazione per mitigare il divario energetico con i partner europei. Una dura critica anche all'introduzione di nuovi costi fissi, come la festività del 4 ottobre: un costo stimato in 4 miliardi di euro l'anno per il sistema paese, definito un "costo inutile" in una fase di crisi produttiva acuta ed in un momento dove è sempre più necessario recuperare competitività e costo del lavoro. Il Presidente Roberto Vavassori ha concluso, quindi, i lavori citando l'antica pratica giapponese del kintsugi, l'arte di riparare le ceramiche rotte con l'oro. L'automotive italiano, ferito da una transizione "a tappe forzate" e da dinamiche geopolitiche avverse, deve ricomporre i propri frammenti (i 100.000 posti persi, le crepe nella supply chain, i cali produttivi) trasformandoli in valore attraverso la resilienza e l'intelligenza imprenditoriale. Il messaggio finale è un accorato appello alla responsabilità collettiva: le imprese sono pronte a fare la loro parte con l'obiettivo di una produzione carbon neutral al 2040, ma non possono essere lasciate sole. Il futuro non si aspetta, si costruisce con il pragmatismo, il realismo e un'unità d'intenti che superi le fazioni politiche.



Da sinistra: Massimo Pellegrino di ANFIA; Paolo Saluto e Silvano Guelfi dell'Osservatorio Mercato IAM del Politecnico di Torino

# SERVE ESSERE STRUTTURATI

32

**Per la filiera IAM indipendente nel futuro non basterà soltanto vendere di più, ma disporre di una migliore organizzazione ed essere finanziariamente solidi e tecnicamente competenti**

di Francesco Oriolo

**N**el pieno di una fase storica caratterizzata da tensioni geopolitiche, politiche monetarie restrittive e trasformazioni strutturali del lavoro e della demografia, il settore dell'Independent Aftermarket (IAM) del truck in Italia si mostra fortemente resiliente. Già oggi, però, e sempre più nel futuro la crescita non è più trainata soltanto dai volumi, bensì dalla capacità di gestire complessità, servizi e capitale. Questo in sintesi il messaggio emerso lo scorso 10 di-

cembre a Torino, durante il 2° Congresso Filiera Automotive Veicolo Industriale. Independent After Market Italia, incentrato sulle Performance di Mercato ed Economico Finanziarie 2024-2020, promosso e organizzato dall'Osservatorio di Mercato IAM, spin off del Politecnico di Torino, animato dai professori Silvano Guelfi e Paolo Saluto, rispettivamente Direttore scientifico e Direttore operativo dell'Osservatorio. "Una realtà che, partita nel 2012 con l'auto e nel 2020

con i camion, oggi conta oltre 250 aziende partners, 7 persone dedicate, oltre 60 assegni di ricerca e 20 borse di studio – ha spiegato Guelfi nella sua introduzione, aggiungendo che – sia il Centro di Ricerca sia l'ulteriore spin off Standard & Testing Srl, sono finanziariamente indipendenti sin dalla loro origine, grazie ai progetti e alle analisi finanziati dalle aziende partners". L'importanza raggiunta dall'Osservatorio era plasticamente visibile dalla sala della cittadella universi-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K



**Silvano Guelfi**  
Direttore scientifico  
dell'Osservatorio Mercato IAM

rati aumentano grazie a prezzi medi più elevati, mix prodotto più complesso e maggiore incidenza dei servizi, mentre i volumi restano stabili o in lieve calo. L'aftermarket evolve da mercato di sostituzione standardizzata a ecosistema di soluzioni tecniche, logistiche e digitali.

taria che ha ospitato il convegno, gremita dal gotha della distribuzione IAM, e non solo, italiana.

### RESTA SOLIDA LA DOMANDA DI MANUTENZIONE

In uno scenario macroeconomico fragile ma non recessivo, la domanda di manutenzione resta strutturalmente solida, sostenuta dall'invecchiamento del parco circolante e dalla centralità del trasporto su gomma. L'economia globale continua a espandersi nonostante shock energetici, tensioni geopolitiche e politiche monetarie restrittive, ma con traiettorie divergenti tra le principali aree. In questo scenario è fondamentale distinguere tra crescita nominale e reale: l'aumento del PIL non si traduce automaticamente in maggiore potere d'acquisto, soprattutto in Europa, dove il divario incide direttamente sulla domanda nei settori legati alla mobilità e alla manutenzione. L'inflazione sta rallentando nel biennio 2024-2025, ma l'aumento cumulato dei prezzi dal 2020 resta significativo. In Italia i salari nominali stagnano e le retribuzioni reali risultano inferiori di circa il 9% rispetto al 2021. Il fiscal drag spinge i redditi verso scaglioni fiscali più elevati, comprimendo ulteriormente il reddito disponibile, in particolare per il ceto medio. La perdita di potere d'acquisto riduce la propensione alla spesa e induce imprese e operatori logistici a ottimizzare l'utilizzo dei mezzi e rinviare investimenti non

essenziali. A ciò si aggiunge il costo del capitale: la BCE mantiene un approccio prudente e il credito resta selettivo. Per la filiera IAM questo significa maggiore attenzione al capitale circolante, pressione su stock e investimenti e forte focus su liquidità e tempi di incasso, con un vantaggio competitivo per gli operatori più strutturati e finanziariamente solidi.

### DEMOGRAFIA E ANZIANITÀ DEL CIRCOLANTE

Le trasformazioni demografiche e del lavoro stanno ridefinendo il trasporto e la manutenzione. L'invecchiamento della popolazione e la perdita di giovani qualificati riducono la disponibilità di competenze tecniche, mentre aumentano i costi indiretti del lavoro. Ne deriva un maggiore sfruttamento dei veicoli esistenti e l'allungamento della vita utile del parco circolante: meno mezzi nuovi e più chilometri percorsi significano una domanda strutturalmente sostenuta di manutenzione e ricambi. Il trasporto stradale movimentava circa l'88% delle merci e il camion resta insostituibile, rendendo la domanda di manutenzione anticiclica anche nelle fasi di rallentamento economico. Il parco circolante italiano, tra i più anziani d'Europa, con un'ampia presenza di veicoli pre Euro VI e trailer datati, implica maggiore fabbisogno di ricambi e crescente complessità tecnica degli interventi. L'Independent Aftermarket Truck cresce più in valore che in volumi: i fattu-

### POLARIZZAZIONE ED EVOLUZIONE DEL COMPARTO

Parallelamente, la struttura competitiva si polarizza: i grandi distributori migliorano produttività e controllo dei costi, mentre le PMI soffrono l'aumento dei costi strutturali e rigidità organizzative, con la fascia intermedia maggiormente esposta alla pressione competitiva. Dal punto di vista economico-finanziario, il margine commerciale migliora leggermente, ma il margine operativo lordo resta sotto pressione per l'aumento dei costi di struttura. Migliorano invece tempi di incasso e gestione finanziaria: la redditività rimane positiva ma più selettiva. Il ruolo dell'aftermarket evolve profondamente: non riguarda più solo la disponibilità del ricambio, ma la capacità di garantire servizio, competenza tecnica e continuità operativa. Efficienza logistica, gestione dei dati, integrazione con le officine e sostenibilità finanziaria diventeranno fattori competitivi decisivi. In questo scenario l'aftermarket indipendente si conferma stabilizzatore del sistema truck. Per il biennio 2025-2026 si prevede crescita moderata, inflazione sotto controllo e tassi in graduale riduzione. Il messaggio per la filiera IAM è chiaro: la resilienza è confermata, ma la crescita futura non sarà guidata dai volumi. Organizzazione, efficienza operativa, solidità finanziaria e qualità del servizio saranno determinanti.

## INTERVISTE



# Doppio RUOLO stessa VISIONE

**La nostra intervista a Giovanni Dattoli nel suo doppio ruolo di Amministratore Delegato di Volvo Trucks Italia e nuovo Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE**

di Francesco Oriolo

**Q**uando Giovanni Dattoli parla del suo ruolo, oggi lo fa con uno sguardo più ampio. Alla guida di Volvo Trucks Italia e, allo stesso tempo, presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE, il suo punto di osservazione non è più rivolto soltanto al brand di cui è responsabile, ma si estende all'intero ecosistema del trasporto italiano. In questa doppia veste lo abbiamo intervistato al termine di un anno di

grandi soddisfazioni per il marchio svedese, sia a livello europeo sia nazionale. Per quanto riguarda UNRAE, "non si tratta di un cambio di visione — precisa Dattoli — quanto piuttosto di un'evoluzione naturale: il modo di pensare resta lo stesso, ma l'attenzione si è allargata dalla dimensione aziendale a quella della comunità del settore".

**Giovanni Dattoli, il 2025 ha visto Volvo Trucks "prima della classe" in Europa nel segmento pesante. E in Italia?**

Il 2025 si è chiuso con un risultato particolarmente significativo: Volvo Trucks si è confermata leader nel segmento pesante in Europa. Un

Giovanni Dattoli  
Presidente Sezione VI  
UNRAE**Per l'immatricolato nuovo luce verde. E l'aftermarket?**

Per il post-vendita il 2025 è stato più complesso. Dopo anni di crescita, il circolante oltre i dieci anni si è stabilizzato, rendendo più difficile ottenere risultati. A complicare il quadro ha contribuito proprio l'elevata qualità dei veicoli: mezzi più affidabili significano meno interventi in officina. Nonostante ciò, Volvo Trucks Italia ha chiuso l'anno con un risultato positivo, sostenuto soprattutto dai contratti di servizio. Oggi due veicoli su tre sono coperti da contratto di assistenza; il programma 5+, dedicato ai mezzi oltre i cinque anni, continua a crescere e circa 9.000 veicoli over 5 anni risultano sotto contratto. Un dato estremamente raro nel panorama dell'automotive industriale, che testimonia la fiducia dei clienti e il valore percepito del brand.

traguardo importante, raggiunto in un contesto non semplice. Per onestà intellettuale va riconosciuto che la flessione del mercato tedesco, storicamente dominante, ha contribuito a rendere più accessibile la leadership per un costruttore non tedesco. Ciò non toglie valore al risultato, frutto della solidità del gruppo e del lavoro svolto nei diversi mercati. In Italia Volvo ha registrato un leggero incremento della quota di mercato, in linea con le aspettative e coerente con il posizionamento premium del brand. Anche il bilancio economico è motivo di soddisfazione e i dati interni confermano livelli molto positivi sia in termini di qualità sia di soddisfazione della clientela.

**Prevedete novità nella distribuzione?**

Sul fronte distributivo non si registrano cambiamenti radicali, ma un'evoluzione costante. Il Truck Center di Milano, aperto poco più di un anno fa, è ora pienamente operativo e rappresenta un tassello strategico nello sviluppo della rete diretta. Parallelamente, numerosi concessionari stanno investendo nelle proprie strutture: a Salerno, Benevento — dove la sede è stata rinnovata —, Roma e Ascoli. L'affidabilità dei veicoli e la solidità del business contribuiscono a creare fiducia e a stimolare nuovi investimenti.

**Quali sono le previsioni per il 2026?**

Negli ultimi anni il mercato italiano dei veicoli industriali si è stabilizzato

attorno alle 24.000 unità annue, un livello superiore rispetto alle previsioni di pochi anni fa. Il 2025 ha registrato un calo del 6% nei trattori stradali, mentre il resto del mercato è rimasto sostanzialmente stabile: un dato che riflette il rinvio degli investimenti da parte dei grandi operatori più che una debolezza strutturale. Per il 2026 le previsioni indicano un andamento in linea con gli ultimi due anni. Gli incentivi pubblici pluriennali potranno influenzare le decisioni di acquisto, spostando alcuni investimenti più avanti nel tempo. I primi mesi appaiono positivi, mentre l'ultimo trimestre potrebbe rallentare in vista del 2027 e dell'avvio del piano da 590 milioni di euro stanziato dal Governo per il rinnovo del parco.

**Volvo Trucks è protagonista anche di una campagna sulla sicurezza nei luoghi di lavoro?**

Per Volvo Trucks si tratta della conferma, anche per il 2026, di un impegno forte e coerente sulla sicurezza, valore storico del marchio che oggi assume una rilevante dimensione sociale. Oltre allo sviluppo di veicoli sempre più avanzati e dotati di sistemi di rilevamento evoluti, l'azienda promuove una cultura della prevenzione rivolta a tutti gli utenti della strada. Il messaggio chiave della nuova campagna, "See and Be Seen", sottolinea che la sicurezza non dipende solo dalla tecnologia: non basta vedere, bisogna anche farsi vedere. La collaborazione tra conducenti, pedoni e ciclisti è fondamentale per ridurre gli incidenti. Le iniziative di responsabilità sociale

## INTERVISTE

si estendono inoltre a diversi ambiti: programmi educativi per i giovani sulla sicurezza stradale, campagne contro la violenza di genere e attività di sensibilizzazione sulla sicurezza sul lavoro nelle officine e nella rete assistenziale.

**A che punto siete con l'elettrico?**

Volvo sta adottando un approccio basato sulla pluralità tecnologica per supportare i clienti nella transizione energetica.

L'azienda lavora su diverse soluzioni a basse emissioni e offre consulenza sull'approvvigionamento e sull'utilizzo di carburanti alternativi. Tra le opzioni più rilevanti nel breve termine figura il Biogas (Bio-LNG) e il Gas (LNG), mentre l'elettrico procede a velocità diverse in Europa: i Paesi nordici sono molto più avanzati, mentre nel Sud la domanda resta limitata, nonostante veicoli con prestazioni adeguate. Nel corso dell'anno introdurremo un modello elettrico con circa 500 km di autonomia, sufficiente per coprire il 60% del trasporto europeo. Restano tuttavia ostacoli culturali e operativi alla diffusione su larga scala.

**Dattoli, cambiamo ruolo. Lei è stato nominato Presidente della Sezione Veicoli Industriali di UNRAE. Con quale spirito ha accettato questo prestigioso incarico?**

Ho accettato con spirito di servizio, per mettermi a disposizione del settore in un momento di cambiamento epocale.

Dopo oltre cent'anni di dominio del diesel, stiamo entrando in una fase di pluralità tecnologica ed essere al centro delle decisioni in questo momento storico è estremamente interessante e stimolante.

**Qual è stato il primo messaggio dato all'associazione?**

Il primo messaggio è stato semplice e immediato: lavoriamo insieme. Desidero ringraziare i colleghi per la fiducia che mi hanno accordato, non solo scegliendomi come presidente, ma anche per la disponibilità immediata dimostrata da tutti a collaborare. Fin dall'inizio è emersa una forte volontà di fare squadra e rafforzare l'unità tra i marchi, elemento essenziale per affrontare le sfide del settore. Fondamentale è anche la collaborazione con le altre associazioni di riferimento, come ANFIA e Federauto: presentarsi al Governo con posizioni diverse significherebbe indebolirsi, mentre una voce condivisa garantisce maggiore forza e capacità di ascolto.

**Come sarà l'UNRAE a guida Giovanni Dattoli?**

Credo che UNRAE dovrà evolversi per diventare un'associazione ancora più moderna, dinamica e vicina alla realtà quotidiana del settore. L'obiettivo è rafforzarne il ruolo attraverso una comunicazione più attuale, chiara e coinvolgente, capace di dialogare non solo con gli operatori ma anche con le istituzioni e l'opinione pubblica. UNRAE dispone già di un patrimonio enorme di competenze, dati e informazioni: un valore che, se pienamente valorizzato, può trasformare l'associazione in uno strumento ancora più efficace a supporto dello sviluppo del comparto.

# periscopio

logistica alternativa, impatti, grandi opere, contrattempi

La prima conseguenza dell'intervento militare contro l'Iran è la corsa verso l'alto dei prezzi dei carburanti, del gasolio per i camion in particolare. Una situazione che il presidente dell'Agenzia internazionale per l'energia, Fatih Birol, già il 20 marzo ha definito come «la più grande minaccia per la sicurezza energetica mondiale di tutta la storia moderna».

Ma c'è una realtà anche peggiore. Quale che sarà la durata del blocco dello stretto di Hormuz, del tira e molla sulla riapertura alla navigazione tra l'amministrazione Trump e gli ayatollah, o l'entità del pedaggio/riscatto richiesto dagli iraniani (si parla di due milioni di dollari a nave), le oltre 150 portacontainer intrappolate nell'area rappresentano già oggi un colossale infarto per la logistica mondiale. Hanno infatti a bordo l'equivalente di due milioni di contenitori da 20 piedi e almeno un quarto di questi container si trova bloccato nel golfo Persico, senza possibilità di accedere al golfo di Oman e all'oceano Indiano. Un "sequestro" di prodotti finiti e semilavorati che, solo per le aziende italiane, secondo uno studio della Sda Bocconi può arrivare a costare fino a 4 miliardi di euro.

A peggiorare la situazione ci si mette pure la geografia: l'Iran affaccia sul golfo Persico a est della penisola Arabica, limitata a ovest proprio da quel mar Rosso che dà accesso al canale di Suez. E fin dallo scoppio del conflitto le principali compagnie di navigazione hanno dirottato le navi lontano dall'area nel timore di attacchi da parte delle milizie houthi. Risultato: tra 10 e 14 giorni di navigazione per collegare

UN (COSTOSO) INFARTO PER LA LOGISTICA

## Il peso di Hormuz

Con il passare delle settimane si iniziano a quantificare gli enormi danni che la guerra sta causando ai flussi logistici globali

I GRANDI ARMATORI sono costretti a percorrere nuove rotte.

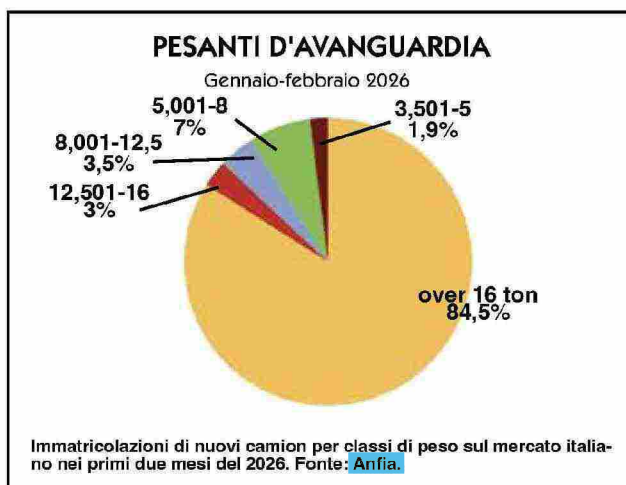


i porti europei e la Cina circumnavigando l'Africa, con extracosti stellari visto che una nave da 20 mila container brucia 250 tonnellate di carburante al giorno. Con le

quotazioni dei prodotti petroliferi in impennata, secondo il centro studi di Bruxelles Transport & Environment il "combinato disposto" della guerra in Iran è costato al

mondo dello shipping 340 milioni di euro al giorno, per un danno complessivo globale di 4,6 miliardi di euro nei primi 30 giorni di conflitto.

Renato Scialpi



- 10 Basta furti di carburante
- 11 Infinito tunnel del Brennero
- 12 Incidente in Svizzera
- 13 Sempre più navette

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Gli effetti della guerra sull'auto Nuova ondata di costi già nel '26

Plastiche, polimeri, nafta e gasolio:  
non mancano i materiali, ma sono più cari  
L'impatto può arrivare al 10% per vettura  
I costruttori europei non possono scaricarli  
sui listini, i cinesi non hanno ragione di farlo

di **Alberto Annicchiario**

**D**i recente sul social X è circolata una variazione dell'acronimo Ebitda (margine operativo lordo): *Earnings Before Iran, Tariffs and Donald Announcements*. Intuizione che fotografa bene la realtà. Comunque vada sul piano militare, i danni già inflitti a impianti e infrastrutture chiave nel Golfo lasciano presagire che l'industria europea – auto inclusa – sarà seguita dall'onda lunga dei costi per tutta la seconda metà del 2026.

Nel giro di poche settimane il conflitto ha strangolato una parte dei flussi petrolchimici che passano per lo Stretto di Hormuz e ha spinto i prezzi di polietilene e polipropilene ai livelli più alti da circa quattro anni. Secondo S&P Global Ratings, il Medio Oriente copre oggi all'incirca un quarto delle esportazioni mondiali di poliolefine: quando quel flusso si assottiglia, la plastica per paraurti, cruscotti e cablaggi diventa più rara e più cara.

Il commissario europeo per l'Energia, Dan Jørgensen, ha parlato di rischio di «interruzioni prolungate» delle forniture di gas e prodotti raffinati. L'indice Ttf del gas naturale europeo è risalito dai circa 30 euro per megawattora di fine febbraio a valori attorno ai 50 euro, mentre in molti Paesi Ue il diesel alla pompa ha superato la soglia dei due euro al litro. In una parola: disruption. È lo scenario fotografato dalla settima edizione del Disruption Index di AlixPartners: una nuova normalità dominata da discontinuità, instabilità costante, in cui le ondate si sovrappongono prima che l'incertezza della precedente sia assorbita.

«Nell'immediato vedo soprattutto un problema di costi più che di disponibilità dei materiali», conferma Marco Rollero, vicepresidente del Gruppo Componenti di **Anfia**. «Il primo impatto riguarda plastiche, polimeri, lubrificanti e i derivati dal petrolio come la nafta o il gasolio. Più che una crisi di shortage, oggi mi aspetto una pressione sui prezzi».

La quantificazione è tutt'altro che teorica. «La plastica pesa circa il 5-8% del costo di un'automobile,

energia e logistica incidono indirettamente su tutto il resto; ne esce un impatto complessivo nell'ordine di qualche punto percentuale per veicolo, che può arrivare al 5-10% nei casi più esposti», stima Alessandro Magnoli Bocchi, Cio di Foresight Advisors, società di asset management con sedi a Londra e Kuwait City.

«Anche senza una chiusura formale dello Stretto di Hormuz, attacchi intermittenti e minacce alla sicurezza marittima possono mantenere un premio di rischio sul petrolio», aggiunge Magnoli Bocchi. «Quando i prezzi dell'energia si stabilizzano su livelli elevati, l'inflazione diventa più rigida e i margini delle imprese energivore si comprimono».

Altrettanto critica è l'emergenza sul gas naturale liquefatto. Secondo S&P Global Energy, gli attacchi all'area di Ras Laffan in Qatar hanno messo fuori gioco una quota stimata intorno al 17% della capacità di export di Gnl del Paese. Le simulazioni indicano che, a seconda della durata dello stop, gli stoccaggi europei potrebbero arrivare alla fine dell'estate con un riempimento tra il 67% e il 78%, in ogni caso sotto i livelli degli ultimi anni. L'Europa, sempre più dipendente dal Gnl statunitense dopo la crisi russo-ucraina, entra così in un nuovo ciclo di prezzi elevati e volatili per il gas.

Per l'automotive il combinato disposto è evidente. Negli ultimi due anni i costruttori del vecchio continente hanno riscritto piani industriali e forniture per portare sul mercato veicoli più competitivi, con pesanti svalutazioni nei bilanci. L'impennata dei costi di plastica, energia e logistica riduce però lo spazio di manovra sui listini proprio nei segmenti di ingresso, dove i margini sono più sottili. «La redditività si deteriora molto in fretta se i costi salgono e non riesci a ribaltarli sui clienti», avverte Rollero. «Nell'immediato nessuno vuole toccare i listini, anche perché la domanda è già debole (la sovraccapacità, con impianti saturi poco sopra il 50%, è un altro dato preoccupante, ndr). Ma se questa situazione dovesse protrarsi, sarà difficile evitare del tutto degli aggiustamenti».

Intanto i produttori dell'area Asia-Pacifico che usano etano o carbone come materia prima sono

relativamente meno esposti allo shock medio-orientale rispetto a chi dipende dalla nafta importata. Ancora più netta è la posizione degli Stati Uniti, dove la chimica beneficia di un ampio differenziale tra il Brent e il gas naturale indicizzato all'Henry Hub, oltre che di un accesso più stabile a etano e propano a basso costo per le catene della plastica.

«I costruttori cinesi hanno supply chain più corte e resilienti e capacità produttiva in eccesso da collocare all'estero», commenta ancora Rollero. «Per questo non hanno alcuna reale necessità di aumentare i prezzi in Europa: possono continuare a usare la leva del prezzo mentre i costruttori europei, soprattutto quelli mainstream, soffrono molto di più».

Il rischio per l'Europa, quindi, è che la crisi

mediorientale trasformi un obiettivo ambizioso – rendere la transizione dell'auto socialmente sostenibile e compatibile con gli obiettivi di decarbonizzazione della Ue – in una promessa fragile.

«I contratti saltati – osserva Magnoli Bocchi – non si rinegozieranno da soli. Le fabbriche continueranno a lavorare, ma i conti su cui erano basati i piani industriali non torneranno più. La produzione diventerà più stabile ma più cara: il passaggio da efficienza a resilienza alza il costo per unità prodotta. Così l'equilibrio basato su volumi e costi sotto controllo rischia di saltare. La conclusione è amara: quando il prezzo di un'auto europea si decide in uno Stretto, non è solo una questione industriale: è la misura di una dipendenza che l'Europa non controlla e che, in geopolitica, si paga».



— Un terminal auto per i trasporti cargo Grimaldi Lines (Paris/Imagoeconomica)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849

TALKING ADDRESS  
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

- Home
- Contatti
- Media Kit
- Soste in Viaggio
- f
- in
- YouTube
- Instagram

**FLEETTIME**  
AUTOMOTIVE NEWS FOR YOUR BUSINESS

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

# Crisi filiera automotive italiana: sfide industriali e richieste intervento

8 Aprile 2026 Industry No Comment



## Domanda debole, costi crescenti e concorrenza globale mettono sotto pressione il settore

Crisi Filiera Automotive Italiana – La filiera automotive italiana attraversa una fase di grande difficoltà, confermata dai dati ufficiali elaborati dall’**Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (ANFIA)** su dati ISTAT. Nel **2025**, l’indice della produzione industriale del comparto automotive ha registrato un **calo del 10,3% rispetto al 2024**, nonostante un rimbalzo a dicembre (+13,5% rispetto allo stesso mese dell’anno precedente), segnale di una possibile ripresa stagionale ma ancora lontana dalla stabilità. [anfia.it](https://anfia.it)

I dati sui singoli comparti evidenziano ulteriori criticità. La **fabbricazione di autoveicoli** ha subito una contrazione del **15,3% nel 2025**, mentre la produzione di **carrozzerie e parti/accessori** ha segnato rispettivamente cali di 1,5% e 4,8%. Questi numeri confermano come l’intera filiera — dai fornitori di componenti ai produttori finali — sia sotto pressione, in un contesto globale competitivo, con player internazionali sempre più aggressivi.

## Fatturato e mercato: il segno negativo

Fleetime magazine digitale marzo 2026



Search ... Search

### Breaking news

Benzina e Diesel: il Governo ferma l'aumento delle accise



Mercato auto marzo 2026: Italia +7,6%, Boom delle BEV

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Anche il fatturato del settore ha risentito della crisi: il calo del **7,5%** rispetto al 2024 mostra una riduzione delle commesse sia sul mercato interno sia in quello estero. L'incertezza normativa, la transizione verso la mobilità elettrica e l'aumento dei costi delle materie prime rappresentano ulteriori ostacoli per la filiera, aumentando il rischio di ridimensionamento delle imprese italiane.

## Pressioni internazionali e sfide future

Le aziende richiedono interventi urgenti da parte delle istituzioni: incentivi mirati, politiche industriali coerenti e supporto agli investimenti tecnologici. Senza queste misure, la filiera rischia di perdere competitività in Europa, compromettendo posti di lavoro e know-how tecnologico.

## Un punto di vista personale

Oltre ai dati, emerge un quadro che richiede una riflessione critica: l'Italia ha un patrimonio industriale unico, con competenze meccaniche e ingegneristiche riconosciute a livello mondiale. La crisi attuale non dovrebbe essere interpretata come un fallimento, ma come un **campanello d'allarme per accelerare la modernizzazione**. Gli interventi governativi e il sostegno alle imprese non sono soltanto una misura economica, ma un investimento sulla capacità del Paese di restare centrale nell'industria europea.

In questo senso, la filiera italiana ha l'opportunità di trasformare le difficoltà in **vantaggi competitivi**, puntando su innovazione, elettrificazione e internazionalizzazione. Il futuro del settore dipenderà dalla capacità di combinare visione strategica, politiche industriali chiare e adattamento rapido alle nuove sfide tecnologiche.

Redazione Fleetime

Fonte [ANFIA](#)

Condividi:



Mi piace:

Caricamento...

[ANFIA](#) | STAT automotive, calo produzione auto Italia, competitività settore auto, crisi automotive Italia, fatturato automotive, filiera automotive italiana, industria automotive Italia 2025, mercato automotive italiano, politiche industriali automotive, produzione automotive dati ufficiali

No Comments Yet

Lascia un commento

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



Nasce Banca Più: acquisizione completata da Next.us



Sondaggio Auto: il concessionario resta centrale nell'era digitale



[Guarda tutte le news](#)

**Guarda le altre cover digitali**

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

## AUTO, ANFIA: MERCATO IN RIPRESA NEL 1° TRIMESTRE, TIRANO ALIMENTAZIONI ALTERNATIVE



(Teleborsa) - Nel mese di marzo, sono state **immatricolate** in Italia oltre **185mila autovetture**, in **crescita del 7,6%** rispetto allo stesso mese del 2025. **Nel cumulato del trimestre**, le immatricolazioni sono state **484.577**, in **aumento del 9,2%** rispetto all'anno precedente. E' la sintesi del Focus di approfondimento curato dall'Area Studi e Statistiche di **ANFIA** in merito al mercato italiano dell'auto.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni **per alimentazione**, le autovetture a **benzina** chiudono marzo in **calo del 18,6%**, con una quota di mercato del 20,2%. Le autovetture **diesel** segnano un **-29,6%**, con una market share del 6,9%. Nel cumulato, le vetture a benzina registrano una variazione del 18,6% (19,8% di quota) e le diesel del 23,5% (7% di quota).

Le immatricolazioni di auto ad **alimentazione alternativa** rappresentano il **72,9% del mercato** del solo mese di marzo, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2025 (**+24,9%**). In particolare, le autovetture **elettrificate** rappresentano il **67,6% del mercato** di marzo, con volumi in crescita nel mese (**+32%**). Tra queste, le **ibride mild e full** fanno segnare un **+20,2%** nel mese, con una quota di mercato del **50,3%**.

Le immatricolazioni di **autovetture ricaricabili** registrano un **+85,2%** nel mese (quota di mercato al 17,2%). Nel dettaglio, le **auto elettriche** hanno una **quota dell'8,7%** e aumentano del 72,1% nel mese. In aumento, in modo consistente, le **ibride plug-in**: **+100,7%**, con **l'8,5% di quota** del mercato del mese.

Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il **5,3% dell'immatricolato** di marzo, interamente composto da autovetture **Gpl** (-25,6% su marzo 2025).

(TELEBORSA) 09-04-2026 19:28

Gruppo Euronext  
Euronext  
Live Markets  
Comunicati stampa

Altri link  
Comitato Corporate Governance  
Lavora con noi  
Pubblicità



## Auto, Anfia: mercato in ripresa nel 1° trimestre, tirano alimentazioni alternative



9 aprile 2026 - 19.33

(Teleborsa) - Nel mese di marzo, sono state immatricolate in Italia oltre 185mila autovetture, in crescita del 7,6% rispetto allo stesso mese del 2025. Nel cumulato del trimestre, le immatricolazioni sono state 484.577, in aumento del 9,2% rispetto all'anno precedente. E' la sintesi del Focus di approfondimento curato dall'Area Studi e Statistiche di **ANFIA** in merito al mercato italiano dell'auto.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono marzo in calo del 18,6%, con una quota di mercato del 20,2%. Le autovetture diesel segnano un -29,6%, con una market share del 6,9%. Nel cumulato, le vetture a benzina registrano una variazione del 18,6% (19,8% di quota) e le diesel del 23,5% (7% di quota).

Le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 72,9% del mercato del solo mese di marzo, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2025 (+24,9%). In particolare, le autovetture elettrificate rappresentano il 67,6% del mercato di marzo, con volumi in crescita nel mese (+32%). Tra queste, le ibride mild e full fanno segnare un +20,2% nel mese, con una quota di mercato del 50,3%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili registrano un +85,2% nel mese (quota di mercato al 17,2%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota dell'8,7% e aumentano del 72,1% nel mese. In aumento, in modo consistente, le ibride plug-in: +100,7%, con l'8,5% di quota del mercato del mese.

Infine, le autovetture a gas rappresentano il 5,3% dell'immatricolato di marzo, interamente composto da autovetture Gpl (-25,6% su marzo 2025).

powered by Teleborsa

## la Repubblica

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

[Abbonati](#)

### APP

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

### SOCIAL



### SUPPLEMENTI REPUBBLICA

Affari e FinanzaDII VenerdiRobinson

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

## Auto, Anfia: mercato in ripresa nel 1° trimestre, tirano alimentazioni alternative

TELEBORSA

Publicato il 09/04/2026  
Ultima modifica il 09/04/2026 alle ore 19:28

cerca un titolo



Nel mese di marzo, sono state **immatricolate** in Italia oltre **185mila autovetture**, in **crescita del 7,6%** rispetto allo stesso mese del 2025. **Nel cumulo del trimestre**, le immatricolazioni sono state **484.577**, in **aumento del 9,2%** rispetto all'anno precedente. E' la sintesi del Focus di

approfondimento curato dall'Area Studi e Statistiche di **ANFIA** in merito al mercato italiano dell'auto.

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni **per alimentazione**, le autovetture a **benzina** chiudono marzo in **calo del 18,6%**, con una quota di mercato del 20,2%. Le autovetture **diesel** segnano un **-29,6%**, con una market share del 6,9%. Nel cumulo, le vetture a benzina registrano una variazione del 18,6% (19,8% di quota) e le diesel del 23,5% (7% di quota).

Le immatricolazioni di auto ad **alimentazione alternativa** rappresentano il **72,9% del mercato** del solo mese di marzo, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2025 (**+24,9%**). In particolare, le autovetture **elettrificate** rappresentano il **67,6% del mercato** di marzo, con volumi in crescita nel mese (**+32%**). Tra queste, le **ibride mild e full** fanno segnare un **+20,2%** nel mese, con una quota di mercato del **50,3%**.

Le immatricolazioni di **autovetture ricaricabili** registrano un **+85,2%** nel mese (quota di mercato al 17,2%). Nel dettaglio, le **auto elettriche** hanno una **quota dell'8,7%** e aumentano del 72,1% nel mese. In aumento, in modo consistente, le **ibride plug-in**: **+100,7%**, con **l'8,5% di quota** del mercato del mese.

Infine, le **autovetture a gas** rappresentano il **5,3% dell'immatricolato** di marzo, interamente composto da autovetture **Gpl** (-25,6% su marzo 2025).

## LEGGI ANCHE

24/03/2026



Mercato auto Ue, ANFIA:  
timida ripresa a febbraio

24/02/2026

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

23/03/2026

Auto usata, 2026 in calo:  
gennaio -6,7%, flessione record degli ultimi 40 mesi

> Altre notizie

## NOTIZIE FINANZA

09/04/2026

Carburanti, Assotir:  
Alutrasporto schiacciato tra caro-gasolio e speculazione committenti

09/04/2026

Maisons du Monde in forte calo a Parigi dopo il fallimento delle trattative finanziarie

09/04/2026

Reply avvia buyback fino a 550 milioni di euro dal 13 aprile 2026

## Auto, Anfia: mercato in ripresa nel 1° trimestre, tirano alimentazioni alternative

(Teleborsa) - Nel mese di marzo, sono state immatricolate in Italia oltre 185mila autovetture, in crescita del 7,6% rispetto allo stesso mese del 2025. Nel cumulato del trimestre, le immatricolazioni sono state 484.577, in aumento del 9,2% rispetto all'anno precedente. E' la sintesi del Focus di approfondimento curato dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA in merito al mercato italiano dell'auto. Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina chiudono marzo in calo del 18,6%, con una quota di mercato del 20,2%. Le autovetture diesel segnano un con una market share del 6,9%. Nel cumulato, le vetture a benzina registrano una variazione del 18,6% (19,8% di quota) e le diesel del 23,5% (7% di quota). Le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 72,9% del mercato del solo mese di marzo, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2025. In particolare, le autovetture elettrificate rappresentano il 67,6% del mercato di marzo, con volumi in crescita nel mese. Tra queste, le ibride mild e full fanno segnare un + nel mese, con una quota di mercato del Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili registrano un nel mese (quota di mercato al 17,2%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota dell'8,7% e aumentano del 72,1% nel mese. In aumento, in modo consistente, le ibride plug-in: +100,7%, con l'8,5% di quota del mercato del mese. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 5,3% dell'immatricolato di marzo, interamente composto da autovetture Gpl (-25,6% su marzo 2025).

immagine

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K

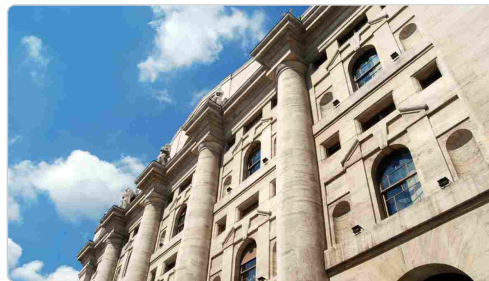
## Le auto ricaricabili volano in Italia: +65,7% immatricolazioni Bev e +110% ibride plug-in nel primo

Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 72,9% del mercato del solo mese di marzo, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2025 (+24,9%). Secondo l'ultimo report di [Anfia](#), nel cumulato, le alternative aumentano del 26% e hanno una quota di mercato del 73,1% (+9,8 punti percentuali rispetto al 2025). Le auto elettrificate rappresentano il 67,6% del mercato di marzo, così come nel cumulato, con volumi in crescita nel mese (+32%) e in aumento nel cumulato (+36,3%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 20,2% nel mese, con una quota di mercato del 50,3%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 25,8%, con una market share del 51,5%. Le immatricolazioni di auto ricaricabili incrementano del 85,2% nel mese (quota di mercato: 17,2%) e sono in crescita dell'85,8% nel cumulato (con la market share al 16,1%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota dell'8,7% e aumentano del 72,1% nel mese. In aumento, in modo consistente, le ibride plug-in: +100,7%, con l'8,5% di quota del mercato del mese. Nel cumulato del trimestre, sia le Bev che le Phev risultano in aumento, rispettivamente +65,7% (market share del 7,9%) e +110,1% (8,3%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 5,3% dell'immatricolato di marzo, interamente composto da autovetture Gpl (-25,6% su marzo 2025). Nel cumulato, nel 2026, le autovetture a Gpl risultano in calo del -34,4% (quota di mercato a 5,5%). [Anfia](#) ricorda che nel mese di marzo sono state immatricolate oltre 185mila autovetture, in crescita del 7,6% rispetto allo stesso mese del 2025. Nel cumulato del trimestre, le immatricolazioni sono state 484.577, in aumento del 9,2% rispetto all'anno precedente. Le auto a benzina chiudono marzo in calo del -18,6%, con una quota di mercato del 20,2%. In flessione anche le autovetture diesel (-29,6% su marzo 2025), con una market share del 6,9%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina registrano una variazione del 18,6% (19,8% di quota). Continua il trend negativo delle auto diesel: 23,5% e 7% di quota nel trimestre. POTREBBE INTERESSARTI



## Automotive: Gazzetta Motori premia le eccellenze italiane

Selezionate 50 aziende del nostro Paese sulla base di parametri economico-finanziari certificati. Premiazione il 9 aprile nella sede della Borsa di Milano Chi produce auto oppure moto ma anche chi noleggia mezzi, e ancora chi costruisce impianti frenanti, telai o altri componenti fondamentali frutto di ricerca e sviluppo. Le aziende del comparto automotive in Italia sono circa 5.500 con poco meno di 300mila addetti diretti e indiretti. Numeri che sono decisamente superiori se si includono tutti i servizi. Una ricchezza per l'Italia in termini economici, di innovazione, sociali, creativi. Di questo prezioso tessuto del nostro Paese, Gazzetta Motori, la redazione dedicata della Gazzetta dello Sport, ha deciso di celebrare alcune eccellenze che hanno capitale italiano. Per questo motivo ha istituito il premio Eccellenze Automotive, un appuntamento dedicato alle imprese che spiccano sulla base dei numeri economico-finanziari certificati nel triennio 2022-2024. la selezione Grazie all'analisi di dati chiave sulle performance sono state individuate 50 aziende italiane che, come detto, verranno premiate in un evento come riconoscimento del ruolo nello sviluppo del comparto automotive e del sistema Paese. Significativo il luogo nel quale il 9 aprile si svolge la serata dedicata alle eccellenze. Si tratta di palazzo Mezzanotte, ovvero la sede di Borsa di Milano in piazza degli Affari, opera dell'architetto Paolo Mezzanotte, inaugurato nell'ottobre del 1932. i criteri Come abbiamo scelto i premiati? Partendo dalle seguenti caratteristiche: proprietà o maggioranza azionaria italiana dell'azienda; sede legale e fiscale in Italia; fabbriche in Italia; indicatori di crescita nel triennio 2022-2024. Da questo insieme è nata la classifica delle prime 50 aziende la cui performance finanziaria vedeva ricavi 2024 superiori a 30,4 milioni di euro, Ebitda medio 2022-2024 almeno al 5,98% e rapporto Pfn/ebitda medio 2022-2024 uguale o superiore a 3,89. Verranno premiate nella serata le prime tre aziende per ciascuna categoria. Oltre a cinque "icon", icone nazionali; cioè aziende con radici nella storia e cultura italiana, che siano eccellenze nel loro settore, abbiano fabbriche in Italia e siano ambasciatrici dell'italianità nel mondo. oltre i numeri Lo studio dei dati finanziari rappresenta comunque solo il punto di partenza. Abbiamo voluto trasformare questa serata non solo in un'occasione per commentare tali dati, ma anche di parlare delle sfide impegnative che attendono chi fa impresa in Italia. Intendiamo portare alla luce anche questo aspetto fondamentale: il settore automotive è un network, una rete. Tante aziende che lavorano in Italia non potrebbero conseguire i loro risultati senza i costruttori esteri che organizzano nel nostro Paese vendita e manutenzione. E operare in un network come quello dell'auto era molto difficile già all'inizio della ricerca, ora la situazione si è ulteriormente complicata. Proprio per questo ci è sembrato molto importante allargare i temi a tanti attori apparentemente diversi fra loro, ma in realtà strettamente collegati. Gli esempi sono innumerevoli: Brembo, fornitrice di Ferrari, Lamborghini, gruppo Volkswagen, Piaggio e tanti altri; Fiat, sebbene a capitale parzialmente estero, ha molti fornitori italiani per pistoni, monoblocchi, lamiere o scarichi; Recaro e Sparco non potrebbero lavorare senza auto da preparare; i grandi concessionari totalmente italiani, come Autotorino, Eurocar o Locauto, sono tutti connessi agli importatori esteri per poter vendere in Italia. E potremmo continuare a lungo. Del resto anche le eccellenze premiate devono ringraziare l'intera filiera (rappresentata nella serata del 9 aprile dalle associazioni di categoria [Anfia](#), Federauto e Unrae), perché per costruire ottime parti servono anche auto che le installino in fabbrica e concessionari che le vendano. dialogo con le istituzioni È l'occasione per conoscersi meglio con l'obiettivo di ottenere risultati migliori in futuro; ritrovarsi tra colleghi, amici e punti di riferimento, tutti che condividono un obiettivo comune, affrontando difficoltà simili e indicando possibili soluzioni a problemi omogenei per i diversi operatori. Nella speranza di riuscire a portare messaggi condivisi presso le istituzioni, e la presenza dell'AcI alla serata del 9 aprile è in tal senso molto importante. Noi della Gazzetta cercheremo di sensibilizzare il Governo su alcuni punti chiave emersi parlando con i protagonisti dell'automotive intervenuti. In particolare il nodo dell'energia per fabbriche e aziende o eventuali sgravi fiscali per assumere personale senza appesantire il costo del lavoro. Tutti aspetti fondamentali, nell'ottica di rendere più competitiva l'intera filiera e creare valore nel nostro Paese.





# Le auto ricaricabili volano in Italia: +65,7% immatricolazioni Bev e +110% ibride plug-in nel primo trimestre 2026

condividi l'articolo



Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 72,9% del mercato del solo mese di marzo, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2025 (+24,9%). Secondo l'ultimo report di **Anfia**, nel cumulato, le alternative aumentano del 26% e hanno una quota di mercato del 73,1% (+9,8 punti percentuali rispetto al 2025). Le auto elettrificate rappresentano il 67,6% del mercato di marzo, così come nel cumulato, con volumi in crescita nel mese (+32%) e in aumento nel cumulato (+36,3%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 20,2% nel mese, con una quota di mercato del 50,3%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 25,8%, con una market share del 51,5%.

**Le immatricolazioni di auto** ricaricabili incrementano del 85,2% nel mese (quota di mercato: 17,2%) e sono in crescita dell'85,8% nel cumulato (con la market share al 16,1%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota dell'8,7% e aumentano del 72,1% nel mese. In aumento, in modo consistente, le ibride plug-in: +100,7%, con l'8,5% di quota del mercato del mese. Nel cumulato del trimestre, sia le Bev che le Phev risultano in aumento, rispettivamente +65,7% (market share del 7,9%) e +110,1% (8,3%). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 5,3% dell'immatricolato di marzo, interamente composto da autovetture Gpl (-25,6% su marzo 2025). Nel cumulato, nel 2026, le autovetture a Gpl risultano in calo del -34,4% (quota di mercato a 5,5%).

## ECONOMIA



**IL REPORT**  
Stellantis, in aumento la produzione in Italia nei primi 3 mesi 2026: +9,5% a 120.366 i veicoli e +22% le auto grazie ai nuovi modelli



**IL SALASSO**  
Codice della strada, incassi per multe stradali cresciute del 23% in 3 anni per i Comuni. Milano sempre leader, poi Roma

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**Anfia ricorda** che nel mese di marzo sono state immatricolate oltre 185mila autovetture, in crescita del 7,6% rispetto allo stesso mese del 2025. Nel cumulato del trimestre, le immatricolazioni sono state 484.577, in aumento del 9,2% rispetto all'anno precedente. Le auto a benzina chiudono marzo in calo del -18,6%, con una quota di mercato del 20,2%. In flessione anche le autovetture diesel (-29,6% su marzo 2025), con una market share del 6,9%. Nel cumulato, le immatricolazioni di autovetture a benzina registrano una variazione del 18,6% (19,8% di quota). Continua il trend negativo delle auto diesel: 23,5% e 7% di quota nel trimestre.

condividi l'articolo



giovedì 9 aprile 2026 - Ultimo aggiornamento: 15:47 | © RIPRODUZIONE RISERVATA



**RIALZO CONTINUO**  
Carburanti, salgono ancora i prezzi: il gasolio in autostrada sopra 2,2 euro. Il costo medio self delle benzina è 1,829 euro al litro



## ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Stellantis, in aumento la produzione in Italia nei primi 3 mesi 2026: +9,5% a 120.366 i veicoli e +22% le auto grazie ai nuovi modelli



Codice della strada, incassi per multe stradali cresciute del 23% in 3 anni per i Comuni. Milano sempre leader, poi Roma



Carburanti, salgono ancora i prezzi: il gasolio in autostrada sopra 2,2 euro. Il costo medio self delle benzina è 1,829 euro al litro

## MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Honda, brutta caduta per Espargarò in Malesia: quattro vertebre fratturate per il collaudatore spagnolo ex Aprilia



Norris: «La mia top 4 piloti di sempre è Lewis Hamilton, Jenson Button, Fernando Alonso e Sebastian Vettel»



FE, Sophia Flörsch è il primo ingaggio della Opel Gse: sarà collaudatrice e debutterà sulla Gen4 in aprile a Le Castellet

## DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Ducati lancia il concorso Multistrada V4 Voyagers 2026 nell'anno del Centenario



Ducati, la Superleggera V4 celebra il centenario. 500 esemplari che esaltano la tecnologia di Borgo Panigale



Aprilia dedica la speciale X 250TH alla dichiarazione d'indipendenza degli Stati Uniti

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



HOME ATTUALITÀ DALL'ITALIA E DAL MONDO LAVORO MONDO POLITICA SANITÀ VIDEO NEWS



**Mattarella: "Libano sotto una tempesta di bombardamenti devastanti"**

(Adnkronos) - "Non posso non ricordare..."



**Prof accoltellata a Trescore, il gip dispone comunità per 13enne**

(Adnkronos) - Sarà collocato in una...



**Pnrr, Costa (MinSal): "Massiccio investimento in digitalizzazione e telemedicina"**

(Adnkronos) - "Il Pnrr è stato,..."



**Farmaci, Murelli (Leg): "Ridurre i tempi di approvazione"**

(Adnkronos) - "Affrontiamo il tema dell'economia..."

Home > Attualità > **Anfia**: a marzo quota auto con alimentazione alternativa 72,9%, bev 8,7%

Attualità

# Anfia: a marzo quota auto con alimentazione alternativa 72,9%, bev 8,7%

By **Redazione Web** - 09/04/2026 2 0

Anfia: a marzo quota auto con alimentazione alternativa 72,9%, bev 8,7%

[f Facebook](#)
[X Twitter](#)
[p Pinterest](#)
[WhatsApp](#)

Milano, 9 apr. (askanews) – A marzo le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 72,9% del mercato, con volumi in aumento rispetto allo stesso mese del 2025 (+24,9%). Emerge dal focus **Anfia**. Nel cumulato, le alternative aumentano del 26% e hanno una quota di mercato del 73,1% (+9,8 p.p. rispetto al 2025). Le autovetture elettrificate rappresentano il 67,6% del mercato di marzo, così come nel cumulato, con volumi in crescita nel mese (+32%) e in aumento nel cumulato (+36,3%). Prosegue invece il calo delle vetture a benzina (-18,6% a marzo, quota 20,2%) e diesel (-29,6%, quota 6,9%).

**EMMEGI REVISO**  
Consulenza aziendale e gestione contabile

✉ [segreteria@emmegireviso.it](mailto:segreteria@emmegireviso.it)  
Tel. +39 0816123885

POST POPOLARI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Tra le vetture elettrificate, le ibride mild e full incrementano del 20,2% nel mese, con una quota di mercato del 50,3%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 25,8%, con una market share del 51,5%.

Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili incrementano del 85,2% nel mese (quota 17,2%) e sono in crescita dell'85,8% nel cumulato (quota 16,1%). Nel dettaglio, le auto elettriche (bev) hanno una quota dell'8,7% e aumentano del 72,1% nel mese. In aumento, in modo consistente, le ibride plug-in (phev): +100,7%, con l'8,5% di quota nel mese. Nel cumulato del trimestre, sia le bev che le phev risultano in aumento, rispettivamente +65,7% (quota 7,9%) e +110,1% (quota 8,3%). Infine le auto a gas (gpl) rappresentano il 5,3% dell'immatricolato di marzo (-25,6% su marzo 2025).



Previous article

**Nutella racconta le città d'arte: nuova edizione dedicata a 10 mete italiane**

Next article

**Franciacorta a Vinitaly con 37 aziende tra Palaexpo e padiglioni**

**POST RECENTI**

ATTUALITÀ



**Cavit a Vinitaly rilancia il Pinot Bianco e la Schiava trantini**

Milano, 9 aprile 2026. Cavit, la casa vinicola di Vinitaly, rilancia due viti con cui intercettare un mercato che guarda...

09/04/2026

ATTUALITÀ



**Mattarella: dopo Ucraina indifferibile avere difesa comune Ue**

Praga, 9 aprile (askanews) - La vicenda dell'Ucraina ha prospettato all'Ue l'esigenza indifferibile di organizzare la propria sicurezza e difesa rispetto ai pericoli di questo...

09/04/2026

ATTUALITÀ



**Nato, Mattarella: alleanza è interesse bilaterale di Usa e Ue**

Praga, 9 aprile (askanews) - "L'alleanza atlantica è interesse bilaterale di entrambi i paesi. Non si può avere un dialogo, se non i soggetti nel dialogo, si...

09/04/2026

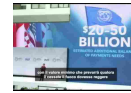
ATTUALITÀ



**Libano, Mattarella: paese indipendente sotto tempesta di bombardamenti**

Praga, 9 aprile (askanews) - Il Libano, un paese indipendente, con un nuovo governo che procede ad una stabilizzazione crescente e progressiva di riduzione e...

09/04/2026



**Iran, Fmi: con guerra prevediamo richieste aiuti fino a 50 mld dollari**



**Exposed Torino Photo Festival, "Fotografia a 360 gradi"**



**Bergamo, nasce primo Polo Universitario di Formazione Aeronautica**



**Mattarella: "Libano sotto una tempesta di bombardamenti devastanti"**



**Prof accoltellata a Trescore, il gip dispone comunità per 13enne**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



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

## AUTO, ANFIA: INDICE PRODUZIONE ITALIANA +13,3% A FEBBRAIO

teleborsa



(Teleborsa) - A febbraio 2026, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra una crescita del 13,3% rispetto a febbraio 2025, mentre nei primi due mesi del 2026 aumenta del 12,6%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione

di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale positiva del 9,8% a febbraio e del 17,7% nei primi due mesi del 2026 rispetto allo stesso periodo del 2025; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 7% nel mese e del 6,8% nel bimestre; infine, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori aumenta del 20,4% a febbraio e del 6,7% nel periodo gennaio-febbraio 2026. Secondo i **dati preliminari di Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture a febbraio 2026 ammonta a circa 24mila unità, in calo del 2,5% rispetto a febbraio 2025.

**Il comparto produttivo automotive** - evidenzia **Anfia** in una nota - si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva in lieve crescita a febbraio 2026 rispetto ai livelli del secondo mese dello scorso anno. **L'indice della produzione industriale** nel suo complesso, infatti, aumenta dello 0,5% a febbraio e chiude con una variazione nulla (+0,0%) i primi due mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2025. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra un decremento del 3,9% a gennaio 2026, ultimo dato disponibile (-3,6% sul mercato interno e -4,5% sui mercati esteri).

"A febbraio 2026 prosegue il trend positivo per l'indice della produzione automotive italiana, che realizza un nuovo rialzo a doppia cifra (+13,3%) - afferma **Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia** -. Rallenta, ma si mantiene in crescita, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (+9,8%) - complice il calo registrato, secondo i dati preliminari di **Anfia**, dalla produzione di autovetture, -2,5% rispetto a febbraio 2025 che aveva già registrato volumi in forte ribasso, per un totale di circa 24.000 unità prodotte - mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, dopo la flessione del mese di gennaio, inverte nuovamente la tendenza e chiude con un significativo rialzo a doppia cifra (+20,4%)".

(TELEBORSA) 10-04-2026 20:31



Venerdì 10 Aprile 2026, ore 20.36



teleborsa

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

[Home](#) [Notizie](#) [Quotazioni](#) [Rubriche](#) [Agenda](#) [Video](#) [Analisi Tecnica](#)

Home Page / Notizie / Auto, **Anfia**: indice produzione italiana +13,3% a febbraio

## Auto, **Anfia**: indice produzione italiana +13,3% a febbraio

Economia 10 aprile 2026 - 20.31



### Argomenti trattati

Istat (66)

### Altre notizie

- ▶ Prezzi produzione Francia (YoY) in febbraio
- ▶ USA, Produzione industriale (YoY) in febbraio
- ▶ Prezzi produzione Giappone (MoM) in febbraio
- ▶ USA, Produzione industriale (MoM) in febbraio
- ▶ Produzione industriale Spagna (YoY) in febbraio
- ▶ Prezzi produzione USA (YoY) in febbraio

(Teleborsa) - A febbraio 2026, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra una crescita del 13,3% rispetto a febbraio 2025, mentre nei primi due mesi del 2026 aumenta del 12,6%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale positiva del 9,8% a febbraio e del 17,7% nei primi due mesi del 2026 rispetto allo stesso periodo del 2025; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 7% nel mese e del 6,8% nel bimestre; infine, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori aumenta del 20,4% a febbraio e del 6,7% nel periodo gennaio-febbraio 2026. Secondo i **dati preliminari di Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture a febbraio 2026 ammonta a circa 24mila unità, in calo del 2,5% rispetto a febbraio 2025.

**Il comparto produttivo automotive** – evidenzia **Anfia** in una nota – si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva in lieve crescita a febbraio 2026 rispetto ai livelli del secondo mese dello scorso anno. **L'indice della produzione industriale** nel suo complesso, infatti, aumenta dello 0,5% a febbraio e chiude con una variazione nulla (+0,0%) i primi due mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2025. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra un decremento del 3,9% a gennaio 2026, ultimo dato disponibile (-3,6% sul mercato interno e -4,5% sui mercati esteri).

"A febbraio 2026 prosegue il trend positivo per l'indice della produzione automotive italiana, che realizza un nuovo rialzo a doppia cifra (+13,3%) – afferma **Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia** –. Rallenta, ma si mantiene in crescita, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (+9,8%) - complice il calo registrato, secondo i dati preliminari di **Anfia**, dalla produzione di autovetture, -2,5% rispetto a febbraio 2025 che aveva già registrato volumi in forte ribasso, per un totale di circa 24.000 unità prodotte - mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, dopo la flessione del mese di gennaio, inverte nuovamente la tendenza e chiude con un significativo rialzo a doppia cifra (+20,4%)".

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

## Economia

Lavoro Agricoltura TuttoSoldi Finanza Borsa Italiana Fondi Obbligazioni

## Auto, Anfia: indice produzione italiana +13,3% a febbraio

TELEBORSA

Publicato il 10/04/2026  
Ultima modifica il 10/04/2026 alle ore 20:31



A febbraio 2026, secondo i dati Istat, la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra una crescita del 13,3% rispetto a febbraio 2025, mentre nei primi due mesi del 2026 aumenta del 12,6%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di

autoveicoli (codice Ateco 29.1) registra una variazione tendenziale positiva del 9,8% a febbraio e del 17,7% nei primi due mesi del 2026 rispetto allo stesso periodo del 2025; quello della fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi (codice Ateco 29.2) cala del 7% nel mese e del 6,8% nel bimestre; infine, quello della fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori aumenta del 20,4% a febbraio e del 6,7% nel periodo gennaio-febbraio 2026. Secondo i **dati preliminari di Anfia**, la produzione domestica delle sole autovetture a febbraio 2026 ammonta a circa 24mila unità, in calo del 2,5% rispetto a febbraio 2025.

**Il comparto produttivo automotive** – evidenza **Anfia** in una nota – si colloca nel contesto di una produzione industriale italiana complessiva in lieve crescita a febbraio 2026 rispetto ai livelli del secondo mese dello scorso anno. **L'indice della produzione industriale** nel suo complesso, infatti, aumenta dello 0,5% a febbraio e chiude con una variazione nulla (+0,0%) i primi due mesi dell'anno in corso rispetto allo stesso periodo del 2025. Il fatturato dell'industria in senso stretto (escluso il comparto Costruzioni) registra un decremento del 3,9% a gennaio 2026, ultimo dato disponibile (-3,6% sul mercato interno e -4,5% sui mercati esteri).

"A febbraio 2026 prosegue il trend positivo per l'indice della produzione automotive italiana, che realizza un nuovo rialzo a doppia cifra (+13,3%) – afferma **Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia** –. Rallenta, ma si mantiene in crescita, l'indice della fabbricazione di autoveicoli (+9,8%) – complice il calo registrato, secondo i dati preliminari di Anfia, dalla produzione di autovetture, -2,5% rispetto a febbraio 2025 che aveva già registrato volumi in forte ribasso, per un totale di circa 24.000 unità prodotte – mentre l'indice della produzione di parti e accessori per autoveicoli e loro motori, dopo la flessione del mese di gennaio, inverte nuovamente la tendenza e chiude con un significativo rialzo a doppia cifra (+20,4%)".

cerca un titolo



## LEGGI ANCHE

24/03/2026



Mercato auto Ue, ANFIA:  
timida ripresa a febbraio

18/03/2026

Acciaio: a febbraio +2,6% su base annua e +2,1% nei primi due mesi dell'anno

11/02/2026

Gas, indice IGI in netto calo a 33,13 €/MWh

> Altre notizie

## NOTIZIE FINANZA

10/04/2026

AV Roma-Firenze: stop treni da domani fino alle 15 di domenica per attivazione Ertms

10/04/2026

Fitch: operatori ferroviari europei affrontano esposizione limitata alla guerra in Iran

10/04/2026

Casta Diva, l'investitore attivista Hoop Club sale al 5,52% del capitale

10/04/2026

## Anfia, il 72,9% delle auto vendute a marzo in Italia e' green. Un'auto su cinque e' solo a benzina o

Soltanto un'auto su cinque di quelle vendute in Italia a marzo è a benzina o diesel. Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 72,9% del mercato del mese, con volumi in aumento del 24,9% rispetto a marzo del 2025. Lo mette in evidenza un Focus **Anfia**. Le auto a benzina chiudono marzo in calo del -18,6%, con una quota di mercato del 20,2%. In flessione anche le auto diesel (-29,6% su marzo 2025), con una market share del 6,9%. Nel cumulato, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una variazione del 18,6% (19,8% di quota). Continua il trend negativo delle auto diesel: 23,5% e 7% di quota nel trimestre. Nel cumulato, le alternative aumentano del 26% e hanno una quota di mercato del 73,1% (+9,8% rispetto al 2025). Le auto elettrificate rappresentano il 67,6% del mercato di marzo, così come nel cumulato, con volumi in crescita nel mese (+32%) e in aumento nel cumulato (+36,3%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 20,2% nel mese, con una quota di mercato del 50,3%, mentre, nel cumulato, risultano in crescita del 25,8%, con una market share del 51,5%. Le immatricolazioni di auto ricaricabili aumentano del 85,2% nel mese (quota di mercato 17,2%) e sono in crescita dell'85,8% nel cumulato (16,1%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota dell'8,7% e aumentano del 72,1% nel mese. In aumento, in modo consistente, le ibride plug-in: +100,7%, con l'8,5% di quota del mercato del mese. Nel cumulato del trimestre, sia le Bev che le Phev risultano in aumento, rispettivamente +65,7% (quota 7,9%) e +110,1% (8,3%). Infine, le auto a gas rappresentano il 5,3% dell'immatricolato di marzo, interamente composto da autovetture Gpl (-25,6% su marzo 2025). Nel cumulato, nel 2026, le auto a Gpl risultano in calo del -34,4%. POTREBBE INTERESSARTI





**Anfia, il 72,9% delle auto vendute a marzo in Italia è green. Un'auto su cinque è "solo" a benzina o diesel**

condividi l'articolo



Soltanto un'auto su cinque di quelle vendute in Italia a marzo è a benzina o diesel. Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 72,9% del mercato del mese, con volumi in aumento del 24,9% rispetto a marzo del 2025. Lo mette in evidenza un Focus [Anfia](#). Le auto a benzina chiudono marzo in calo del -18,6%, con una quota di mercato del 20,2%. In flessione anche le auto diesel (-29,6% su marzo 2025), con una market share del 6,9%. Nel cumulo, le immatricolazioni di auto a benzina registrano una variazione del 18,6% (19,8% di quota). Continua il trend negativo delle auto diesel: 23,5% e 7% di quota nel trimestre. Nel cumulo, le alternative aumentano del 26% e hanno una quota di mercato del 73,1% (+9,8% rispetto al 2025).

**Le auto elettrificate rappresentano** il 67,6% del mercato di marzo, così come nel cumulo, con volumi in crescita nel mese (+32%) e in aumento nel cumulo (+36,3%). Tra queste, le ibride mild e full incrementano del 20,2% nel mese, con una quota di mercato del 50,3%, mentre, nel cumulo, risultano in crescita del 25,8%, con una market share del 51,5%. Le immatricolazioni di auto ricaricabili aumentano del 85,2% nel mese (quota di mercato 17,2%) e sono in crescita dell'85,8% nel cumulo (16,1%). Nel dettaglio, le auto elettriche hanno una quota dell'8,7% e aumentano del 72,1% nel mese.

**ECONOMIA**



**AUTONOLEGGIO**  
**Hertz Gold Squad, due golden retriever per accogliere i clienti, negli USA dal 2025 ora anche in Italia**



**LA FRENATA**  
**Cina: -15% a 1,65 milioni le immatricolazioni auto a marzo. Le vendite di veicoli elettrici e ibridi scese del 14% a 848.000 unità**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

**In aumento, in modo consistente,** le ibride plug-in: +100,7%, con l'8,5% di quota del mercato del mese. Nel cumulato del trimestre, sia le Bev che le Phev risultano in aumento, rispettivamente +65,7% (quota 7,9%) e +110,1% (8,3%). Infine, le auto a gas rappresentano il 5,3% dell'immatricolato di marzo, interamente composto da autovetture Gpl (-25,6% su marzo 2025). Nel cumulato, nel 2026, le auto a Gpl risultano in calo del -34,4%.

condividi l'articolo



venerdì 10 aprile 2026 - Ultimo aggiornamento: 11:00 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

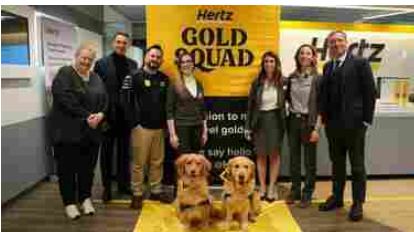


**LA STRATEGIA**  
Hyundai, dopo l'offensiva Usa con Boulter punta al mercato cinese con Earth e Venus della famiglia Ioniq



**ECONOMIA**

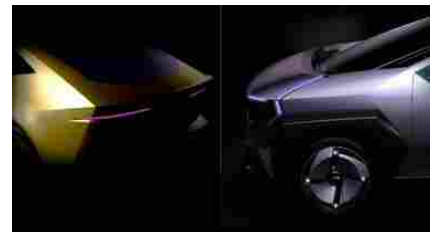
+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Hertz Gold Squad, due golden retriever per accogliere i clienti, negli USA dal 2025 ora anche in Italia



Cina: -15% a 1,65 milioni le immatricolazioni auto a marzo. Le vendite di veicoli elettrici e ibridi scese dal 14% a 949.000 unità



Hyundai, dopo l'offensiva Usa con Boulter punta al mercato cinese con Earth e Venus della famiglia Ioniq

**MOTORSPORT**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Lambiasi va in McLaren, dal 2028 sarà Chief Racing Officer. L'ingegnere di Verstappen lascia la Red Bull



Honda, brutta caduta per Espargarò in Malesia: quattro vertebre fratturate per il collaudatore spagnolo ex Aprilia



Norris: «La mia top 4 piloti di sempre è Lewis Hamilton, Jenson Button, Fernando Alonso e Sebastian Vettel»

**DUE RUOTE**

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Honda CB750 Hornet 2026 E-Clutch: tecnologia e carattere. La naked evolve con la frizione elettronica e una ciclistica raffinata



Harley-Davidson rilancia il brand con RIDE, una piattaforma rinnovata che celebra oltre un secolo di cultura motorciclistica



Ducati lancia il concorso Multistrada V4 Voyagers 2026 nell'anno del Centenario

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849



**QUATTORRUOTE**

**ABBONATI**



Premium Listino Usato Quotazioni Magazine

ADV



**INDUSTRIA E FINANZA**

# Dal dieselgate alla nuova crisi petrolifera: le auto a gasolio sono davvero al capolinea?



**Mario Rossi** | aggiornato il 10/04/2026 | 0 commenti

Nuova Renault Clio E-Tech 158 CV full hybrid: prova completa

ADV

**I PIÙ POPOLARI**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

Per carità, la colpa non è certamente della **guerra in Iran** (vi dice nulla la parola **dieselgate**? Era il 2015...). La **nuova crisi petrolifera**, però, rischia davvero di trasformarsi nella pietra tombale del **gasolio**, già in ginocchio dall'inizio del 2026 dopo la manovra spericolata sulle **accise** messa in atto dal governo: **l'equiparazione dell'imposta sui carburanti** ha infatti invertito definitivamente le gerarchie dei prezzi nelle aree di servizio.

## Dieselgate: l'inizio della fine

Ma la crisi dell'alimentazione che ha fatto furore per un quarto di secolo a cavallo tra il secondo e terzo millennio ha radici profonde e, come accennato all'inizio, può essere fatta risalire al 2015 con lo **scandalo del dieselgate**. Anche se, va ricordato, politiche particolarmente - e spesso ingiustamente - restrittive nei confronti di queste auto si erano iniziate a vedere, nelle grandi città italiane, in particolare a Milano, fin dai tempi delle prime Euro 4, vent'anni or sono.



## La stampa e le politiche europee

La stampa generalista, che a un certo punto ha individuato nel carburante oleoso la radice di ogni male, quantomeno nelle grandi città, ha fatto il resto, alimentando progressivamente un **sentiment negativo** nella generalità della popolazione su cui, poi, ha avuto gioco facile la politica regolatoria europea post dieselgate.

**01** Stellantis-Leapmotor, nuovi rumors: possibili sinergie per una Suv Opel, dialoghi su Alfa

**02** B05: la prima hatchback elettrica della Leapmotor è pronta per l'Europa

**03** **cimitero subacqueo**  
Quando le auto diventarono un reef: la storia del cimitero sommerso di Varazze

**04** 761 km con una ricarica e due bauli: abbiamo guidato la nuova Mercedes CLA Shooting Brake

**05** Il petrolio cala, i prezzi alla pompa aumentano: il governo striglia le compagnie

**VEDI ALTRO**

**FOCUS ON**

brand stories

ADV

ADV

## I numeri del declino

Insomma, un **assedio di lunga data** che sta definitivamente espellendo questa motorizzazione dalle nostre strade, quantomeno da quelle urbane delle metropoli. Ma, in questi casi, è meglio lasciar parlare i numeri, implacabili, come vedrete, nell'illustrare la **caporetto del gasolio**.

### Immatricolazioni diesel puro: -23,33%

Nel 1° trimestre 2026 le immatricolazioni di auto alimentate esclusivamente a gasolio sono diminuite del 23,33% rispetto allo stesso periodo del 2025.

Fonte: Unrae



### Quota di mercato diesel puro: -3,0 punti

Nel primo quarto dell'anno la quota di mercato delle auto alimentate esclusivamente a gasolio è scesa al 7,05%, tre punti in meno rispetto al 10,05% dello stesso periodo del 2025.

Fonte: Unrae

### Immatricolazioni mondo diesel: -16,02%

Nel 1° trimestre 2026 le immatricolazioni di auto a gasolio - comprese le ibride mild e plug-in - sono diminuite del 16,02% rispetto allo stesso periodo del 2025.

Fonte: Unrae

### Quota di mercato mondo diesel: -3,57 punti

Nel primo quarto dell'anno la quota di mercato delle auto a

gasolio - incluse mild e plug-in - è scesa all'11,88%, 3,57 punti in meno rispetto al 15,45% dello stesso periodo del 2025.

Fonte: Unrae



## Quota di mercato diesel: -47 punti

Negli ultimi otto anni, dal 2017 al 2025, la quota di mercato delle auto alimentate a gasolio è diminuita di 47 punti percentuali. In media, sono 5,86 punti all'anno.

Fonte: Unrae e [Anfia](#)



## Prezzo alla pompa del gasolio: +27%

Dall'inizio dell'anno il prezzo medio alla pompa self del gasolio è aumentato del 27,25%, rispetto a un incremento medio del 6,47% del prezzo della benzina. Rincari che potrebbero far spostare la domanda verso altre alimentazioni, per esempio la

benzina full hybrid.

Fonte: Mase

### **Modelli diesel a listino: -7%**

Ad aprile 2026 i modelli di auto a listino con almeno una versione a gasolio sono diminuiti del 7,1% rispetto ad aprile 2025, in un mercato che invece nel suo complesso ha registrato una crescita dell'offerta del 3%.

Fonte: Quattroruote Professional

### **Versioni diesel a listino: -7%**

Ad aprile 2026 le versioni diesel a listino in Italia sono diminuite del 7,3% rispetto ad aprile 2025, in un mercato che nel suo complesso ha registrato un arretramento, in termini di versioni, di appena lo 0,5%.

Fonte: Quattroruote Professional

### **Circolante a gasolio: -2,3%**

Nel 2025, a fronte di una crescita dell'1,1% del circolante auto, le vetture a gasolio - ibride comprese - sono diminuite del 2,3%.

Fonte: Aci



## **Diesel fuori anche dal segmento B**

Dopo essere scomparso nel 2018 dal segmento A (nel 2004 il 1.3 Mjt Fiat aveva motorizzato persino la Panda), da marzo 2026 il gasolio è del tutto scomparso anche dal segmento B.

Fonte: Quattroruote Professional

## Marche senza diesel: 52

Le marche con almeno una versione a gasolio a listino sono 24 su 76. In pratica, **più di due brand su tre** - 52 su 76 - non hanno nemmeno una versione a gasolio. Sei anni fa, ad aprile 2020, le marche che avevano a listino almeno una versione diesel erano 32 su 60, il 53%.

Fonte: Quattroruote Professional

## Aumento medio prezzo di listino auto diesel: +1%

In termini omogenei - ossia considerando solo i modelli e le versioni presenti in entrambi i periodi osservati - la media dei prezzi di listino Iva inclusa delle versioni a gasolio in vendita in Italia è aumentata, ad aprile 2026, dello 0,99% rispetto ad aprile 2025, in un mercato che nel suo complesso ha registrato una variazione media dello 0,59%.

Fonte: Quattroruote Professional

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

TAGS: **DIESEL**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**COMMENTA**

Disclaimer

ADV

ADV

L'INDUSTRIA A FEBBRAIO

# La produzione tiene grazie all'automotive ma nel 2026 è crescita zero

Per una volta il traino arriva dalle quattro ruote. Con una crescita del 10% rispetto allo stesso mese del 2025, a febbraio è il settore degli autoveicoli il migliore in termini di crescita di produzione industriale, sostenendo una media generale che resta comunque asfittica. Istat registra infatti un progresso complessivo di appena un decimale rispetto al mese precedente, di mezzo punto su base annua. Così, alla luce del calo di gennaio, il bilancio dei primi due mesi dell'anno è un mesto pareggio, destinato probabilmente a peggiorare con i dati di marzo, in coincidenza dell'avvio della guerra scatenata da Usa e Israele in Iran. Tra i settori, oltre ai mezzi di trasporto, rilanciati oltre che dall'auto anche dallo scatto di 16 punti per l'aerospazio, crescono con percentuali solide anche elettronica, macchinari e farmaceutica. Così come numerosi beni intermedi, come pompe e imballaggi, tubi e bulloni. Mentre il peggior comparto è la chimica (-6,8) e in discesa sensibile sono anche legno e moda. A rimbalzare, come detto, è soprattutto l'automotive, in ripresa rispetto ai minimi produttivi raggiunti lo scorso anno.

Per le vetture in senso stretto **Anfia** a febbraio stima un calo numerico del 2,5% ma nelle stime di Fim Cisl, nel primo trimestre per Stellantis si registra una produzione di 120mila unità (+9,5%), con le vetture (poco meno di 74mila) in crescita del 22%. L'ipotesi, evidenzia il sindacato, è quella di arrivare a fine anno a quota 500mila veicoli prodotti, con le auto oltre quota 300mila, in crescita rispetto alle 238mila realizzate nel corso del 2025, il valore più basso dalla metà degli anni '50. Il clima

economico resta misto, con numeri in bilico nelle varie rilevazioni. Gli ultimi dati qualitativi, ad esempio, indicano, in modo inatteso alla luce degli eventi, un clima generale non drammatico. Con l'indice Pmi manifatturiero di marzo ai massimi degli ultimi tre anni e oltre quota 51 (quindi oltre la soglia 50 che separa la crescita dalla contrazione), mentre a fronte di un calo netto della fiducia delle famiglie registrata dall'Istat, per le imprese manifatturiere si registra invece a marzo un segno positivo. Il clima in Europa non è ad ogni modo particolarmente brillante, a partire dai dati della Germania, che continuano ad essere misti e in parte contraddittori. Perché se da un lato gli ordini manifatturieri e l'export di febbraio crescono (+3,5% e +2,9% rispettivamente su base annua), la produzione industriale è invece in calo mensile dello 0,3% e invariata rispetto a febbraio 2025, in entrambi i casi al di sotto delle attese, allontanando così l'ipotesi di una rapida ripresa della maggiore economia continentale. Nei primi tre mesi dell'anno la produzione di auto è in calo del 2%, a 1,1 milioni di unità (febbraio +1%). Ancora tutti da valutare restano ad ogni modo gli effetti di medio termine del conflitto in Medio Oriente, la cui soluzione effettiva appare ancora da verificare. Decisivo in particolare sarà l'effetto di trascinamento sui prezzi dell'energia: Bankitalia, che comunque ha già rivisto al ribasso le stime 2025 per il Pil italiano (+0,5% dal +0,6% di dicembre), ipotizza una crescita zero se il petrolio dovesse salire a 150 dollari al barile quest'anno. Crescita zero stimata anche da Confindustria nello scenario intermedio ipotizzato, con una guerra che si prolunga fino a giugno. E lo stesso Governo, come ha spiegato ieri il ministro dell'Economia Giorgetti, si appresta a prendere atto del nuovo shock esogeno, rivedendo al ribasso le stime di crescita del Paese.

—Luca Orlando

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IMAGOECONOMICA



**Quattro ruote.** Produzione a febbraio cresciuta del 10% rispetto allo stesso mese del 2025



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

# Automotive I componenti a febbraio fanno più 20%

## Dati Anfia

A febbraio la produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme registra una crescita del 13,3% rispetto allo stesso periodo del 2025, mentre nei primi due mesi di quest'anno aumenta del 12,6%. Guardando ai singoli comparti produttivi del settore, l'indice della fabbricazione di autoveicoli registra una variazione tendenziale positiva del 9,8% a febbraio e del 17,7% nei primi due mesi del 2026; quello della fabbricazione di carrozzerie cala del 7% nel mese e del 6,8% nel bimestre; mentre, quello della fabbricazione di parti e accessori aumenta del 20,4% a febbraio e del 6,7% nel periodo gennaio-febbraio 2026.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

## Eccellenze italiane automotive, il motore di idee e imprese: i premi alle aziende piu' virtuose

SportContenuti G+Il CiclistaAltre SezioniVideoCerca Un premio alle eccellenze italiane del settore automotive. Costruttori, componentisti, vendita e servizi. Una serata insieme, alla Borsa di Milano, per fare squadra e migliorarsi L'automobile, la moto e lo scooter sono un insieme di parti che parlano tra loro, anche oltre il senso letterale. Come in un essere vivente, nessun organo può fare a meno degli altri. Il veicolo finale prodotto dal costruttore non potrebbe essere realizzato senza i componenti (e sono migliaia) fabbricati da aziende esterne, così come è impossibile fare a meno dei macchinari necessari all'assemblaggio dell'auto. E una volta uscita dalla fabbrica, tale mezzo ha bisogno di una rete di vendita che la porti ai clienti. I quali devono essere messi in condizione di conoscere il prodotto che vorrebbero acquistare; quindi serve una struttura che raggiunga i vari canali di comunicazione, media compresi. Alla fine di tutto questo il cliente, nella maggior parte dei casi, necessiterà di un servizio finanziario per l'acquisto, pochi oggi pagano in contanti un bene di questo tipo. Sopra tutta questa struttura, tuttavia, è indispensabile tenere conto del sistema normativo che gli organi politici hanno creato per regolarne tutti gli aspetti, dalla sicurezza della circolazione alle necessità ambientali. Si tratta dunque di una rete molto complessa. Ogni nodo è importante; farne a meno provoca complicazioni immediate e grandi rischi potenziali per il futuro. Perché quando i nodi strappati diventano troppi, la rete si distrugge e crolla tutto. LEGGI ANCHE il peso dell'automotive È proprio l'aspetto dell'interconnessione la base da cui è nata l'idea di Gazzetta Motori per un momento d'incontro fra istituzioni e aziende che, in Italia, operano in attività diverse tra loro ma tutte appartenenti all'industria automobilistica, altrimenti detta automotive. Un premio alle eccellenze, un riconoscimento al lavoro di tutti, un confronto su sfide, pericoli e opportunità. I numeri disegnano rapidamente i tratti di questa entità complessa: le aziende del comparto in Italia sono oltre 5.500 e impiegano, direttamente e indirettamente, oltre 270 mila addetti. Per il nostro Paese si tratta di una vera e propria ricchezza in termini economici e sociali, un capitale di alto valore in fatto di creatività e innovazione. Un tessuto prezioso. Il premio Top 50 eccellenze automotive nasce da queste premesse: celebrare alcuni fiori all'occhiello dell'impresa italiana. Le aziende da premiare sono state scelte attraverso criteri specifici: proprietà o maggioranza azionaria italiana dell'azienda; sede legale e fiscale e fabbriche in Italia; indicatori di crescita nel triennio 2022-2024. LEGGI ANCHE TOP 50 Da questo insieme è nata la classifica delle prime 50 aziende la cui performance finanziaria vedeva ricavi 2024 superiori a 30,4 milioni di euro, Ebitda medio 2022-2024 almeno al 5,98% e rapporto Pfn/Ebitda medio 2022-2024 uguale o superiore a 3,89. Sul podio di questa graduatoria sono saliti nomi quali Piaggio, Brembo e Dallara. Abbiamo premiato anche cinque "icone nazionali" (Italian icons il nome del premio), aziende con radici nella storia e cultura italiana, eccellenze nel loro settore che abbiano stabilimenti nel nostro Paese e siano ambasciatrici dell'italianità nel mondo: Pirelli, Ferrari, Stellantis Italia, Lamborghini e Ducati. dalla fabbrica ai servizi Ma proprio perché parliamo di un network, tanti altri nomi, indipendentemente dalle dimensioni aziendali, sono da ricordare. Citiamo alcuni esempi su cui soffermarsi nel breve spazio a disposizione. Il costruttore DR Automobiles Groupe, fondato nel 1985 da Massimo Di Risio, assembla in Molise, a Macchia d'Isernia, modelli derivati dalla Chery, distribuendoli su diversi marchi per varie motorizzazioni ed esigenze: DR, Sportequipe, Evo, Ich-X, Tiger e Birba. Passiamo ad alcuni dei leader di mercato nel mondo dei concessionari. Intergea è una realtà nata nel 2003 a Torino, ora conta 283 punti vendita nazionali; è in espansione nel noleggio con Itarent e nel digitale con Autobro. Autotorino ha origine nel 1965 a Morbegno (Sondrio), oggi ha 74 filiali nel territorio nazionale e da quasi dieci anni è fra i maggiori 50 dealer europei. Nel settore del noleggio, il gruppo Locauto è nato nel 1979 a Milano; tra i primi operatori italiani a sperimentare il noleggio a lungo termine come alternativa al leasing, attualmente conta oltre cento uffici di noleggio nei principali centri nazionali. Non va trascurato uno sguardo al pianeta della componentistica e della manutenzione. L'italiana Prisma ha 25 impianti globali; la sua produzione di sedili, carrozzerie e sospensioni si è arricchita nel 2025 con l'acquisizione della tedesca Recaro. Texa è leader mondiale negli strumenti diagnostici e mantiene il centro della sua progettazione e produzione a Monastier di Treviso. Uno dei principali soggetti nel settore dei filtri è Ufi, azienda fondata nel 1971 a Nogarole Rocca (Verona). Oggi opera in 21 nazioni in attività innovative, dalla F1 all'aerospaziale. Oltre ad ogni tipo di filtro per autoveicoli. Chiudiamo la carrellata con Nexion, un'azienda che attraverso i suoi numerosi marchi produce attrezzature e software per ogni aspetto del settore aftermarket; ha sede a Correggio, è



attiva dal 1954, oggi conta 16 filiali, 12 sedi produttive e 8 centri di ricerca e sviluppo. Serata La cerimonia di premiazione si è tenuta il 9 aprile a Milano nella sede della Borsa, Palazzo Mezzanotte. fare squadra Il senso del progetto Eccellenze è stato riassunto dal direttore della Gazzetta dello Sport, Stefano Barigelli: "Con Gazzetta Motori siamo partiti nel 2019. Alcuni erano scettici, noi invece no perché la realtà è che i motori sono nel nostro Dna e non mi stupisce che Gazzetta Motori sia il riferimento a livello editoriale e mediatico. Lo dicono le statistiche: siamo diventati i numeri 1. E con ulteriori margini di crescita. Ma in generale è l'Automotive che può e deve crescere, vorremmo farlo insieme, aiutandoci a vicenda. Questa serata è un modo per incontrarci e portarci a fare squadra". E la squadra si compone anche di operatori non strettamente legati alla produzione, ma non per questo meno importanti. Come le associazioni che danno voce alla filiera industriale: [Anfia](#), Unrae e Federauto. Insieme all'interlocutore istituzionale per eccellenza, l'AcI. Tanti giocatori indispensabili per formare, insieme alle imprese e ai media, il team dell'auto che mantiene le potenzialità per essere vincente anche in tempi complicati come gli attuali. Giocando come una squadra. Leggi anche

**M 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



**Elli (Gruppo Volkswagen), l'auto elettrica diventa una "centrale" di energia, il futuro visto da Wolfsburg**

condividi l'articolo



Il Gruppo Volkswagen crede fortemente nella mobilità elettrica, al punto di aver fondato - ormai tempo fa - Elli, brand dedicato alla promozione di questo tipo di mobilità. Gli ultimi anni hanno visto il comparto crescere esponenzialmente, ed Elli è stata protagonista della creazione non solo di una delle più vaste reti di ricarica in Europa, ma anche della realizzazione di quei sistemi energetici integrati così attesi dall'utenza. L'obiettivo, ora è di collegare hardware e software per una gestione intelligente dell'energia, ed estendere questo modello: a tutto il Gruppo Volkswagen, ma anche alle abitazioni, alle flotte, ai veicoli elettrici e alla rete. L'evoluzione di Elli in un'azienda di energia a tutto tondo, distribuzione compresa, e di mobilità intelligente è stata al centro di un incontro del ceo dell'azienda, Giovanni Palazzo, con la stampa

**ECONOMIA**



**DISCESA LENTA**  
**Carburanti ancora in calo,**  
**gasolio self a 2,162.**  
**Prezzo medio benzina a**  
**1,783 euro al litro**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849

specializzata. Palazzo ha sottolineato come il passaggio a azienda energetica poggia sul concetto di immagazzinamento e distribuzione intelligenti.



«È la nostra visione del futuro. Stiamo realizzando quella che chiamiamo Elli Managed Battery Network, o MBN. Si tratta - ha detto ancora - di una piattaforma che può collegare milioni di risorse: veicoli elettrici, abitazioni, aziende, impianti di stoccaggio e il mercato energetico in un unico sistema che - e questa è la novità - 'capisce' quando l'energia è a basso costo o in forte domanda e la negozia sul mercato per creare valore per i clienti, la rete e la nostra azienda». Ma non basta, perché nei piani del Gruppo Volkswagen c'è il progetto di vendita integrata di vettura elettrica, wallbox bidirezionali (capaci, cioè, di assorbire o cedere energia, a seconda della necessità) e anche di distribuzione di energia. Le auto, in partica, diventano centrali di immagazzinamento capaci di assorbire energia, magari dai pannelli solari, e ridistribuirli. L'energia rinnovabile è al centro del progetto, oltre che per questioni etiche, anche per rendere sempre più competitivo il prezzo per l'utente finale visto che è soggetta a una più vantaggiosa tassazione.

**Nei prossimi anni l'Europa** continuerà la propria accelerazione verso l'elettrificazione, e l'Italia non sarà da meno: gli ultimi dati **Anfia** fissano a oltre il 70% gli acquisti di auto nuove elettrificate nel nostro Paese. Affinare le strategie è quindi necessario con cariche batterie bidirezionali intelligenti e tariffe energetiche flessibili, mentre abitazioni e le aziende diventeranno partecipanti attivi nell'ecosistema energetico. «La nostra missione - ha detto ancora il ceo di Elli - è rendere l'energia accessibile, intelligente e interconnessa». L'Italia ha un buon numero di impianti di ricarica, ma ancora patisce le difficoltà di installazione nei centri cittadini e nei condomini. «Per quest'ultimo aspetto - ha ricordato Palazzo - la Germania ha risolto consentendo la libera installazione domestica, purché effettuata da un tecnico certificato, e senza ulteriori autorizzazioni».

**Quanto alla capillarità** degli impianti di ricarica, Palazzo ne ha sottolineato l'importanza del posizionamento strategico degli stalli, ricordando quando nei suoi anni in Usa - dove ha ricoperto il ruolo di ceo di Electrify America - ha stretto accordi con i maggiori gruppi di centri commerciali, installando gli impianti in aree di grande afflusso. L'Italia, al momento, risulta stretta tra norme che affondano radici nel passato e le necessità del futuro, quando le auto - secondo Palazzo, non troppo lontano - saranno capaci di immagazzinare anche 600 o 700 kWh nell'alto di gamma. Infine uno scoglio ancora fondamentale per l'approdo alla mobilità completamente elettrica: i costi dell'auto. Anche qui, il ceo di Elli guarda lontano: le batterie di ultima generazione al Litio-Ferro-Fosfato 'liberano' dal giogo del cobalto, raro e inquinante, e costano meno. E l'infrastruttura di interscambio renderà la scelta ancora più vantaggiosa.



**MEZZI DA LAVORO**

**Unrae: +12,8% le immatricolazioni dei veicoli industriali a marzo, +6% nel trimestre**



## Biodiesel, la soluzione italiana per la transizione ecologica

Il biocarburante puro si afferma oggi come una risorsa strategica imprescindibile per la sicurezza energetica nazionale e per la complessa sfida della decarbonizzazione dei trasporti, superando il tradizionale utilizzo in miscela grazie a innovativi sistemi di conversione del parco circolante interamente "Made in Italy". Forte di una solida leadership europea, caratterizzata da una produzione di 800.000 tonnellate annue derivanti da materie prime certificate e sostenibili come oli vegetali o da cucina esausti, l'Italia vanta una filiera industriale matura che attende ora solamente un tempestivo adeguamento fiscale per poter competere ad armi pari con l'HVO e il gasolio fossile in un mercato sempre più esigente.

I vantaggi ambientali e tecnici del biodiesel in purezza (B100) sono inequivocabili: abbatte drasticamente le emissioni di CO2 fino al 90% e il pericoloso particolato urbano fino al 60%, garantendo al contempo una maggiore longevità della meccanica grazie alle sue eccellenti proprietà lubrificanti, il tutto sfruttando un'infrastruttura di distribuzione capillare già pienamente operativa sul territorio. Questa epocale transizione tecnologica, formalmente supportata dall'adozione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 245/2025 che detta le regole di omologazione per i veicoli nativi a gasolio, è guidata da realtà pionieristiche come la startup modenese Refuel Solutions. Quest'ultima ha ingegnerizzato il "BiodieselKit", un rivoluzionario sistema di retrofit industrializzato che consente l'impiego del B100 in sicurezza su settori "hard-to-abate" come il trasporto pesante, le macchine operatrici, il comparto navale e quello ferroviario, promettendo, con le prime installazioni previste per l'estate, un impatto ambientale positivo paragonabile al dimezzamento dell'intero parco veicoli circolante.

Durante il convegno organizzato a Palazzo Piacentini in occasione della Giornata Nazionale del Made in Italy 2026, i massimi esponenti del settore hanno delineato una visione corale estremamente chiara.

Andrea Carrassi (Direttore Generale ASSITOL) ha enfatizzato come questo biocarburante sia da decenni sul mercato, sicuro e capillarmente distribuito, rendendolo di fatto il candidato ideale e immediatamente disponibile per decarbonizzare la mobilità.

Marina Barbanti (Direttrice Unem) ha ribadito con forza che l'obiettivo "carbon neutral" richiede una pluralità tecnologica e che l'Italia deve fare massa critica in Europa senza essere lasciata sola, al fine di salvaguardare l'intera filiera automotive;

Marco Stella (Presidente Gruppo Componenti ANFIA) ha criticato aspramente l'irrealistico approccio della "taglia unica" per tutti i settori, esortando le istituzioni a puntare sull'innovazione del Made in Italy come vero motore economico capace di salvare anche i propulsori endotermici.

Carlo Manzo (Rappresentante del Ministero) ha assicurato il pieno supporto tecnico e normativo del dicastero per validare queste nuove soluzioni di trasformazione, ribadendo l'importanza dei test sui motori per garantire la massima sicurezza e il rigoroso rispetto dei limiti di emissione di inquinanti e CO2.

Adriano Cordisco (Amministratore Delegato di Refuel Solutions) ha paragonato provocatoriamente la mobilità elettrica in Italia alla scarpetta di Cenerentola ai piedi di una sorellastra, impossibile da calzare nonostante gli sforzi, celebrando il biodiesel come l'unica base per una piattaforma energetica stabile e scalabile in grado di riscattare il potenziale inespresso della filiera.

Infine, Carlotta Trucillo (Segretario Gruppo Biodiesel ASSITOL) ha tirato le somme appellandosi all'Unione Europea e al Governo Italiano affinché prendano decisioni rapide e adottino un approccio normativo plurale basato su reali evidenze scientifiche, riconoscendo i vantaggi intrinseci dei biocarburanti come via maestra non solo per la sostenibilità climatica, ma anche per il vitale affrancamento dalla storica dipendenza energetica del Paese.

[ Biodiesel, la soluzione italiana per la transizione ecologica ]