



RASSEGNA STAMPA ANFIA
Settimana dal 21 al 27 luglio 2026

Torino, 29 luglio 2026

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
30/31	Tuttauto	01/06/2026	LAftermarket vale 31 miliardi	2
4	Interauto News	01/07/2026	La ripresa Continua, ma resta fragile	4
8	Interauto News	01/07/2026	Cardinali (Unrae): "Perdere il treno della transizione significa perdere industria, lavoro e competi	5
44/51	Interauto News	01/07/2026	Giugno conferma una dinamica piu' favorevole Settimo mese di crescita, il quinto per i Privati	6
	Automazionenews.it	21/07/2026	Ibrido, elettrico, digitale: il futuro della filiera automotive nazionale ed europea	14
	Automoto.it	21/07/2026	La crisi dell'automotive tedesco fa tremare l'Italia: tutti i numeri dell'interscambio tra Roma e Be	19
	Onroadmag.com	21/07/2026	Auto e componenti, ANFIA: cresce il deficit estero dell'Italia nei primi quattro mesi del 2026	23
	Autotoday.it	22/07/2026	Il nuovo SUV Alfa Romeo e' gia' pronto: Stellantis anticipa design, tecnologia e tre caratteristiche	25
	Iocarrozziere.it	22/07/2026	ANFIA & Trade Automotive: i dati aggiornati ad aprile 2026 - Io Carrozziere	30
	Iocarrozziere.it	22/07/2026	Industria automotive italiana: ricostruire una filiera competitiva mettendo al centro il consumatore	31
	Ansa.it	23/07/2026	Anfia, i marchi cinesi conquistano il 10,5% del mercato europeo	32
	Borsaitaliana.it	23/07/2026	Auto Europa: Anfia, in Il semestre stima rallentamento, prevede +0,5% nel 2026	34
	Bresciaoggi.it	23/07/2026	Anfia, i marchi cinesi conquistano il 10,5% del mercato europeo	35
	Economymagazine.it	23/07/2026	Auto, l'avanzata dei marchi cinesi cambia gli equilibri del mercato europeo	36
	Giornalelavoce.it	23/07/2026	L'invasione silenziosa dell'auto cinese: in Europa un mercato su dieci parla mandarino	39
	Ilrestodelcarlino.it	23/07/2026	Anfia, i marchi cinesi conquistano il 10,5% del mercato europeo	44
	Lospiffero.com	23/07/2026	Anfia, i marchi cinesi conquistano il 10,5% del mercato europeo	46
	Mobilita.news	23/07/2026	Mercato auto Ue in corsa a giugno, ma Roberto Vavassori (Anfia) frena gli entusiasmi	47
	Motorionline.com	23/07/2026	Mercato auto Europa, giugno 2026: +13,6%	49
	Quotidiano.net	23/07/2026	Anfia, i marchi cinesi conquistano il 10,5% del mercato europeo	50
	Siderweb.com	23/07/2026	Automotive, il mercato Ue accelera a giugno - Primo semestre chiuso a +5,7%. Vavassori (Anfia): «Ben	52
19	Il Sole 24 Ore	24/07/2026	Mercato auto Europa: +13% a giugno, ma si teme una nuova frenata (F.Greco)	55
9	Il Messaggero	24/07/2026	Pechino cresce in Europa Un'auto su dieci e' cinese (F.Pacifico)	56
	Autotecnica.org	24/07/2026	L'elettrico corre e il mercato europeo (lentamente) recupera	58
7	Il Gazzettino	24/07/2026	Pechino cresce in Europa Un'auto su dieci e' cinese (F.Pacifico)	62
	Ilmessaggero.it	24/07/2026	Pechino cresce in Europa. Un'auto su dieci e' cinese	64
	Corriereadriatico.it	25/07/2026	Elettriche accelerano superando il 20% di quota in un mercato europeo dell'auto che cresce a giugno	67
	Ilgazzettino.it	25/07/2026	Elettriche accelerano superando il 20% di quota in un mercato europeo dell'auto che cresce a giugno	69
	Ilmattino.it	25/07/2026	Elettriche accelerano superando il 20% di quota in un mercato europeo dell'auto che cresce a giugno	71
	Ilmessaggero.it	25/07/2026	Elettriche accelerano superando il 20% di quota in un mercato europeo dell'auto che cresce a giugno	73
8	Bresciaoggi	26/07/2026	Aftermarket automotive: Brescia brilla nella top ten	75



L'Aftermarket vale 31 miliardi

È un settore sempre centrale per l'economia italiana, con più di 400 mila occupati, ma i dati evidenziano anche alcuni segnali da non sottovalutare

di Riccardo Bruno

Crescita moderata, buona propensione all'export e fiducia nel futuro, ma anche difficoltà nel reperire personale qualificato e timori per le catene di approvvigionamento. È il quadro che emerge dalla ricerca "Il settore dell'af-

termarket dell'automotive in movimento", realizzata dal Centro Studi Tagliacarne per conto della Camera di commercio di Modena, in collaborazione con la Camera di commercio di Torino e con il supporto di Anfia. Secondo

l'indagine, il 24,8% delle imprese dell'aftermarket automobilistico prevede un aumento del fatturato nel corso del 2025, mentre il 36% conta di incrementare gli organici. Tuttavia, guardando al 2026, il principale ostacolo individuato dagli operatori riguarda la disponibilità di personale qualificato: due aziende su tre segnalano difficoltà nel reperire le figure professionali necessarie e il 36,8% teme che questo problema possa tradursi in un freno alla crescita. A pesare sulle prospettive del settore vi sono anche le criticità nelle forniture.

L'elettrico non è ancora una priorità

Nonostante il dibattito sulla transizione energetica, l'aftermarket italiano non sembra considerare imminente la svolta verso l'elettrico. Solo il 13,8% delle aziende prevede investimenti specifici in questo ambito entro il 2028, mentre appena l'11,8% ha già effettuato investimenti tra il 2023 e il 2025. Di conseguenza, il 73,3% delle imprese resta concentrato sulla componentistica destinata ai veicoli con motore a combustione interna. Tra i principali fattori che potrebbero rallentare la transizione



LE RICHIESTE ALLE ISTITUZIONI

Per rafforzare la competitività del comparto, le imprese chiedono soprattutto interventi sul



fronte fiscale e del costo del lavoro, indicati dal 66,2% degli operatori. Tra le altre priorità figurano la riduzione dei costi energetici (27,7%) e il sostegno agli investimenti in ricerca e innovazione (13,8%).

Secondo **Giuseppe Molinari** (in foto), Presidente del Centro Studi Tagliacarne e della Camera di commercio di Modena, l'aftermarket resta "un pilastro tutt'altro che marginale dell'economia italiana", ma deve affrontare sfide strutturali legate alla disponibilità di competenze e all'evoluzione tecnologica.

emerge la concorrenza dei Paesi emergenti, percepita come una minaccia dal 18,3% degli operatori.

Un comparto da oltre 31 miliardi di euro

L'aftermarket automotive continua comunque a rappresentare una componente rilevante dell'economia italiana. Nel 2024 il settore ha generato 31,2 miliardi di euro di valore aggiunto, pari all'1,6% dell'economia nazionale, impiegando circa 407 mila addetti, ovvero l'1,5% dell'occupazione complessiva. La Lombardia si conferma la regione leader per valore prodotto, con 8,8 miliardi di euro, pari al 28,2% del totale nazionale. Seguono Emilia-Romagna (4,3 miliardi) e Veneto

(4,2 miliardi). Se si considera invece il peso del comparto sull'economia locale, il primato spetta al Piemonte (2,6%), davanti a Emilia-Romagna (2,4%) e Veneto (2,3%). A livello provinciale si distinguono Modena (3,5%), Pesaro e Urbino (3,4%) e Vicenza (3,3%).

Export protagonista, ma preoccupano i dazi Usa

L'orientamento internazionale rappresenta uno dei punti di forza del settore. Il 67% delle imprese esporta beni e servizi e il 17,7% degli esportatori prevede un incremento delle vendite all'estero nel 2026. Tuttavia, un terzo degli operatori teme gli effetti dei dazi imposti dagli Stati Uniti. Per reagi-

re, oltre la metà delle imprese interessate (56,3%) sta valutando l'apertura di nuovi mercati esteri alternativi.

Il mismatch pesa sulle aziende

La carenza di competenze specialistiche rischia di avere conseguenze dirette sull'organizzazione aziendale. Tra le imprese intenzionate ad assumere, quasi il 60% denuncia difficoltà nel trovare le professionalità richieste. Le principali ricadute attese riguardano il sovraccarico del personale interno, indicato dal 58,5% delle aziende, seguito dal rallentamento della crescita (36,8%) e dall'aumento dei costi di gestione legati alla selezione e alla formazione del personale (32,1%).

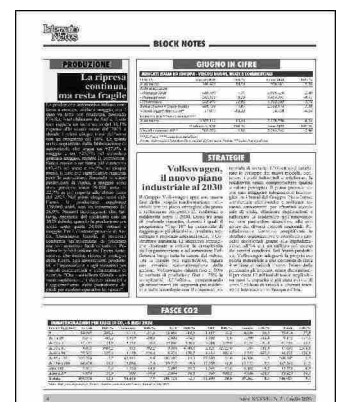
Fiducia nella tecnologia e nell'intelligenza artificiale

Nonostante le trasformazioni in atto, le imprese guardano al futuro con un certo ottimismo. Oltre il 40% ritiene che nei prossimi dieci anni la propria competitività possa aumentare grazie all'innovazione, mentre solo il 13,5% ipotizza una riconversione verso altri settori o mercati. Anche l'intelligenza artificiale non viene percepita come un fattore dirompente nel breve periodo. Attualmente solo il 16,9% delle aziende utilizza in modo stabile strumenti di IA, ma il 28,5% prevede di adottarli entro i prossimi tre anni.

PRODUZIONE

La ripresa
continua,
ma resta fragile

La produzione automotive italiana continua a crescere anche a maggio, ma il dato va letto con prudenza. Secondo l'indice Istat elaborato da Anfia, il settore registra un incremento del 16,1% rispetto allo stesso mese del 2025 e chiude i primi cinque mesi dell'anno con un progresso del 16%. La spinta arriva soprattutto dalla fabbricazione di autoveicoli, che segna un +27,8% a maggio e un +25,5% nel cumulado gennaio-maggio, mentre la componentistica cresce a un ritmo più contenuto (+3,4% nel mese e +4,9% nei cinque mesi). Il dato più significativo riguarda però le autovetture. Secondo le stime preliminari di Anfia, a maggio sono state prodotte circa 29.000 auto, il 22,7% in più rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi cinque mesi dell'anno la produzione raggiunge 139.046 unità, con un incremento del 26,9%. Numeri incoraggianti che, tuttavia, risentono del confronto con un 2025 debole, quando la produzione era scesa sotto quota 24.000 vetture a maggio. Per il direttore generale di Anfia, Gianmarco Giorda, il recupero conferma un'inversione di tendenza ma non autorizza facili ottimismo. Positiva la pubblicazione del Dpcm Automotive, che destina risorse al sostegno della filiera, agli investimenti produttivi, all'innovazione e agli incentivi per veicoli commerciali e infrastrutture di ricarica. "Ora - sottolinea Giorda - servono rapidamente i decreti attuativi e l'aggiornamento delle piattaforme digitali per rendere operative le misure".



PROTAGONISTI

Cardinali (Unrae): "Perdere il treno della transizione significa perdere industria, lavoro e competitività"

Consueto appuntamento estivo con Andrea Cardinali, Direttore Generale di Unrae, per fare il punto secondo il giudizio dei Costruttori esteri in Italia.

Ingegnere, cominciamo dai massimi sistemi. Qual è il rischio più grande: che l'Europa perda la sua industria automobilistica o che perda la capacità di guidare la transizione?

"Credo che le due cose coincidano. Che l'Europa riesca o meno a guidare la transizione della propria industria automobilistica, il treno andrà avanti comunque, che ci piaccia o no; e se siamo nel vagoncino di coda, perdiamo competitività, Pil e posti di lavoro. Nonostante una narrazione secondo la quale sarebbe la transizione a uccidere l'industria europea, anzi sarebbe un suicidio perché premia chi è già avanti, e questa si salverebbe rallentando, puntando i piedi. In pratica, assicurandosi di arrivare ultima. È questa la ricetta che viene proposta in tutte le sedi. Io sono convinto del contrario. O recuperiamo questo gap, oppure pagheremo peggio. Frenando, si finisce solo per rendere incolmabile quella distanza, che oggi è già di circa dieci anni. Con l'Italia che è ulteriormente indietro rispetto al resto d'Europa. Bisogna accelerare, non sulla carta, con i target e le multe, bensì con investimenti reali nei fattori abilitanti. E attenzione: noi pensiamo sempre alla transizione energetica, ma sulla transizione digitale forse siamo ancora più indietro. E anche in questo caso le due cose non si possono scindere".

Diversi Costruttori tedeschi hanno annunciato interventi di contenimento dei costi. Quanto questi segnali devono preoccupare il mercato europeo?

"Mi chiedo perché, quando aziende come Google o Microsoft tagliano decine di migliaia di posti di lavoro, il mercato le premia in Borsa, mentre quando lo fanno i Costruttori di auto scatta il panico. Il tema non è solo la transizione. Le aziende stanno affrontando un mercato trasformato, sia lato domanda sia lato offerta, col peso crescente dei prezzi di energia e materie prime. Quello europeo è un mercato molto maturo, di sostituzione: non tornerà a crescere come in passato. E la Cina, per decenni la 'cash cow' delle Case occidentali, ora è un esportatore inarrestabile. Tutti questi fattori impongono di rivedere processi, costi fissi e strutture. Per questo i costruttori si stanno riorganizzando. Vale per i tedeschi, i francesi, gli italiani e tutti gli altri: non è un tema tedesco. Chi negli anni aveva strutture più pesanti oggi è costretto

to a interventi più incisivi. L'allarme sociale esiste, ma nasce da un contesto economico molto più ampio della sola transizione energetica. La domanda resta debole, il potere d'acquisto è sotto pressione e i costi continuano a salire. In questo scenario l'industria automobilistica, anche alla luce della semplificazione produttiva che l'elettrico può portare, sta facendo ciò che stanno facendo molte altre grandi industrie: adattarsi a un mercato profondamente cambiato".

Appuntamento estivo: tempo di dare uno sguardo alle previsioni del nostro mercato, c'è da aggiustare il tiro?

"Il secondo trimestre ci ha sorpreso in positivo, è andato meglio di quanto prevedessimo. In queste settimane rivedremo le nostre previsioni, e penso che quelle per il 2026 saliranno un poco. Però, attenzione, perché il primo semestre è stato drogato dagli incentivi".

Ha pronunciato lei la parola "incentivi" dove sembra che il caos regni sovrano. Ora sono in arrivo 180 milioni per i commerciali...

"Intanto, gli incentivi continuano a essere impostati in modo poco razionale, con un contributo in valore assoluto anziché parametrato al prezzo del veicolo. Un bonus da 11mila euro su un'auto da 50mila sposta poche vendite, su una da 16mila ne sposta migliaia. È un'impostazione che ha inciso profondamente sul mercato dell'elettrico. Non parliamo poi dell'origine dei fondi, sottratti un anno fa alle infrastrutture di ricarica: un autogol clamoroso. Sui nuovi incentivi, 180 milioni in 4 anni, è difficile quantificarne il reale impatto sull'anno in corso senza sapere esattamente quando saranno operativi. Credo che l'effetto espansivo sul mercato sarà piuttosto limitato, qualche migliaio di immatricolazioni incrementali. Che potrebbero evitare una revisione al ribasso delle nostre previsioni, perché negli ultimi mesi l'andamento è stato negativo rispetto alle stime di inizio anno. Forse, anche, proprio a causa degli incentivi di cui si parla da tempo. Probabilmente l'effetto atteso è già stato scontato in parte, con un rinvio degli acquisti da parte degli operatori. C'è poi un ulte-



Andrea Cardinali,
Direttore Generale Unrae

riore elemento di complessità. Gli incentivi riguardano anche i veicoli pesanti N2, sovrapprendendosi dal prossimo anno a quelli del MIT, costruiti secondo una logica differente. La maggior parte dei fondi dovrebbe essere assorbita dai leggeri, gli N1, ma non è facile prevederlo con precisione".

Flotte, transizione e fiscalità: è un dossier che Unrae porta avanti insieme con Anfia e Aniasa. Il convitato di pietra, come sempre, è il Governo. Avete registrato qualche passo avanti?

"Le flotte rappresentano oggi la principale opportunità per accelerare la transizione elettrica. Se c'è un ambito in cui si possono ottenere numeri importanti è proprio quello aziendale, dove le infrastrutture di ricarica possono essere realizzate direttamente nelle sedi delle imprese. Sul fronte dei dipendenti è stato fatto un passo avanti con la nuova tassazione dei fringe benefit, sia pure con forti distorsioni, ma lato azienda è tutto fermo a 30 anni fa, con una grave penalizzazione per la competitività di tutte le imprese italiane. Per questo il settore continua a chiedere una riforma fiscale. La proposta Unrae è volutamente prudente: un intervento sulla sola deducibilità dei costi, rinunciando inizialmente alla detraibilità dell'Iva, e puntando esclusivamente a vetture elettriche pure e ibride plug-in. Si tratta di una misura dal costo contenuto, ma con un potenziale effetto leva significativo sul mercato. Oggi esiste anche un'opportunità concreta: i margini di flessibilità di bilancio concessi dall'Europa per investimenti legati alla transizione energetica. Sarebbe logico utilizzare queste risorse per raggiungere gli obiettivi europei che oggi l'Italia fatica a centrare. La finestra, però, è molto stretta: con la legge di bilancio si decide tutto. Se questa occasione verrà persa, con la delega fiscale scaduta, difficilmente il tema tornerà sul tavolo in tempi brevi".

Se dovesse indicare il principale rischio e la principale opportunità per il mercato automobilistico italiano nei prossimi tre anni, quali sarebbero?

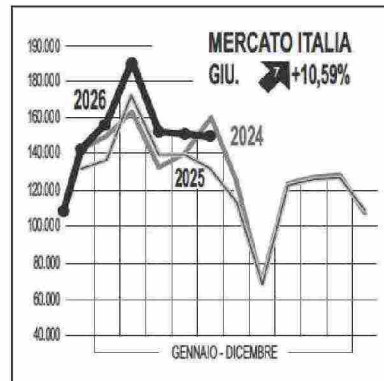
"Il principale rischio è perdere il treno della trasformazione, mentre la principale opportunità è salirci sopra. In fondo è tutto qui. Continuiamo a rinviare le decisioni, a dare un calcio al barattolo, spostando i problemi più avanti. Così facendo accumuliamo rischi e, allo stesso tempo, perdiamo opportunità. Naturalmente nei prossimi tre anni possono accadere molte cose, ma le vere certezze riguardano ciò che potremmo fare oggi e che invece non stiamo facendo. È da lì che dipenderà il futuro del mercato automobilistico italiano".

MERCATO ITALIA

Giugno conferma una dinamica più favorevole Settimo mese di crescita, il quinto per i Privati

Con anomalie termiche fino a 4°C sopra la media in diverse regioni italiane e con una giornata lavorativa in più rispetto a giugno 2025, il mercato italiano delle autovetture conferma il trend al rialzo con la settima crescita mensile consecutiva. Secondo i dati diffusi da Unrae, a giugno le immatricolazioni raggiungono 146mila unità per un incremento a due cifre del 10,6%, risultato che, a quanto pare, beneficia ancora della coda degli ecobonus. La prima metà dell'anno si chiude a 936.783 vetture, in aumento tendenziale del 9,6%. Sul fronte macroeconomico Istat rileva ancora una volta un quadro contrastato: la fiducia dei consumatori scende, mentre quella delle imprese sale, di poco in entrambi i casi. Nell'analisi della struttura del mercato, i Privati registrano il quinto mese consecutivo di crescita (+17,3%), con 79.568 immatricolazioni e una quota del 53,7%. Nel semestre il canale raggiunge il 52,7% del mercato crescendo del 12,1%. Dopo la flessione del 4,2% registrata a maggio, le Società tornano in positivo con un incremento del 2,1%. Quanto all'auto in locazione, complessivamente il Noleggio rappresenta il 29,3%

del mercato di giugno e il 32% del cumulo dei primi 6 mesi. Il Lungo Termine, che migliora dello 0,1%, è penalizzato dal confronto con giugno 2025, quando le Captive registrarono risultati ben oltre la media; il Breve Termine mette a segno un brillante +78,3%, che gli consente di portare la crescita da inizio anno al 38,8%. In calo invece le autoimmatricolazioni: nonostante una contrazione del 12,3%, la rappresentatività resta oltre l'11%. Nel periodo gennaio-giugno, le autoimmatricolazioni superano le 94mila unità. Prosegue il riequilibrio delle alimentazioni. Le motorizzazioni tradizionali continuano a perdere terreno: le benzina arretrano del 15%, mentre il diesel registra un calo del 28%. Di contro, le ibride crescono del 18%, raggiungendo una quota del 46%. Le plug-in accelerano del 61,9%, mentre le elettriche segnano un incremento dell'87,1%, conquistando una quota a due cifre del 10,1%. Nei segmenti, a giugno confronto tra Suv B e Suv C, con il primo che perde 1,8 punti di quota con un incremento in volume del 4% e con il secondo che cresce del 29% in volume e di 3,5 p.p. di quota.



GIUGNO 2026, CHI SALE E CHI SCENDE

Marche	Quota %	Diff. %
Geely	0,40	-
Ich-X	0,19	1606,25
Leapmotor	2,30	932,52
Lynk & Co	0,12	750,00
Disk	0,28	366,67
Omoda&Jaecoo	2,79	214,79
BYD	4,14	208,72
EVO	0,80	122,10
EMC	0,32	69,29
Ferrari	0,08	64,29
Seat	0,53	57,64
Alpine	0,03	50,00
Tesla	1,65	42,78
Peugeot	5,35	31,92
Honda	0,73	29,09
Lexus	0,48	29,09
Fiat	9,57	27,15
Polestar	0,08	26,14
Dacia	6,52	20,54
Kia	3,05	19,77
Citroën	3,16	19,52
Mini	1,07	17,49
Opel	2,37	12,84
Audi	4,90	10,82
Totale mercato	100,00	10,59
SWM	0,04	9,09
DS	0,32	8,97
MG	2,93	3,59
Mazda	0,64	1,31
Toyota	6,82	-0,73
Alire	0,26	-0,79
Volkswagen	6,39	-2,70
BMW	4,39	-3,89
Skoda	2,02	-4,21
Renault	4,92	-6,14
Lamborghini	0,05	-6,17
DR Motor	1,10	-7,49
Porsche	0,40	-7,66
Mercedes	3,28	-9,33
Suzuki	1,94	-11,78
Jeep	2,82	-12,08
Volvo	0,74	-15,34
Lancia	0,41	-16,83
Nissan	1,63	-17,00
Cupra	1,21	-18,54
Ford	2,97	-24,30
Land Rover	0,33	-26,06
Maserati	0,11	-31,40
Subaru	0,14	-35,35
Hyundai	1,90	-36,25
KGM	0,14	-38,53
Alfa Romeo	1,04	-40,81
Sportequipe	0,07	-51,76
Mitsubishi	0,06	-65,04
Tiger	0,02	-90,10

Elaborazione InterAutoNews (dati Min. Infrastrutture)

IMMATRICOLAZIONI 2026, 2025 E 2024 A CONFRONTO

	Immatricol. 2026	Immatricol. 2025	Immatricol. 2024	Diff. unità 2026 su '25	Diff. % 2026 su '25	Diff. unità 2026 su '24	Diff. % 2026 su '24
Gennaio	142.037	133.721	142.009	8.316	6,22	28	0,02
Febbraio	157.400	137.965	147.171	19.435	14,09	10.229	6,95
Marzo	185.441	172.271	162.140	13.170	7,64	23.301	14,37
1° trimestre	484.878	443.957	451.320	40.921	9,22	33.558	7,44
Aprile	155.329	139.106	135.415	16.223	11,66	19.914	14,71
Maggio	150.153	139.445	139.612	10.708	7,68	10.541	7,55
Giugno	146.423	132.402	160.120	14.021	10,59	-13.697	-8,55
2° trimestre	451.905	410.953	435.147	40.952	9,97	16.758	3,85
1° semestre	936.783	854.910	886.467	81.873	9,58	50.316	5,68
Luglio		118.561	124.871				
Agosto		67.290	69.126				
Settembre		126.781	121.720				
3° trimestre		312.632	315.717				
Primi 9 mesi		1.167.542	1.202.184				
Ottobre		125.864	126.543				
Novembre		124.248	124.267				
Dicembre		108.112	105.726				
4° trimestre		358.224	356.536				
2° semestre		670.856	672.253				
Totale anno		1.525.766	1.558.720				
1° consolidato		1.525.722	1.558.704				
Cumulato	936.783	854.910	886.467	81.873	9,58	50.316	5,68

Fonte: Elaborazione InterAutoNews su dati Anfia

EMISSIONI DI CO₂ (G/KM) - MEDIA PONDERATA SU IMMATRICOLATO MERCATO ITALIA

	6 mesi 2026	6 mesi 2025	Diff. %	Giù. 2026	Giù. 2025	Diff. %
Media ponderata	107,1	114,5	-6,5	104,7	112,2	-6,7

Fonte: Elaborazioni Unrae al 30/06/2026

MERCATO ITALIA

IL MERCATO ITALIANO RESO NOTO DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - Fonte: Unrae - Dati al 30/06/2026										
Marche	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %	Giugno 2026	Quota %	Giugno 2025	Quota %	Diff. %
Fiat	106.693	11,39	82.474	9,65	29,37	14.016	9,57	11.023	8,33	27,15
Toyota	64.968	6,94	65.638	7,68	-1,02	9.991	6,82	10.064	7,60	-0,73
Volkswagen	63.232	6,75	62.238	7,28	1,60	9.361	6,39	9.621	7,27	-2,70
Dacia	49.136	5,25	54.601	6,39	-10,01	9.549	6,52	7.922	5,98	20,54
Peugeot	45.648	4,87	48.994	5,73	-6,83	7.828	5,35	5.934	4,48	31,92
Renault	44.504	4,75	43.198	5,05	3,02	7.197	4,92	7.668	5,79	-6,14
Audi	43.802	4,68	37.451	4,38	16,96	7.169	4,90	6.469	4,89	10,82
BMW	40.679	4,34	39.712	4,65	2,44	6.431	4,39	6.691	5,05	-3,89
Jeep	35.067	3,74	36.898	4,32	-4,96	4.133	2,82	4.701	3,55	-12,08
Citroën	33.579	3,58	33.463	3,91	0,35	4.629	3,16	3.873	2,93	19,52
MG	31.155	3,33	29.288	3,43	6,37	4.295	2,93	4.146	3,13	3,59
Mercedes	30.397	3,24	29.374	3,44	3,48	4.803	3,28	5.297	4,00	-9,33
BYD	29.502	3,15	9.561	1,12	208,57	6.057	4,14	1.962	1,48	208,72
Ford	29.136	3,11	37.990	4,44	-23,31	4.343	2,97	5.737	4,33	-24,30
Kia	26.926	2,87	23.105	2,70	16,54	4.464	3,05	3.727	2,81	19,77
Leapmotor	24.274	2,59	1.567	0,18	1449,07	3.366	2,30	326	0,25	932,52
Opel	23.673	2,53	21.990	2,57	7,65	3.471	2,37	3.076	2,32	12,84
Skoda	21.464	2,29	19.833	2,32	8,22	2.960	2,02	3.090	2,33	-4,21
Omoda&Jaecoo	20.906	2,23	5.281	0,62	295,87	4.086	2,79	1.298	0,98	214,79
Nissan	19.878	2,12	20.248	2,37	-1,83	2.382	1,63	2.870	2,17	-17,00
Hyundai	18.526	1,98	25.390	2,97	-27,03	2.780	1,90	4.361	3,29	-36,25
Suzuki	16.716	1,78	17.910	2,09	-6,67	2.846	1,94	3.226	2,44	-11,78
Alfa Romeo	12.889	1,38	16.842	1,97	-23,47	1.526	1,04	2.578	1,95	-40,81
Cupra	12.328	1,32	11.581	1,35	6,45	1.779	1,21	2.184	1,65	-18,54
Mini	9.726	1,04	7.743	0,91	25,61	1.572	1,07	1.338	1,01	17,49
Tesla	7.918	0,85	6.468	0,76	22,42	2.423	1,65	1.697	1,28	42,78
Volvo	7.798	0,83	7.485	0,88	4,18	1.087	0,74	1.284	0,97	-15,34
Mazda	7.174	0,77	5.683	0,66	26,24	930	0,64	918	0,69	1,31
Honda	6.846	0,73	4.774	0,56	43,40	1.065	0,73	825	0,62	29,09
DR Motor	6.674	0,71	9.072	1,06	-26,43	1.617	1,10	1.748	1,32	-7,49
Lancia	5.262	0,56	5.368	0,63	-1,97	598	0,41	719	0,54	-16,83
Seat	4.679	0,50	4.824	0,56	-3,01	774	0,53	491	0,37	57,64
EVO	4.270	0,46	3.357	0,39	27,20	1.166	0,80	525	0,40	122,10
Land Rover	3.660	0,39	4.144	0,48	-11,68	488	0,33	660	0,50	-26,06
Lexus	3.563	0,38	3.451	0,40	3,25	710	0,48	550	0,42	29,09
Porsche	3.165	0,34	3.555	0,42	-10,97	579	0,40	627	0,47	-7,66
EMC	3.127	0,33	1.390	0,16	124,96	474	0,32	280	0,21	69,29
Geely	2.597	0,28	0	0,00	-	584	0,40	0	0,00	-
DS	2.257	0,24	2.904	0,34	-22,28	474	0,32	435	0,33	8,97
Dfsk	1.748	0,19	559	0,07	212,70	406	0,28	87	0,07	366,67
Subaru	1.452	0,15	1.380	0,16	5,22	203	0,14	314	0,24	-35,35
Sportequipe	1.389	0,15	1.078	0,13	28,85	96	0,07	199	0,15	-51,76
KGM	1.170	0,12	475	0,06	146,32	201	0,14	327	0,25	-38,53
Lynk & Co	1.034	0,11	196	0,02	427,55	170	0,12	20	0,02	750,00
Ich-X	835	0,09	119	0,01	601,68	273	0,19	16	0,01	1606,25
SWM	638	0,07	292	0,03	118,49	60	0,04	55	0,04	9,09
Maserati	624	0,07	1.020	0,12	-38,82	166	0,11	242	0,18	-31,40
Ferrari	585	0,06	443	0,05	32,05	115	0,08	70	0,05	64,29
Tiger	516	0,06	427	0,05	20,84	30	0,02	303	0,23	-90,10
Lamborghini	419	0,04	329	0,04	27,36	76	0,05	81	0,06	-6,17
Polestar	385	0,04	244	0,03	57,79	111	0,08	88	0,07	26,14
Mitsubishi	350	0,04	981	0,11	-64,32	86	0,06	246	0,19	-65,04
Alpine	251	0,03	160	0,02	56,88	51	0,03	34	0,03	50,00
Alire	1.593	0,17	2.362	0,28	-32,56	376	0,26	379	0,29	-0,79
Totale mercato	936.783	100,00	854.910	100,00	9,58	146.423	100,00	132.402	100,00	10,59

ITALIA - MERCATO AUTOVETTURE PER GRUPPI - Fonte: Unrae - Dati al 30/06/2026

Gruppi*	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %	Giugno 2026	Quota %	Giugno 2025	Quota %	Diff. %
Stellantis	289.966	30,95	251.520	29,42	15,29	40.207	27,46	32.907	24,85	22,18
Gruppo Volkswagen	145.924	15,58	136.256	15,94	7,10	22.119	15,11	21.936	16,57	0,83
Gruppo Renault	93.891	10,02	97.959	11,46	-4,15	16.797	11,47	15.624	11,80	7,51
Gruppo Toyota	68.531	7,32	69.089	8,08	-0,81	10.701	7,31	10.614	8,02	0,82
Gruppo BMW	50.405	5,38	47.455	5,55	6,22	8.003	5,47	8.029	6,06	-0,32
Gruppo Hyundai Kia	45.452	4,85	48.495	5,67	-6,27	7.244	4,95	8.088	6,11	-10,44
Gruppo Daimler	30.603	3,27	29.832	3,49	2,58	4.847	3,31	5.403	4,08	-10,29
Gruppo Ford	29.136	3,11	37.990	4,44	-23,31	4.343	2,97	5.737	4,33	-24,30
Gruppo Nissan	19.878	2,12	20.248	2,37	-1,83	2.382	1,63	2.870	2,17	-17,00
Gruppo DR	13.684	1,46	14.053	1,64	-2,63	3.182	2,17	2.791	2,11	14,01
Jaguar Land Rover	3.667	0,39	4.327	0,51	-15,25	490	0,33	662	0,50	-25,98
Altre marche	145.646	15,55	97.686	11,43	49,10	26.108	17,83	17.741	13,40	47,16
Totale mercato	936.783	100,00	854.910	100,00	9,58	146.423	100,00	132.402	100,00	10,59

*L'elenco completo delle Marche e dei Gruppi è disponibile nella sezione dati del nostro sito web: interautonews.com/dati/mercato-italia/

MERCATO ITALIA

VENDITE PER GIORNO LAVORATIVO

	2026 Giorni	2026 Vendite	2025 Giorni	2025 Vendite	2024 Giorni	2024 Vendite	2023 Giorni	2023 Vendite	2022 Giorni	2022 Vendite	2021 Giorni	2021 Vendite	2020 Giorni	2020 Vendite
Gennaio	20	7.102	21	6.368	22	6.455	21	6.111	20	5.393	19	7.063	21	7.422
Febbraio	20	7.870	20	6.898	21	7.008	20	6.520	20	5.546	20	7.158	20	8.156
Marzo	22	8.429	21	8.203	21	7.721	23	7.318	23	5.198	23	7.386	22	1.292
Aprile	21	7.397	20	6.955	20	6.771	18	6.994	19	5.124	21	6.916	21	205
Maggio	20	7.508	21	6.640	22	6.346	22	6.795	22	5.516	21	6.806	20	4.992
Giugno	21	6.973	20	6.620	20	8.006	21	6.626	21	6.059	21	7.127	21	6.315
Luglio	23		23	5.155	23	5.429	21	5.678	21	5.220	22	5.023	23	5.946
Agosto (-10 gg)	11		11	6.117	11	6.284	12	6.649	12	5.934	12	5.397	11	8.088
Settembre	22		22	5.763	21	5.796	21	6.491	22	5.045	22	4.787	22	7.107
Ottobre	22		23	5.472	23	5.502	22	6.322	21	5.517	21	4.814	22	7.145
Novembre	21		20	6.212	20	6.213	21	6.634	21	5.708	21	4.977	21	6.601
Dicembre	21		20	5.406	20	5.286	18	6.178	20	5.248	22	3.942	21	5.696
Media annua	20		20	6.318	20	6.401	20	6.526	20	5.459	20	5.950	20	5.747
Media periodo	21	7.546	21	6.947	21	7.051	21	6.727	21	5.473	21	7.076	21	4.731

LA STRUTTURA DEL MERCATO ITALIANO PER USO - Fonte: Unrae - Dati al 30/06/2026

Uso	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %	Giugno 2026	Quota %	Giugno 2025	Quota %	Diff. %
PRIVATI	498.934	52,74	444.920	51,61	12,14	79.568	53,72	67.831	50,83	17,36
AUTOIMM.	94.694	10,01	87.756	10,18	7,91	16.848	11,37	19.221	14,40	-12,35
Uso privato	83.763	8,85	80.574	9,35	3,96	15.143	10,22	17.469	13,09	-13,32
Uso noleggio	10.931	1,16	7.182	0,83	52,20	1.705	1,15	1.752	1,31	-2,68
NOLEGGIO	303.137	32,04	280.369	32,52	8,12	43.424	29,32	38.289	28,69	13,41
Lungo termine	201.728	21,32	207.302	24,05	-2,69	31.813	21,48	31.778	23,81	0,11
- Top (1)	90.822	9,60	81.743	9,48	11,11	16.034	10,82	14.112	10,57	13,62
- Captive (2)	101.692	10,75	117.378	13,62	-13,36	14.883	10,05	16.488	12,36	-9,73
- Altre	9.214	0,97	8.181	0,95	12,63	896	0,60	1.178	0,88	-23,94
Breve termine	101.409	10,72	73.067	8,48	38,79	11.611	7,84	6.511	4,88	78,33
- Top (1)	86.169	9,11	65.449	7,59	31,66	8.049	5,43	5.098	3,82	57,89
- Altre*	15.240	1,61	7.618	0,88	100,05	3.562	2,40	1.413	1,06	152,09
SOCIETÀ	49.262	5,21	49.001	5,68	0,53	8.284	5,59	8.111	6,08	2,13
Totale	946.027	100,00	862.046	100,00	9,74	148.124	100,00	133.452	100,00	10,99
di cui persone giuridiche	447.093	47,26	417.126	48,39	7,18	68.556	46,28	65.621	49,17	4,47
di cui noleggio	314.068	33,20	287.551	33,36	9,22	45.129	30,47	40.041	30,00	12,71

IMMATRICOLAZIONI DI AUTOVETTURE PER REGIONI E AREE

Regione-Area	6 m. 2026	Q. %	6 m. 2025	Q. %	Diff. %	Giù. '26	Giù. '25	Diff. %
Valle d'Aosta	2.800	0,30	2.279	0,27	22,86	578	413	39,95
Piemonte	99.428	10,62	105.275	12,32	-5,55	15.213	14.874	2,28
Lombardia	133.873	14,30	126.956	14,86	5,45	21.575	21.542	0,15
Liguria	15.653	1,67	14.223	1,66	10,05	2.396	2.193	9,26
Italia Nord-Ovest	251.754	26,90	248.733	29,10	1,21	39.762	39.022	1,90
Friuli	12.612	1,35	11.431	1,34	10,33	2.047	1.818	12,60
Trentino Alto Adige	162.861	17,40	142.217	16,64	14,52	19.576	17.024	14,99
Veneto	58.842	6,29	53.308	6,24	10,38	9.482	8.875	6,84
Emilia Romagna	67.594	7,22	63.601	7,44	6,28	11.333	10.007	13,25
Italia Nord-Est	301.909	32,25	270.557	31,66	11,59	42.438	37.724	12,50
Toscana	94.445	10,09	90.377	10,58	4,50	15.895	14.954	6,29
Umbria	9.763	1,04	8.984	1,05	8,67	1.630	1.412	15,44
Marche	15.646	1,67	14.309	1,67	9,34	2.552	2.207	15,63
Lazio	115.791	12,37	103.892	12,16	11,45	19.168	17.693	8,34
Italia Centro	235.645	25,17	217.562	25,46	8,31	39.245	36.266	8,21
Abruzzo	12.244	1,31	11.362	1,33	7,76	2.033	1.717	18,40
Basilicata	3.977	0,42	3.129	0,37	27,10	673	495	35,96
Campania	37.077	3,96	28.335	3,32	30,85	6.227	4.823	29,11
Molise	1.710	0,18	1.766	0,21	-3,17	270	423	-36,17
Puglia	25.064	2,68	20.330	2,38	23,29	4.139	3.363	23,07
Calabria	13.788	1,47	12.257	1,43	12,49	2.370	1.950	21,54
Sicilia	39.396	4,21	29.832	3,49	32,06	7.120	4.924	44,60
Sardegna	13.481	1,44	10.761	1,26	25,28	2.074	1.664	24,64
Italia Sud-Isole	146.737	15,68	117.772	13,78	24,59	24.906	19.359	28,65
Italia	936.045	100,00	854.624	100,00	9,53	146.351	132.371	10,56

Fonte: Elaborazioni InterAutoNews su dati Anfia

TOP 5 MESI DI GIUGNO

Giugno 2005	236.486
Giugno 1992	235.525
Giugno 1999	229.561
Giugno 2007	228.925
Giugno 1989	221.489

TOP 5 MESI DI LUGLIO

Luglio 1998	256.044
Luglio 1997	246.234
Luglio 1992	234.156
Luglio 1999	230.956
Luglio 2000	223.476

BOTTOM 5 MESI DI GIUGNO - DAL 1980

Giugno 2013	122.815
Giugno 2022	127.232
Giugno 2014	128.272
Giugno 2012	129.112
Giugno 2025	132.191

BOTTOM 5 MESI DI LUGLIO - DAL 1980

Luglio 2013	108.339
Luglio 2022	109.611
Luglio 2012	109.616
Luglio 2021	110.515
Luglio 2014	114.793

MERCATO ITALIA

TOP 50 PROVINCE		
Province	6 mesi 2026	Quota %
1 Roma	104.261	11,02
2 Trento	90.246	9,54
3 Torino	76.310	8,07
4 Bolzano	72.270	7,64
5 Firenze	53.659	5,67
6 Milano	46.158	4,88
7 Napoli	18.388	1,94
8 Brescia	16.259	1,72
9 Bologna	15.453	1,63
10 Reggio Emilia	14.858	1,57
11 Varese	13.171	1,39
12 Monza e Brianza	12.617	1,33
13 Palermo	12.600	1,33
14 Bergamo	12.584	1,33
15 Padova	12.325	1,30
16 Verona	11.670	1,23
17 Vicenza	11.421	1,21
18 Catania	10.773	1,14
19 Treviso	10.572	1,12
20 Modena	10.479	1,11
21 Bari	10.016	1,06
22 Como	9.568	1,01
23 Venezia	8.940	0,94
24 Salerno	8.374	0,89
25 Genova	8.204	0,87
26 Perugia	7.577	0,80
27 Pisa	7.491	0,79
28 Pavia	7.086	0,75
29 Cuneo	6.834	0,72
30 Parma	6.830	0,72
31 Lucca	6.790	0,72
32 Caserta	6.557	0,69
33 Lecce	5.719	0,60
34 Ravenna	5.696	0,60
35 Udine	5.595	0,59
36 Alessandria	5.484	0,58
37 Cosenza	5.435	0,57
38 Ancona	5.368	0,57
39 Cagliari	5.208	0,55
40 Novara	4.993	0,53
41 Livorno	4.917	0,52
42 Sassari	4.800	0,51
43 Pistoia	4.744	0,50
44 Lecco	4.689	0,50
45 Prato	4.684	0,50
46 Arezzo	4.630	0,49
47 Latina	4.577	0,48
48 Forlì - Cesena	4.467	0,47
49 Cremona	4.365	0,46
50 Messina	4.196	0,44

Fonte: Unrae/CED - Ministero delle Infrastrutture

TOP 5 IMMATRICOLAZIONI PER REGIONE		
Regione	6 mesi 2026	Quota %
1 Trentino Alto Adige	162.516	17,18
2 Lombardia	134.994	14,27
3 Lazio	116.669	12,33
4 Piemonte	101.388	10,72
5 Toscana	96.280	10,18

Fonte: Unrae/CED - Ministero delle Infrastrutture

TOP 10 - GIUGNO 2026 - Fonte: Unrae - Dati al 30/06/2026

6 MESI 2026		DIESEL GIUGNO 2026		PLUG-IN 6 MESI 2026	
1 Fiat Panda	62.852	1 Audi Q3	1.110	1 BYD Atto 2	12.794
2 Jeep Avenger	27.767	2 Mercedes GLA	924	2 BYD Seal U	7.535
3 Fiat Grande Panda	23.011	3 Volkswagen Tiguan	792	3 Volkswagen Tiguan	4.991
4 Dacia Sandero	22.163	4 BMW X1	504	4 BMW X1	4.137
5 Leapmotor T03	21.841	5 Skoda Octavia	379	5 Toyota C-HR	3.344
6 Citroën C3	20.795	6 Opel Astra	342	6 Omoda 9	3.139
7 Toyota Yaris Cross	18.594	7 DS7 Crossback	294	7 Audi Q3	2.807
8 Toyota Aygo X	18.259	8 Audi A3	276	8 BYD Seal 6	2.790
9 Peugeot 208	17.840	8 Fiat Doblò	276	9 Jaecoo 7	2.782
10 Renault Clio	17.230	10 Alfa Romeo Tonale	275	10 Geely Staray	2.435

GIUGNO 2026		GPL 6 MESI 2026		PLUG-IN GIUGNO 2026	
1 Fiat Panda	8.255	1 Dacia Sandero	18.945	1 BYD Atto 2	3.637
2 Dacia Sandero	4.340	2 Dacia Duster	11.389	2 Volkswagen Tiguan	956
3 BYD Atto 2	3.780	3 Renault Captur	6.004	3 BYD Seal U	632
4 Fiat Grande Panda	3.139	4 Renault Clio	2.974	4 Audi Q3	541
5 Peugeot 208	3.130	5 DR5	2.379	5 Geely Staray	528
6 Citroën C3	3.079	6 Kia Sportage	1.825	6 BYD Dolphin G	509
7 Jeep Avenger	3.001	7 Dacia Bigster	1.804	7 Omoda 9	496
8 Toyota Yaris Cross	2.983	8 Dacia Jogger	1.772	8 BMW X1	484
9 Toyota Yaris	2.945	9 EVO5	1.295	9 Audi Q5	430
10 Leapmotor T03	2.744	10 Kia Picanto	1.291	10 Jaecoo 7	408

BENZINA 6 MESI 2026		GPL GIUGNO 2026		ELETTRICHE 6 MESI 2026	
1 VW T-Cross	13.764	1 Dacia Sandero	4.051	1 Leapmotor T03	21.841
2 Citroën C3	13.452	2 Dacia Duster	1.828	2 Dacia Spring	5.300
3 Opel Corsa	10.287	3 Renault Captur	1.641	3 Tesla Model Y	4.160
4 Peugeot 208	8.784	4 Renault Clio	967	4 Citroën C3	4.055
5 Renault Clio	8.149	5 DR5	914	5 Tesla Model 3	3.698
6 Fiat Grande Panda	7.837	6 Renault Symbioz	473	6 BYD Dolphin Surf	3.445
7 Jeep Avenger	6.968	7 Kia Sportage	345	7 BMW iX1	1.464
8 Kia Picanto	6.776	8 EVO Cuatro	324	8 Skoda Elroq	1.439
9 MG ZS	6.196	9 Dacia Jogger	268	8 Leapmotor B10	1.390
10 Skoda Fabia	6.115	10 EVO5	238	10 Ford Puma	1.318

BENZINA GIUGNO 2026		IBRIDE 6 MESI 2026		ELETTRICHE GIUGNO 2026	
1 Citroën C3	2.507	1 Fiat Panda	62.832	1 Leapmotor T03	2.744
2 Fiat Grande Panda	1.961	2 Jeep Avenger	19.990	2 Dacia Spring	1.802
3 Volkswagen T-Cross	1.940	3 Toyota Yaris Cross	18.594	3 Tesla Model 3	1.543
4 Opel Corsa	1.535	4 Toyota Aygo X	17.864	4 Tesla Model Y	863
5 Peugeot 208	1.353	5 Toyota Yaris	15.856	5 BMW iX1	452
6 Hyundai i20	968	6 Volkswagen T-Roc	14.353	6 BYD Dolphin Surf	410
7 Renault Clio	923	7 Fiat Grande Panda	14.005	7 Citroën C3	298
8 Kia Picanto	847	8 Ford Puma	12.302	8 Volvo EX30	243
9 Skoda Fabia	757	9 Nissan Qashqai	11.855	9 Fiat 500	227
10 Ford Tourneo Courier	733	10 MG ZS	10.211	10 Dongfeng Box	192

DIESEL 6 MESI 2026		IBRIDE GIUGNO 2026	
1 Audi Q3	6.007	1 Fiat Panda	8.253
2 Volkswagen Tiguan	5.452	2 Toyota Yaris Cross	2.983
3 Mercedes GLA	5.192	3 Toyota Yaris	2.918
4 BMW X1	3.434	4 Jeep Avenger	2.588
5 Volkswagen Golf	2.756	5 Peugeot 3008	2.402
6 Alfa Romeo Tonale	2.709	6 Toyota Aygo X	2.385
7 Skoda Octavia	2.472	7 Volkswagen T-Roc	2.150
8 Mercedes Classe A	2.395	8 Ford Puma	1.911
9 Audi A3	2.184	9 Peugeot 208	1.740
10 Audi Q2	2.095	10 MG ZS	1.612

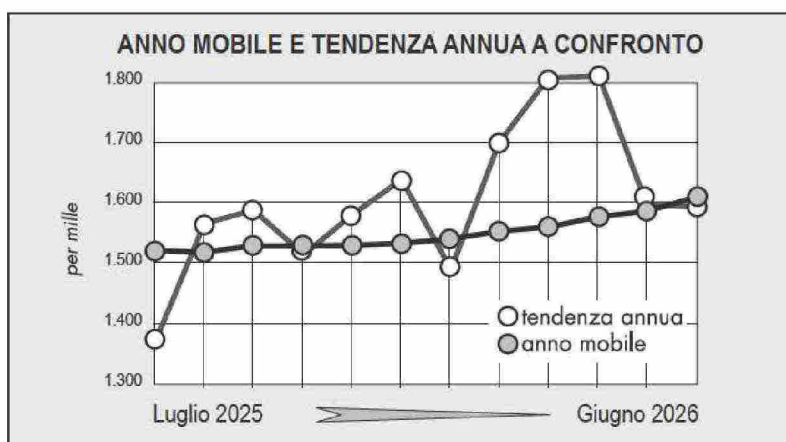
MERCATO ITALIA

TENDENZA ANNUA

		Diff. %
Febbraio 2025	1.496.114	6,33
Marzo	1.678.094	12,16
Aprile	1.621.101	-3,40
Maggio	1.484.997	-8,40
Giugno	1.435.644	-3,32
Luglio	1.370.642	-4,53
Agosto	1.553.791	13,36
Settembre	1.577.650	1,54
Ottobre	1.515.836	-3,92
Novembre	1.572.048	3,71
Dicembre	1.640.224	4,34
Gennaio 2026	1.494.507	-8,88
Febbraio	1.706.870	14,21
Marzo	1.806.383	5,83
Aprile	1.810.159	0,21
Maggio	1.599.030	-11,66
Giugno	1.587.675	-0,71

ANNO MOBILE

		Diff. %
Mar. '24 - Feb. '25	1.541.225	-0,59
Apr. '24 - Mar. '25	1.551.356	0,66
Mag. '24 - Apr. '25	1.555.047	0,24
Giu. '24 - Mag. '25	1.554.880	-0,01
Lug. '24 - Giu. '25	1.527.162	-1,78
Ago. '24 - Lug. '25	1.520.852	-0,41
Set. '24 - Ago. '25	1.519.016	-0,12
Ott. '24 - Set. '25	1.524.077	0,33
Nov. '24 - Ott. '25	1.523.398	-0,04
Dic. '24 - Nov. '25	1.523.379	0,00
Gen. '25 - Dic. '25	1.525.766	0,16
Feb. '25 - Gen. '26	1.534.082	0,55
Mar. '25 - Feb. '26	1.553.517	1,27
Apr. '25 - Mar. '26	1.566.687	0,85
Mag. '25 - Apr. '26	1.582.910	1,04
Giu. '25 - Mag. '26	1.593.618	0,68
Lug. '25 - Giu. '26	1.607.639	0,88



PRODUZIONE NAZIONALE AUTO

Anno	Produzione	Diff. % su periodo prec.
2011	485.606	-15,28
2012	396.817	-18,28
2013	388.465	-2,10
2014	401.317	3,31
2015	663.139	65,24
2016	712.971	7,55
2017	742.642	4,16
2018	670.982	-9,65
2019	542.472	-19,49
2020	451.718	-16,73
2021	443.819	-1,75
2022	473.194	6,62
2023	538.212	13,74
2024	309.758	-42,84
2025	237.849	-23,21

ESPORTAZIONI DI AUTO NAZIONALI

Anno	Esportazioni	Diff. % su periodo prec.
2016	398.277	3,26
2017	418.324	5,03
2018	380.503	-9,04
2019	292.415	-23,56
2020	252.452	-13,67

Fonte: elaborazione InterAutoNews su dati Anfia

PRODUZIONE DI AUTOVETTURE

Mese	2026	2026	Diff. %
Gennaio	19.546	12.973	50,67
Febbraio	25.697	24.295	5,77
Marzo	34.097	29.770	14,53
I trimestre	79.340	67.038	18,35
Aprile	30.568	19.354	57,94
Maggio		23.837	
Giugno		23.244	
II trimestre		66.435	
I semestre		133.473	
Luglio		18.852	
Agosto		6.543	
Settembre		20.869	
III trimestre		46.264	
Ottobre		16.765	
Novembre		19.776	
Dicembre		21.571	
IV trimestre		58.112	
II semestre		104.376	
Cumulato	109.908	86.392	27,22

Fonte: Anfia

LA QUOTA % DI CIASCUN MESE NEL CORSO DELL'ANNO

Mese	Media*	2025	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
Gennaio	9,50%	8,76%	9,11%	8,19%	8,19%	9,20%	11,28%	8,62%	9,33%	8,73%	8,54%	8,38%	8,71%	8,75%
Febbraio	9,22%	9,04%	9,44%	8,32%	8,42%	9,82%	11,81%	9,31%	9,54%	9,35%	9,48%	8,59%	8,74%	8,35%
Marzo	10,27%	11,29%	10,40%	10,75%	9,08%	11,65%	2,06%	10,14%	11,21%	11,50%	10,48%	10,29%	10,30%	10,18%
Aprile	8,58%	9,12%	8,69%	8,04%	7,39%	9,96%	0,31%	9,13%	9,00%	8,17%	9,21%	9,50%	8,81%	8,96%
Maggio	9,39%	9,14%	8,96%	9,54%	9,22%	9,80%	7,23%	10,32%	10,45%	10,39%	10,33%	9,36%	9,72%	10,49%
Giugno	9,22%	8,68%	10,27%	8,88%	9,66%	10,27%	9,60%	8,99%	9,17%	9,56%	9,10%	9,37%	9,43%	9,41%
Luglio	8,65%	7,77%	8,01%	7,61%	8,32%	7,58%	9,90%	8,00%	8,00%	7,40%	7,52%	8,41%	8,44%	8,30%
Agosto	4,33%	4,41%	4,43%	5,09%	5,41%	4,44%	6,44%	4,65%	4,80%	4,24%	3,94%	3,78%	3,93%	4,09%
Settembre	8,04%	8,31%	7,81%	8,70%	8,43%	7,22%	11,32%	7,44%	6,56%	8,50%	8,46%	8,30%	8,16%	8,20%
Ottobre	8,30%	8,25%	8,12%	8,88%	8,80%	6,93%	11,38%	8,20%	7,70%	8,04%	8,07%	8,48%	9,00%	8,54%
Novembre	7,90%	8,14%	7,97%	8,89%	9,10%	7,17%	10,03%	7,88%	7,71%	7,96%	8,02%	8,55%	7,98%	7,88%
Dicembre	6,59%	7,08%	6,78%	7,10%	7,97%	5,95%	8,66%	7,33%	6,52%	6,17%	6,85%	6,98%	6,78%	6,85%

Fonte: elaborazioni InterAutoNews. * la media è calcolata dal 1997

MERCATO ITALIA

IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE E FUORISTRADA - TOP 10 PER SEGMENTO - Fonte: Unrae - Dati al 30/06/2026

SEGMENTO A - BERLINE

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Fiat Panda	62.852	60,47	62.283	77,70	0,91
2 Leapmotor T03	21.841	21,01	1.247	1,56	-
3 Fiat 500	9.373	9,02	1.062	1,32	782,58
4 Kia Picanto	8.067	7,76	7.088	8,84	13,81
5 Renault Twingo	760	0,73	77	0,10	887,01
6 Hyundai I10	723	0,70	7.908	9,87	-90,86
7 DR EQ1	296	0,28	337	0,42	-12,17
8 Abarth 500	24	0,02	149	0,19	-83,89
9 Smart Fortwo	6	0,01	0	0,00	-
10 Ford Ka	1	0,00	1	0,00	0,00
Altre	1	0,00	6	0,01	-83,33
Totale segm. A - Berline	103.944	100,00	80.158	100,00	29,67
% segm. A - Berline su tot. mercato	11,0		9,3		

SEGMENTO A - SUV

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Toyota Aygo X	18.259	77,46	12.466	67,56	46,47
2 Dacia Spring	5.300	22,48	2.675	14,50	98,13
3 Suzuki Jimny	13	0,06	0	0,00	-
4 Suzuki Ignis	0	0,00	3.310	17,94	-100,00
5 Suzuki SJ	0	0,00	1	0,01	-100,00
Totale segm. A - Suv	23.572	100,00	18.452	100,00	27,75
% segm. A - Suv su tot. mercato	2,5		2,1		

SEGMENTO B - BERLINE

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Dacia Sandero	22.163	15,32	27.693	18,80	-19,97
2 Peugeot 208	17.840	12,34	21.343	14,49	-16,41
3 Renault Clio	17.230	11,91	16.309	11,07	5,65
4 Toyota Yaris	16.072	11,11	19.284	13,09	-16,66
5 Opel Corsa	12.954	8,96	13.738	9,33	-5,71
6 MG3	9.422	6,51	8.305	5,64	13,45
7 Suzuki Swift	7.939	5,49	5.875	3,99	35,13
8 Skoda Fabia	6.115	4,23	5.796	3,93	5,50
9 Audi A1	5.604	3,87	5.254	3,57	6,66
10 Hyundai i20	5.322	3,68	4.457	3,03	19,41
Altre	23.967	16,57	19.249	13,07	24,51
Totale segm. B - Berline	144.628	100,00	147.303	100,00	-1,82
% segm. B - Berline su tot. mercato	15,3		17,1		

SEGMENTO B - SUV

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Jeep Avenger	27.767	10,06	27.507	10,25	0,95
2 Fiat Grande Panda	23.011	8,34	1.628	0,61	-
3 Citroën C3	20.794	7,53	25.419	9,48	-18,20
4 Toyota Yaris Cross	18.594	6,74	18.741	6,99	-0,78
5 MG ZS	16.407	5,94	17.204	6,41	-4,63
6 Renault Captur	15.969	5,78	14.130	5,27	13,01
7 Dacia Duster	15.364	5,57	20.418	7,61	-24,75
8 Volkswagen T-Roc	15.355	5,56	13.918	5,19	10,32
9 Volkswagen T-Cross	13.764	4,99	12.269	4,57	12,19
10 Ford Puma	13.620	4,93	15.092	5,63	-9,75
Altre	95.431	34,57	101.924	38,00	-6,37
Totale segm. B - Suv	276.076	100,00	268.250	100,00	2,92
% segm. B - Suv su tot. mercato	29,2		31,1		

SEGMENTO C - BERLINE

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Volkswagen Golf	7.788	22,18	7.710	18,05	1,01

SEGMENTO C - BERLINE

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
2 Audi A3	6.822	19,43	8.614	20,16	-20,80
3 BMW Serie 1	4.586	13,06	5.180	12,12	-11,47
4 Mercedes Classe A	3.098	8,82	3.020	7,07	2,58
5 Cupra Leon	2.837	8,08	2.570	6,02	10,39
6 Mercedes CLA	1.410	4,02	639	1,50	120,66
7 Ford Focus	1.343	3,82	4.277	10,01	-68,60
8 Peugeot 308	1.191	3,39	949	2,22	25,50
9 Citroën C4	1.187	3,38	1.971	4,61	-39,78
10 Mazda 3	943	2,69	707	1,65	33,38
Altre	3.907	11,13	7.086	16,59	-44,86
Totale segm. C - Berline	35.112	100,00	42.723	100,00	-17,81
% segm. C - Berline su tot. mercato	3,7		5,0		

SEGMENTO C - SUV

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 BYD Atto 2	13.428	6,12	205	0,12	-
2 Volkswagen Tiguan	12.861	5,86	12.884	7,55	-0,18
3 Kia Sportage	12.661	5,77	10.265	6,01	23,34
4 Audi Q3	12.613	5,75	6.536	3,83	92,98
5 BMW X1	12.375	5,64	11.973	7,01	3,36
6 Nissan Qashqai	11.855	5,40	10.875	6,37	9,01
7 Peugeot 3008	10.961	4,99	9.173	5,37	19,49
8 Toyota C-HR	8.704	3,97	9.201	5,39	-5,40
9 Omoda 5	8.469	3,86	2.284	1,34	270,80
10 Hyundai Tucson	7.850	3,58	6.949	4,07	12,97
Altre	107.704	49,07	90.333	52,93	19,23
Totale segm. C - Suv	219.481	100,00	170.678	100,00	28,59
% segm. C - Suv su tot. mercato	23,2		19,8		

SEGMENTO D - BERLINE

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Tesla Model 3	3.698	43,85	3.396	43,20	8,89
2 Mercedes Classe C	756	8,96	438	5,57	72,60
3 Audi A5	735	8,72	871	11,08	-15,61
4 BMW Serie 4 GC	659	7,81	400	5,09	64,75
5 BYD Seal 6	613	7,27	0	0,00	-
6 BMW Serie 3	533	6,32	557	7,08	-4,31
7 Peugeot 408	339	4,02	431	5,48	-21,35
8 Mazda6	253	3,00	0	0,00	-
9 Alfa Romeo Giulia	241	2,86	472	6,00	-48,94
10 BYD Seal	219	2,60	333	4,24	-34,23
Altre	387	4,59	964	12,26	-59,85
Totale segm. D - Berline	8.433	100,00	7.862	100,00	7,26
% segm. D - Berline su tot. mercato	0,9		0,9		

SEGMENTO D - SUV

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 BYD Seal U	7.636	10,67	7.175	11,84	6,43
2 BMW X3	5.766	8,06	4.579	7,56	25,92
3 Mercedes GLC	5.461	7,63	4.252	7,02	28,43
4 Audi Q5	5.455	7,62	3.382	5,58	61,30
5 Tesla Model Y	4.160	5,81	3.055	5,04	36,17
6 Omoda 9	3.140	4,39	181	0,30	-
7 Mercedes GLC Coupé	2.704	3,78	2.557	4,22	5,75
8 Peugeot 5008	2.555	3,57	2.155	3,56	18,56
9 Skoda Kodiaq	2.552	3,57	2.037	3,36	25,28
10 Volvo XC60	1.970	2,75	1.518	2,51	29,78
Altre	30.148	42,14	29.694	49,01	1,53
Totale segm. D - Suv	71.547	100,00	60.585	100,00	18,09
% segm. D - Suv su tot. mercato	7,6		7,0		

MERCATO ITALIA

IMMATRICOLAZIONI IN ITALIA DI AUTOVETTURE E FUORISTRADA - TOP 10 PER SEGMENTO - Fonte: Unrae - Dati al 30/06/2026

SEGMENTO E/F - BERLINE

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 BMW Serie 5	488	28,88	465	27,22	4,95
2 Audi A6	355	21,01	193	11,30	83,94
3 Mercedes Classe E	286	16,92	324	18,97	-11,73
4 Audi e-Tron GT	102	6,04	42	2,46	142,86
5 BMW Serie 7	90	5,33	86	5,04	4,65
6 BMW i5	70	4,14	78	4,57	-10,26
7 BMW i7	62	3,67	28	1,64	121,43
8 Audi A8	57	3,37	45	2,63	26,67
9 Volvo ES90	43	2,54	0	0,00	-
10 Mercedes EQE	35	2,07	123	7,20	-71,54
Altre	102	6,04	324	18,97	-68,52
Totale segm. E/F - Berline	1.690	100,00	1.708	100,00	-1,05
% segm. E/F - Berline su tot. mercato		0,2		0,2	

SEGMENTO E/F - SUV

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 BMW X5	1.730	15,41	1.294	10,58	33,69
2 Range Rover Sport	1.543	13,74	1.935	15,83	-20,26
3 Porsche Cayenne	1.012	9,01	1.064	8,70	-4,89
4 Mercedes GLE	997	8,88	1.202	9,83	-17,05
5 BMW X6	985	8,77	970	7,93	1,55
6 Audi Q8	964	8,59	1.521	12,44	-36,62
7 Volvo XC90	731	6,51	584	4,78	25,17
8 Mercedes GLE Coupé	632	5,63	715	5,85	-11,61
9 Mercedes Classe G	428	3,81	397	3,25	7,81
10 Land Rover Range	313	2,79	322	2,63	-2,80
Altre	1.892	16,85	2.221	18,17	-14,81
Totale segm. E/F - Suv	11.227	100,00	12.225	100,00	-8,16
% segm. E/F - Suv su tot. mercato		1,2		1,4	

SEGMENTO STATION WAGON

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Audi A5	3.258	13,74	2.892	11,97	12,66
2 Skoda Octavia	3.244	13,68	2.916	12,07	11,25
3 BYD Seal 6	2.177	9,18	0	0,00	-
4 BMW Serie 3	2.031	8,56	2.002	8,28	1,45
5 Peugeot 308	2.024	8,54	2.585	10,70	-21,70
6 Cupra Leon	1.382	5,83	1.080	4,47	27,96

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
7 BMW Serie 5	1.273	5,37	1.055	4,37	20,66
8 Audi A6	1.213	5,12	1.278	5,29	-5,09
9 Volkswagen Passat	1.197	5,05	1.100	4,55	8,82
10 Toyota Corolla	1.146	4,83	1.594	6,60	-28,11
Altre	4.769	20,11	7.664	31,71	-37,77
Tot. segm. Station wag.	23.714	100,00	24.166	100,00	-1,87
% segm. Station wagon su tot. mercato		2,5		2,8	

SEGMENTO MPV

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Ford Tourneo Courier	4.787	24,71	6.290	29,54	-23,90
2 Dacia Jogger	2.260	11,67	3.274	15,38	-30,97
3 BMW Serie 2	1.593	8,22	1.378	6,47	15,60
4 Fiat Doblo	1.500	7,74	1.481	6,96	1,28
5 Volkswagen Caddy	1.324	6,84	1.235	5,80	7,21
6 Mercedes Classe V	1.136	5,86	1.282	6,02	-11,39
7 Fiat Ulysse	842	4,35	237	1,11	255,27
8 Citroën Spacetourer	769	3,97	332	1,56	131,63
9 Citroën Berlingo	666	3,44	778	3,65	-14,40
10 Ford Tourneo Connect	597	3,08	628	2,95	-4,94
Altre	3.896	20,11	4.375	20,55	-10,95
Totale segm. Mpv	19.370	100,00	21.290	100,00	-9,02
% segm. Mpv su tot. mercato		2,0		2,5	

SEGMENTO SPORTIVE

Marca e modello	6 mesi 2026	Quota %	6 mesi 2025	Quota %	Diff. %
1 Porsche 911	1.359	18,79	1.185	17,83	14,68
2 Mini Mini	946	13,08	688	10,35	37,50
3 Mercedes CLE	715	9,89	808	12,16	-11,51
4 Mazda MX-5	659	9,11	305	4,59	116,07
5 BMW Serie 4	576	7,96	667	10,04	-13,64
6 Dongfeng Shine	493	6,82	0	0,00	-
7 BMW Serie 2	373	5,16	342	5,15	9,06
8 BMW Z4	253	3,50	209	3,14	21,05
9 BMW i4	222	3,07	249	3,75	-10,84
10 Porsche Panamera	168	2,32	241	3,63	-30,29
Altre	1.469	20,31	1.952	29,37	-24,74
Totale segm. Sportive	7.233	100,00	6.646	100,00	8,83
% segm. Sportive su tot. mercato		0,8		0,8	

LA STRUTTURA DEL MERCATO - Fonte: Elaborazioni Unrae su dati del CED - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al 30/06/2026 (Aut. Min. D09420/H4)

		6 mesi 2026	Quota%	6 mesi 2025	Quota%	Diff. %	Giu. 2026	Quota%	Giu. 2025	Quota%	Diff. %
Per alimentazione	Benzina	186.074	19,67	224.329	26,02	-17,05	26.643	17,99	31.461	23,57	-15,31
	Diesel	64.213	6,79	86.317	10,01	-25,61	9.671	6,53	13.509	10,12	-28,41
	Gpl	60.436	6,39	78.157	9,07	-22,67	12.830	8,66	12.847	9,63	-0,13
	Metano	1	0,00	2	0,00	-50,00	0	0,00	1	0,00	-100,00
	Ibride	470.474	49,73	382.329	44,35	23,05	68.363	46,10	57.966	43,44	17,94
	Plug-in	85.215	9,01	46.057	5,34	85,02	15.723	10,61	9.709	7,28	61,94
Per utilizzatore	Elettriche	79.613	8,42	44.854	5,20	77,49	14.894	10,06	7.959	5,96	87,13
	Idrogeno	1	0,00	1	0,00	-	0	0,00	0	0,00	-
	Privati	498.934	52,74	444.920	51,61	12,14	79.568	53,72	67.831	50,83	17,30
Per area geografica	Autoimmatricolazioni:	94.694	10,01	87.756	10,18	7,91	16.848	11,37	19.221	14,40	-12,35
	Noleggio Lungo Termine	201.728	21,32	207.302	24,05	-2,69	31.813	21,48	31.778	23,81	0,11
	Noleggio Breve Termine	101.409	10,72	73.067	8,48	38,79	11.611	7,84	6.511	4,88	78,33
	Società ed Enti	49.262	5,21	49.001	5,68	0,53	8.284	5,59	8.111	6,08	2,13
Per area geografica	Nord Occidentale	254.996	26,95	251.191	29,14	1,51	40.232	27,16	39.384	29,51	2,15
	Nord Orientale	303.403	32,07	271.406	31,48	11,79	42.842	28,92	37.843	28,36	13,21
	Centrale	238.752	25,24	219.784	25,50	8,63	39.778	26,85	36.600	27,43	8,68
	Meridionale	95.485	10,09	78.589	9,12	21,50	15.995	10,80	12.935	9,69	23,66
	Insulare	53.391	5,64	41.076	4,76	29,98	9.277	6,26	6.690	5,01	38,67
Totale mercato		946.027	100,00	862.046	100,00	9,74	148.124	100,00	133.452	100,00	10,99

MERCATO ITALIA PER MODELLO

LEGENDA	Alimentazione	Segmento
	B: Benzina	BA: A-Berline
	E: Elettrica	BB: B-Berline
	F: Ibrida	BC: C-Berline
	G: Diesel	BD: D-Berline
	H: Ibrida Diesel	BE: E/F-Berline
	M: Benzina Metano	SA: A-Suv
	N: Metano	SB: B-Suv
	P: Benzina Gpl	SC: C-Suv
	O: Ibrido plug-in benzina + elettrico	SD: D-Suv
	I: Ibrido plug-in diesel + elettrico plug-in	SE: E/F-Suv
		M: Mpv
		S: Sportive
		W: Station Wagon

SEGNALAZIONE DEI MODELLI PIÙ VENDUTI		
	Alimentazione	Segmento
Modello più venduto per alimentazione	A	S
Modello più venduto per segmento	A	S
Modello più venduto in più segmentazioni	(in grassetto)	(in grassetto)

ORDINAMENTO: Marca, Modello, Versione più venduta		
---	--	--

Fonte: Elaborazioni InterAutoNews su dati Unrae aggiornati al 30/06/2026
Nota: Suv: Fuoristrada + Crossover; Mpv: Monovolume + Multispazio;
Sportive: Cabrio e Spider + Coupé.
Volumi riferiti al cumulato, YTD

Marca e modello	A	S	6/26	6/25	D. %
500	E BA	22	63	-65,08	
500	B BA	2	86	-97,67	
600	E SB	91	36	152,78	
Abarth Totale		115	185	-37,84	
Giulia	G BD	175	282	-37,94	
Giulia	B BD	66	190	-65,26	
Giulia	B S	3	0	-	
Junior	F SB	6.275	7.491	-16,23	
Junior	E SB	231	959	-75,91	
Spider	B S	2	4	-50,00	
Stelvio	G SD	1.439	1.867	-22,92	
Stelvio	B SD	40	284	-85,92	
Tonale	G SC	2.709	4.285	-36,78	
Tonale	F SC	1.390	1.378	0,87	
Tonale	O SC	864	625	38,24	
Altri Tipi	Z Z	7	9	-22,22	
Alfa Romeo Totale		13.201	17.374	-24,02	
A110	B S	44	40	10,00	
A290	E BB	180	120	50,00	
A390	E SD	27	0	-	
Alpine Totale		251	160	56,88	
DB12	B S	11	18	-38,89	
DBX	B SE	34	23	47,83	
V8	B S	7	19	-63,16	
Vanquish	B S	4	5	-20,00	
Vantage	B S	12	0	-	
Altri Tipi	Z Z	3	1	200,00	
Aston Martin Totale		71	66	7,58	
A1	B BB	5.604	5.254	6,66	
A3	F BC	2.648	2.874	-7,86	
A3	G BC	2.184	3.663	-40,38	
A3	B BC	1.069	1.536	-30,40	
A3	O BC	921	541	70,24	
A4	B W	2	21	-90,48	
A4	G W	2	0	-	
A5	H W	1.985	2.343	-15,28	
A5	O W	957	32	-	
A5	H BD	413	612	-32,52	
A5	B W	221	311	-28,94	
A5	O BD	167	5	-	
A5	B BD	128	187	-31,55	
A5	F W	95	206	-53,88	
A5	F BD	27	67	-59,70	
A6	H W	738	724	1,93	
A6	O W	261	110	137,27	
A6	H BE	152	98	55,10	
A6	E W	121	171	-29,24	
A6	E BE	113	66	71,21	

Marca e modello	A	S	6/26	6/25	D. %
A6	F W	93	273	-65,93	
A6	O BE	76	21	261,90	
A6	F BE	13	8	62,50	
A7	H S	3	65	-95,38	
A7	F S	2	13	-84,62	
A8	H BE	45	37	21,62	
A8	O BE	9	2	350,00	
A8	F BE	3	6	-50,00	
e-Tron GT	E BE	102	42	142,86	
G6	E SD	359	423	-15,13	
Q2	B SC	2.695	2.561	5,23	
Q2	G SC	2.095	1.593	31,51	
Q3	G SD	6.007	5.174	16,10	
Q3	O SD	2.807	85	-	
Q3	F SD	2.620	0	-	
Q3	B SD	1.179	1.277	-7,67	
Q4	E SD	757	999	-24,22	
Q5	H SD	3.140	2.387	31,55	
Q5	O SD	1.592	649	145,30	
Q5	F SD	723	346	108,96	
Q6	E SD	480	326	47,24	
Q7	H SE	193	269	-28,25	
Q7	O SE	25	45	-44,44	
Q7	F SE	5	12	-58,33	
Q7	B SE	3	32	-90,63	
Q8	H SE	713	1.070	-33,36	
Q8	F SE	119	164	-27,44	
Q8	O SE	103	186	-44,62	
Q8	B SE	29	38	-23,68	
Altri Tipi	Z Z	2	527	-99,62	
Audi Totale		43.800	37.451	16,95	
Bentayga	B SE	3	3	0,00	
Continental	B S	2	0	-	
Continental GT	O S	8	2	300,00	
Continental GT	F S	6	18	-66,67	
Continental GTC	O S	5	1	400,00	
Continental GTC	F S	3	5	-40,00	
Flying Spur	O BE	2	2	0,00	
Altri Tipi	Z Z	0	3	-100,00	
Bentley Totale		29	34	-14,71	
i4	E S	222	249	-10,84	
i5	E BE	70	78	-10,26	
i5	E W	62	61	1,64	
i7	E BE	62	28	121,43	
iX	E SE	189	185	2,16	
iX1	E SC	1.362	1.354	0,59	
iX1	E SD	102	184	-44,57	
iX2	E SC	487	397	22,67	

Marca e modello	A	S	6/26	6/25	D. %
iX3	E SC	625	7	-	
Serie 1	G BC	2.016	2.786	-27,64	
Serie 1	B BC	983	681	44,35	
Serie 1	F BC	954	987	-3,34	
Serie 1	H BC	633	726	-12,81	
Serie 2	G M	981	796	23,24	
Serie 2	B S	328	299	9,70	
Serie 2	O M	325	236	37,71	
Serie 2	B M	140	189	-25,93	
Serie 2	F M	112	122	-8,20	
Serie 2	H M	35	35	0,00	
Serie 2	H S	31	43	-27,91	
Serie 2	F S	14	0	-	
Serie 2 GC	H BC	76	131	-41,98	
Serie 2 GC	F BC	75	113	-33,63	
Serie 2 GC	G BC	73	46	58,70	
Serie 2 GC	B BC	35	59	-40,68	
Serie 3	H W	1.539	1.510	1,92	
Serie 3	H BD	420	434	-3,23	
Serie 3	B W	256	241	6,22	
Serie 3	O W	199	226	-11,95	
Serie 3	B BD	62	84	-26,19	
Serie 3	O BD	41	32	28,13	
Serie 3	F W	37	25	48,00	
Serie 3	F BD	10	6	66,67	
Serie 4	H S	388	436	-11,01	
Serie 4	B S	159	199	-20,10	
Serie 4	F S	29	32	-9,38	
Serie 4 GC	H BD	627	361	73,68	
Serie 4 GC	B BD	32	39	-17,95	
Serie 4 GC	F BD	19	16	18,75	
Serie 5	H W	1.018	837	21,62	
Serie 5	H BE	405	349	16,05	
Serie 5	O W	251	216	16,20	
Serie 5	O BE	73	110	-33,64	
Serie 5	F BE	8	6	33,33	
Serie 5	F W	3	1	200,00	
Serie 5	E BE	2	0	-	
Serie 7	H BE	76	69	10,14	
Serie 7	O BE	12	17	-29,41	
Serie 7	F BE	2	0	-	
Serie 8	H S	5	23	-78,26	
Serie 8	B S	3	21	-85,71	
Serie 8 GC	H BE	5	31	-83,87	
X1	O SD	4.137	2.927	41,34	
X1	G SD	3.434	4.221	-18,64	
X1	H SD	2.984	2.966	0,61	
X1	F SD	1.114	912	22,15	



ACCEDI / REGISTRATI

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Automazione
news

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

INDUSTRIA 4.0

PROCESS AUTOMATION

FACTORY AUTOMATION

COMPETENZE 4.0

VIDEO

WHITE PAPER



[Home](#) > [Scenari](#) > Ibrido, elettrico, digitale: il futuro della filiera automotive nazionale ed europea

Ibrido, elettrico, digitale: il futuro della filiera automotive nazionale ed europea

Secondo un'analisi dell'Osservatorio MECSPE, realizzata sulla base del Global Automotive Consumer Study 2026 di Deloitte, il futuro dell'industria automotive italiana ed europea si scrive in una filiera che mette al centro il consumatore e punta su ibrido, elettrico, digitale e qualità di prodotto.

Laura Rubini

21 Luglio 2026

f X +



LEGGI LA RIVISTA →



TI POTREBBERO INTERESSARE →



Mettere il consumatore al centro e puntare su **ibrido, elettrico, digitale** e qualità del prodotto. Sono queste le sfide che l'**industria automotive italiana ed europea** dovrà gestire nei prossimi anni per essere competitiva a livello globale.

Nella scelta di un nuovo veicolo sarà sempre più determinante la **qualità del prodotto**, indicata dal **51% degli italiani**, davanti al **prezzo (49%)** e alle **performance (38%)**.

Allo stesso tempo, cresce il peso della **componente digitale**. Quasi la metà degli italiani considera fondamentale l'**ecosistema tecnologico di bordo** (al pari dello smartphone) e il **40%** si dichiara pronto a utilizzare funzioni basate sull'**intelligenza artificiale**, contro una media europea del **31%**.

Filiera automotive, un futuro di grande trasformazione

Questi dati emergono dall'**analisi dell'Osservatorio MEC SPE** sull'industria manifatturiera relativo al primo quadrimestre 2026 condotta da **Nomisma** tra maggio e giugno 2026, anche sulla base del **Global Automotive Consumer Study 2026 di Deloitte** (febbraio 2026).

Sono numeri che evidenziano una maggiore attenzione da parte dei consumatori italiani verso le tecnologie digitali applicate all'automobile rispetto al resto d'Europa. E indicano alla **filiera manifatturiera** che nei prossimi anni dovrà gestire una **trasformazione più ampia**.

In questa transizione, la componente meccanica si integra sempre più con hardware e software lungo l'intera catena produttiva, favorendo lo sviluppo di componentistica elettronica e sensoristica sempre più sofisticate.

"Il consumatore italiano mostra un approccio sempre più pragmatico alla mobilità del futuro: valuta prima di tutto qualità, prezzo e performance del veicolo," **dice Franco Orsogna**, Responsible for Automotive Sector di Deloitte Central Mediterranean.

"L'elettrico è progressivamente più sdoganato, ma la scelta resta legata a fattori molto concreti, come il costo di utilizzo, gli incentivi e la praticità della ricarica quotidiana. Allo stesso tempo cresce con decisione il peso dei servizi digitali e connessi. Gli automobilisti italiani sono sempre più disposti a pagare per funzioni di sicurezza, assistenza e personalizzazione, soprattutto quando generano un valore reale e tangibile".

"La **trasformazione del comparto automotive** riguarda quindi l'intero ecosistema, dal prodotto alle tecnologie, fino ai servizi e al post-vendita. Una sfida che chiama in causa direttamente la capacità della manifattura di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

integrare competenze meccaniche, elettroniche e digitali sempre più interconnesse".

Automazione, innovazione e nuove competenze per la filiera automotive italiana ed europea

Per rispondere a queste sfide servono investimenti, tanta innovazione e nuove competenze, così da trasformare la transizione in un'occasione di rilancio.

Sicuramente **l'automazione e la robotica** per migliorare l'efficienza produttiva (per il 34% delle imprese), così come la **digitalizzazione e l'interconnessione dei processi** (33%) e la **personalizzazione e la produzione su misura** (31%) sono, secondo gli imprenditori, le principali tendenze che stanno emergendo, o che si rafforzeranno nei prossimi anni per rendere le fabbriche moderne.

Il punto sull'automotive a MECSPE Bologna 2027

In questo scenario serve una guida in grado di aiutare realmente gli imprenditori a trovare la soluzione adatta per migliorare l'attività produttiva della propria impresa. **MECSPE (3-5 marzo 2027) va in questa direzione.** L'evento si conferma sempre più un osservatorio privilegiato e un punto di incontro e confronto per le imprese chiamate a interpretare il cambiamento del comparto.

La manifestazione può contare anche su iniziative dedicate come quella in collaborazione con **ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica)**, che valorizza il legame tra formazione, ricerca e industria attraverso progetti capaci di avvicinare le nuove generazioni di ingegneri alle trasformazioni dell'automotive, dalle tecnologie ibride e elettriche alle soluzioni driverless.

A questo si affiancano progetti e iniziative speciali come **MECSPE LAB – Spazio Innovazione**, pensato per anticipare le tendenze del mercato e favorire il confronto tra imprese, partner tecnologici ed esperti. Oppure **l'Arena Additive Manufacturing**, spazio di approfondimento dedicato alle tecnologie additive che offre momenti dimostrativi, tavole rotonde, case study e occasioni di aggiornamento sulle principali evoluzioni dell'industria.

"L'automotive è uno dei settori che meglio rappresenta la trasformazione in atto nella manifattura italiana", dichiara **Maruska Sabato, Project Manager di MECSPE**.

"I dati dell'Osservatorio MECSPE mostrano chiaramente che le imprese guardano prima di tutto a efficienza produttiva, digitalizzazione e personalizzazione. Una risposta concreta a una domanda che cambia rapidamente, tra apertura all'ibrido e all'elettrico e crescita dei contenuti digitali ed elettronici a bordo. Per la filiera, questo significa saper gestire una trasformazione graduale ma profonda, in cui diventano decisive flessibilità produttiva, competenze specialistiche in ambito elettronico e software, e capacità di innovare i processi lungo tutta la catena del valore".

TAGS

automazione

filiera automotive

MECSPE 2027

Osservatorio MECSPE

Robotica



NEW: PROVE ELETTRICHE • LISTINO NUOVO • SOSTITUIRE USATO • RIMOZIONE AUTO NUOVA • AUTO USATA • AUTO D'EPOCA

■ News

La crisi dell'automotive tedesco fa tremare l'Italia: tutti i numeri dell'interscambio tra Roma e Berlino



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

PUBBLICITÀ

La crisi Volkswagen fa tremare anche l'Italia: ecco perché il rallentamento tedesco ci riguarda da vicino

di **Luca Labate**

IG: @lucalabate

FB: Luca Labate

21 luglio 2026

Il piano di ristrutturazione del **Gruppo Volkswagen**, con l'ipotesi di chiusura di diversi impianti e migliaia di **esuberi**, è soltanto la punta dell'iceberg di una sofferenza diffusa in tutta l'industria automobilistica tedesca. **Un'emergenza** che riguarda da vicino anche l'economia italiana, legata a doppio filo al sistema produttivo della **Germania**.

Quando il motore industriale della **Germania** perde colpi, le ripercussioni si avvertono immediatamente al di qua delle **Alpi**. Chi considera le difficoltà di **Wolfsburg** come una vicenda strettamente confinata nei confini tedeschi sottovaluta l'inestricabile rete di rapporti **economici** e industriali che unisce l'Italia al suo primo partner commerciale. A dimostrarlo sono i dati ufficiali sulla filiera e sull'interscambio economico, dove sono in ballo cifre miliardarie e centinaia di **migliaia di posti di lavoro**.

I numeri dell'automotive: l'Italia

Ultime da News

NEWS

Peugeot 208 a benzina: confermata la produzione anche oltre il 2030

21 LUGLIO

NEWS

Panno bianco al finestrino dell'auto: cosa significa e a cosa serve

21 LUGLIO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

regno della componentistica

L'analisi dei dati pubblicati dall'**ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) relativi all'interscambio di autoveicoli e componenti evidenzia un quadro chiaro. Per quanto riguarda i veicoli finiti, l'Italia registra un forte disavanzo:

- **Importazioni di veicoli:** l'anno scorso l'Italia ha importato veicoli per un valore di 36,4 miliardi di euro (-1,4% rispetto al 2024), di cui 32 miliardi legati alle sole autovetture.
- **Esportazioni di veicoli:** l'export si è fermato a 16,1 miliardi di euro (-11%), con le autovetture a quota 11,4 miliardi (-9,6%).
- **Deficit commerciale:** il saldo negativo per l'Italia è salito a 20 miliardi di euro (rispetto ai 19 miliardi del 2024), condizionato pesantemente dalla contrazione produttiva degli stabilimenti Stellantis in Italia.

In questo contesto, il peso di Berlino è schiacciante: la Germania da sola rappresenta il **30% delle importazioni italiane di autoveicoli**, una quota tre volte superiore a quella della **Spagna** (11%) e quasi quattro volte quella della Francia (6,2%). Anche sul fronte dell'export di veicoli finiti dall'Italia, la Germania si conferma la prima destinazione con il 17,2% del totale.

Il vero polmone dell'industria italiana risiede tuttavia nella **componentistica**, un settore tradizionalmente in forte surplus. A fronte di importazioni per 17,3 miliardi di euro, le aziende italiane hanno esportato componenti per ben 24,7 miliardi (+0,3%), generando un saldo positivo di 7,4 miliardi di euro. I costruttori tedeschi assorbono il 20,2% dell'export italiano di componenti e rappresentano il 23,9% delle nostre importazioni del comparto.

Un legame che è ancora più **pervasivo** se si considera la **filiera indiretta**: molti componenti forniti da aziende italiane a stabilimenti francesi o spagnoli vengono poi integrati in veicoli o moduli destinati proprio ai gruppi germanici.

NEWS

La crisi dell'automotive tedesco fa tremare l'Italia: tutti i numeri dell'interscambio tra Roma e Berlino

21 LUGLIO

Ultime da Formula 1

FORMULA 1

F1, Colapinto a punti a Spa ma avverte: "Vi spiego perché davanti era impossibile scappare"

20 LUGLIO

FORMULA 1

F1. Antonelli promosso, Russell bocciato: le pagelle del GP del Belgio 2026

20 LUGLIO

FORMULA 1

F1, Piastrì esplode dopo il GP del Belgio: "Decidono i computer, fa schifo"

19 LUGLIO

Da Moto.it

AZIENDE

SENA rinnova la struttura europea: Benjamin Neu e Nicolas Mariotti ai vertici di Marketing e Sales

21 LUGLIO

EVENTI

Yamaha al Goodwood Festival of Speed: il patrimonio delle corse sfila tra icone GP e modelli moderni

21 LUGLIO

Naviga su Automoto.it senza pubblicità

1 EURO AL MESE



Un legame economico da 157,8 miliardi di euro

Allargando lo sguardo all'intero impianto **macroeconomico**, le elaborazioni della Camera di Commercio Italo-Germanica su dati Istat confermano come Italia e Germania siano legate a doppia mandata. Nel 2025 l'interscambio commerciale complessivo tra i due Paesi ha raggiunto i **157,8 miliardi di euro** (+1,2% sul 2024), mettendo a segno il terzo valore più alto di sempre.

L'export italiano verso la **Germania** è tornato a crescere attestandosi a **72,2 miliardi di euro**, mentre le importazioni dalla Germania si sono mantenute stabili a quota 85,6 miliardi. La Germania si conferma così inamovibile al primo posto tra i partner commerciali dell'Italia, mentre il nostro Paese rappresenta il sesto interlocutore economico per Berlino, con flussi primari nei settori macchinari, elettrotecnica, agroalimentare e automotive.

L'impatto della congiuntura tedesca si distribuisce in modo capillare sulle principali **regioni manifatturiere italiane**. I flussi verso la Germania vedono in testa la **Lombardia**, che da sola gestisce circa un terzo del valore complessivo con 52,5 miliardi di euro (+1%). Seguono il **Veneto** con 23,9 miliardi (+2,6%), **l'Emilia-Romagna** con 19,8 miliardi (+6,5%), il **Piemonte** con 14,3 miliardi (+1,4%) e il **Lazio** con 9 miliardi (+7,1%).

A completare un quadro di profonda interdipendenza interviene infine il **settore terziario** e, in particolare, il **turismo**. Secondo i dati ENIT, la Germania costituisce il primo mercato di provenienza per i flussi turistici in Italia: nei primi nove mesi del 2025, ben 11,1 milioni di visitatori tedeschi hanno soggiornato nella penisola (+4,9%), generando una spesa complessiva pari a 7,5 miliardi di euro (+1,7%).

Tutti questi dati confermano una **realtà ineludibile**: una contrazione prolungata dell'apparato industriale e dei consumi in Germania rischia di produrre un effetto domino immediato sull'economia italiana, dimostrando che la crisi di Wolfsburg è a tutti gli effetti anche una questione nazionale.

Argomenti

News

Germania

NOVITÀ

CYCLONE lancia la RX2, enduro stradale da 125 cc

21 LUGLIO

News Vehicles ▾ Off-Road ▾ Care ▾ People ▾ Logistic Megatrend ▾



ONROADMAG

YOUR JOURNEY, OUR STORIES



Nei primi quattro mesi del 2026 cresce il deficit italiano negli autoveicoli, mentre i componenti restano in avanzo.

DAL MONDO AUTO

ASSOCIAZIONI

Auto e componenti, ANFIA: cresce il deficit estero dell'Italia nei primi quattro mesi del 2026

21 LUGLIO 2026 · 2 MINS READ · BY REDAZIONE

Per ANFIA il commercio di auto e componenti mostra più acquisti dall'estero per gli autoveicoli e un avanzo ancora positivo, ma in calo, per la filiera dei componenti.

Il commercio di auto e componenti in Italia ha aperto il 2026 con un andamento a due velocità. Nei primi quattro mesi dell'anno peggiora il saldo degli autoveicoli, mentre resta positivo quello dei componenti. I dati diffusi da ANFIA indicano che tra gennaio e aprile l'import di autoveicoli nuovi è salito a 13,85 miliardi di euro, con un aumento del 9,2% rispetto allo stesso periodo del 2025. Le esportazioni, invece,

sono cresciute molto meno, dello 0,8%, arrivando a 5,80 miliardi. Il risultato è un saldo negativo di 8,05 miliardi, più ampio dei 6,93 miliardi registrati un anno prima. La parte più pesante del disavanzo riguarda le autovetture: le importazioni passano da 11,15 a 12,46 miliardi, mentre le esportazioni si fermano a 4,20 miliardi da 4,16 miliardi. Il saldo scende così a -8,27 miliardi. Più favorevole il quadro dei veicoli industriali, dove l'import cala del 9,7% a 1,39 miliardi, l'export sale leggermente a 1,60 miliardi e il saldo resta positivo per 218,2 milioni. In termini semplici, l'Italia continua a comprare all'estero molte più auto di quante ne venda, mentre sui veicoli industriali conserva ancora un margine positivo.

Europa resta centrale

La mappa geografica del commercio di auto e componenti aiuta a capire da dove arriva lo squilibrio. L'Europa resta il perno principale degli scambi: da qui proviene l'86,4% del valore degli autoveicoli importati e qui si dirige il 66,6% dell'export italiano. La Germania è il primo Paese sia per origine delle importazioni sia per destinazione delle esportazioni. Sul lato degli acquisti pesa per il 27,1%, davanti a Spagna e Cina; sul lato delle vendite assorbe il 17,5%, seguita da Stati Uniti e Francia. Tra i mercati fuori dall'Europa, gli Stati Uniti si confermano il primo sbocco extraeuropeo con il 15,6% del totale, davanti a Giappone e Corea del Sud. Il dato più delicato riguarda però l'Asia. Nei primi quattro mesi del 2026 le importazioni di autoveicoli da quell'area crescono del 44,4% fino a 1,5 miliardi, mentre le esportazioni italiane verso i mercati asiatici scendono del 13,8% a 706,2 milioni. Il saldo con l'Asia peggiora così fino a -841,3 milioni. Anche con l'Europa il disavanzo resta molto ampio, pari a 8,1 miliardi, nonostante la crescita delle esportazioni.

Componenti ancora in avanzo

Nel commercio di auto e componenti la parte dei componenti continua a offrire un quadro più solido, anche se con segnali di rallentamento. Tra gennaio e aprile 2026 l'import cresce del 9% a 6,50 miliardi di euro e l'export aumenta del 4,6% a 8,66 miliardi. Il saldo resta positivo per 2,15 miliardi, ma si riduce rispetto ai 2,31 miliardi dello stesso periodo del 2025. Anche qui l'Europa domina gli scambi, rappresentando il 79,5% dell'import e l'82,3% dell'export. La Germania è il principale partner sia come fornitore sia come mercato di destinazione, con quote rispettivamente del 24,1% e del 19,2%. Tra le diverse voci della filiera, i motori migliorano il saldo, che passa da 580 a 640 milioni, mentre le parti meccaniche restano la componente più rilevante per valore, con 3,74 miliardi di import e 5,73 miliardi di export. Nel complesso, il quadro disegnato da ANFIA è chiaro: a sostenere gli scambi con l'estero sono ancora i componenti, mentre il punto più critico continua a essere quello delle auto finite, dove il deficit si amplia.



[Home](#) > [Notizie](#) > [Anteprima](#)

Il nuovo SUV Alfa Romeo è già pronto: Stellantis anticipa design, tecnologia e tre caratteristiche

Da **Luca Tassi** - Lug 22, 2026

L'inaugurazione di un SUV compatto da parte del marchio del Biscione rappresenta un passaggio essenziale **nell'implementazione del piano industriale Stellantis Fastlane 2030**. L'anteprima ufficiale — presentata durante incontri istituzionali come il Tavolo Nazionale dell'Industria Automobilistica e ribadita durante l'Investor Day 2026 — ha svelato solo parzialmente le forme del veicolo, mantenendo alto l'interesse tra appassionati e addetti ai lavori.

Questa nuova proposta segna l'ingresso in uno dei segmenti più rilevanti d'Europa, **dove la domanda di sport utility** compatte e la richiesta di tecnologie innovative crescono costantemente. *Stellantis attribuisce a questa operazione un valore strategico* per assicurare la competitività dell'industria automobilistica italiana e rafforzare il posizionamento delle sue realtà premium su scala continentale.

Dopo la Tonale, il nuovo modello segue una logica di **rafforzamento dell'offerta** tra i B-SUV e D-SUV, mirando a un pubblico eterogeneo, dal cliente urbano alla famiglia dinamica. La scelta della piattaforma STLA Medium, evoluzione della strategia multi-energia, consente al nuovo sport utility del marchio italiano di adattarsi alle rapide trasformazioni della mobilità contemporanea. **Questo SUV ambisce a porsi come**

ULTIME NEWS

Il nuovo SUV Alfa Romeo è già pronto: Stellantis anticipa design, tecnologia e tre caratteristiche

Nuova Audi A3 2026, più tecnologia premium per rilanciare la sfida tra le compatte

Nuova BYD Seagull, la generazione chiamata a recuperare terreno sulla Geely EX2

Assicurazione monopattini obbligatoria dal 17 luglio 2026: i 3 aspetti da controllare prima di sottoscriverla

I due nuovi SUV si chiamano Grizzly: il video rivelatore, la gaffe e quei fari che fanno già discutere

Goodwood Festival of Speed 2026, le auto che ci hanno conquistato e le delusioni della nostra visita

Comprare un'auto in estate conviene? Tra domanda in calo, sconti e offerte dei concessionari

Crisi Volkswagen 2026-2027, le aziende e i lavoratori più esposti tra Piemonte, Lombardia ed Emilia-Romagna

Decreto Autovelox 2026, ricorsi ancora possibili contro i 2.856 dispositivi attivi: procedura, termini e regole

Precondizionamento dell'abitacolo: quali auto lo offrono, quanto consuma e quando conviene usarlo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

punto di riferimento per design, tecnologia e dinamica di guida nel vivace panorama europeo.



sponsored by BMW Motorrad

Le buone idee si fanno notare subito.
Scopri il casco System 7 entro il 31 luglio
con un vantaggio dedicato, presso le
Concessionarie aderenti.

Design e stile del prossimo SUV Alfa Romeo: tradizione ed evoluzione

La nuova vettura SUV del marchio milanese esprime **un dialogo tra radici storiche ed esigenze di modernità**, offrendo una visione evolutiva del linguaggio Alfa Romeo. L'immagine teaser diffusa anticipa proporzioni compatte, decisamente sportive, e una silhouette aerodinamica, con una lunghezza di circa 4,3 metri che si colloca sotto l'attuale Tonale.

Uno degli elementi distintivi riguarda la zona frontale, con **il classico scudetto ridisegnato** e posto leggermente più in basso, affiancato da gruppi ottici affilati e sottili che rafforzano la sportività dell'insieme. Il Centro Stile Alfa Romeo di Torino ha interpretato il "Trilobo" — tratto iconico — in chiave contemporanea, mantenendo saldo il DNA visivo del marchio e introducendo superfici levigate e muscoli sottolineati senza nervature eccessive.

Secondo le anticipazioni ufficiali, il cofano assume proporzioni tese e allungate, mentre la calandra e il disegno delle fiancate comunicano un senso di dinamismo anche a vettura ferma. L'assenza di dettagli superflui contribuisce a un'estetica raffinata, destinata sia a un pubblico giovane sia agli affezionati alla tradizione. Le nuove colorazioni e finiture valorizzano ulteriormente l'aspetto grintoso senza rinunciare all'eleganza tipica del brand.

Nell'abitacolo, la tecnologia plasma forme e volumi: la plancia verticale ospita uno dei monitor più grandi mai adottati dal marchio, mentre la **strumentazione digitale a binocolo** — evoluzione del layout già visto su Junior e Tonale — introduce schermi ad altissima definizione. Materiali premium, dettagli "driver oriented" e soluzioni digitali avanzate completano un ambiente progettato per offrire comfort e senso di esclusività. **L'equilibrio tra tracce storiche e innovazione si conferma la cifra stilistica centrale di questo nuovo SUV compatto.**

Tecnologia di bordo e piattaforma STLA Medium: motorizzazioni e innovazione

Alla base della nuova proposta Alfa Romeo c'è la piattaforma STLA Medium di

Stellantis, **architettura modulare concepita per ospitare motorizzazioni multi-energia**. Tale scelta consente lo sviluppo di varianti mild hybrid, plug-in hybrid e completamente elettriche, tutte pensate per adattarsi alle tendenze e alle esigenze di un mercato europeo sempre più orientato verso la decarbonizzazione.

L'introduzione dell'elettrico puro prevede batterie LFP (Lithium Iron Phosphate) di ultima generazione, abbinate alla tecnologia cell-to-body e, per le versioni top di gamma, a un'architettura a 800 Volt per ottimizzare tempi di ricarica ed efficienza energetica. In **tabella vengono evidenziate alcune configurazioni previste**:

Motorizzazione	Caratteristiche
Mild hybrid	Efficienza e transizione graduale
Plug-in hybrid	Versatilità e autonomia estesa
Elettrica 100%	Emissioni zero, ricarica rapida, 800V

Il sistema infotainment di nuova generazione — battezzato **STLA SmartCockpit** — integra intelligenza artificiale proprietaria, assistenza vocale, servizi connessi e aggiornabili "over the air", allineandosi agli standard delle migliori proposte premium. La strumentazione digitale a binocolo e gli schermi ad alta definizione assicurano una user experience immersiva, valorizzando sicurezza, comfort e piacere di guida.

Le dotazioni ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) includono livello 2 di assistenza, con mantenimento corsia, frenata automatica d'emergenza, riconoscimento segnali stradali e cruise control adattativo. **La nuova offerta si rivolge tanto all'automobilista tradizionale quanto al pubblico attento a innovazione ed ecologia**. In prospettiva futura, non si esclude una versione Quadrifoglio dedicata agli amanti di prestazioni elevate.

Produzione italiana a Melfi: impatto industriale e tempistiche di lancio

La **produzione del nuovo modello avverrà nello stabilimento Stellantis di Melfi, in Basilicata**, punto nevralgico del piano di rilancio per l'industria automobilistica nazionale. Questa scelta industriale — ribadita da Stellantis in occasione di eventi pubblici con il coinvolgimento di Ministero delle Imprese e del Made in Italy — valorizza la filiera produttiva italiana, favorendo know-how locale e ricadute positive in termini di occupazione e indotto.

Melfi è già sede di produzione per altri modelli di alta gamma del gruppo, tra cui **DS N7, Jeep Compass e Lancia Gamma**, tutti basati sulla medesima architettura modulare. I processi sono orientati a tecniche produttive avanzate e sostenibili, con uso di forniture specializzate e attenzione all'impatto ambientale secondo le recenti normative UE su qualità e emissioni.

Relativamente alle tempistiche, la **presentazione ufficiale del modello è programmata per il quarto trimestre 2027**, mentre la produzione e la commercializzazione saranno sincronizzate con la conclusione della produzione di Tonale a Pomigliano d'Arco, così da assicurare continuità di gamma. Questo programma industriale si associa a investimenti mirati nell'ambito del progetto FaSTLANe 2030, rafforzando il ruolo di Melfi come polo d'innovazione e qualità produttiva su scala europea.

Il posizionamento nella gamma Alfa Romeo e confronto con Tonale e Junior

L'arrivo del nuovo SUV compatto determina una riorganizzazione significativa dell'offerta Alfa Romeo, che oggi si dispone strategicamente tra segmento B, C e D. All'interno della lineup attuale si posizionano:

- **Junior:** SUV compatto e urbano, disponibile anche in versione full electric.
- **Tonale:** modello di transizione verso l'ibrido, equilibrato tra efficienza e sportività.
- **Stelvio:** premium di segmento D per chi cerca alte prestazioni e comfort superiore.

Il nuovo modello si collocherà tra la Junior e la Tonale — garantendo continuità nell'offerta del marchio — e offrirà dimensioni ideali sia per la mobilità urbana che per esigenze extraurbane, rispondendo all'espansione della domanda di SUV compatti elettrificati. Il confronto con la Tonale si esprime in termini di contenuti tecnologici più avanzati, motorizzazioni aggiornate e maggiore scelta di varianti di alimentazione.

Rispetto alla Junior, il nuovo SUV si distingue per dotazioni e dimensioni superiori ma conserva l'approccio "driver oriented" tipico di Alfa Romeo, nonché l'identità sportiva e stilistica del marchio. La ridefinizione delle fasce di prezzo e degli allestimenti garantirà una copertura trasversale per molti target, dal giovane alla famiglia, dal cliente high-tech agli estimatori della guida più dinamica.

Tabella confronto sintetico:

Modello	Target	Motorizzazioni
Junior	Urbano, giovane	Mild Hybrid, Elettrico
Tonale	Versatile, famiglia	Mild Hybrid, Plug-in Hybrid
Nuovo SUV	Clientela trasversale	Mild Hybrid, Plug-in, Elettrico

Le prospettive del nuovo SUV nel mercato e per il futuro del marchio

Le **prospettive di crescita del mercato europeo dei SUV compatti** sono confermate dai dati delle principali associazioni di categoria (ACEA, ANFIA). L'impegno di Alfa Romeo nell'ampliamento dell'offerta elettrica e ibrida mira a soddisfare richieste sempre più differenziate, con un modello che coniuga valori estetici italiani e tecnologie di mobilità intelligente.

L'inserimento della nuova proposta all'interno della strategia Stellantis Fastlane 2030 valorizza la forza industriale e innovativa del marchio, promuovendo una mobilità sostenibile che non rinuncia alla sportività e al piacere di guida tradizionali. *Il nuovo modello, con le sue caratteristiche, design contemporaneo e soluzioni digitali avanzate, rafforza la competitività dell'intera gamma, proiettando l'identità Alfa Romeo verso una dimensione europea e globale.*

La produzione nazionale, il continuo trasferimento di know-how e l'affermazione

dell'eccellenza italiana nell'automotive suggeriscono una traiettoria di crescita solida.

L'introduzione di questo SUV si configura come un passaggio chiave per le strategie di posizionamento e per l'incontro con le nuove esigenze di una clientela evoluta, consapevole ed esigente, contribuendo al consolidamento della credibilità e del valore del marchio sullo scenario internazionale.



Articolo precedente

Nuova Audi A3 2026, più tecnologia premium per rilanciare la sfida tra le compatte

Di più dello stesso autore



Nuova Audi A3 2026, più tecnologia premium per rilanciare la sfida tra le compatte

I due nuovi SUV si chiamano Grizzly: il video rivelatore, la gaffe e quei fari che fanno già discutere



Xpeng L03, il SUV da 25.000 euro firmato da un ex designer Ferrari: tecnologia, autonomia e arrivo in Italia



ANFIA & Trade Automotive: i dati aggiornati ad aprile 2026 - Io Carrozziere

ANFIA & Trade Automotive: i dati aggiornati ad aprile 2026

Home / News / ANFIA & Trade Automotive: i dati aggiornati ad aprile 2026

ANFIA & Trade Automotive: i dati aggiornati ad aprile 2026

21 Luglio 2026

X LinkedIn WhatsApp Telegram Condividi via Email Stampa

Nel periodo gennaio - aprile del 2026, l'import di autoveicoli nuovi in valore verso l'Italia risulta in crescita (+9,2% rispetto al primo quadrimestre del 2025). Il comparto delle autovetture, mostra incrementi nelle importazioni (+11,8%), e al contrario modo quello dei veicoli industriali cala del -9,7%. Al contrario, l'export in valore risulta in crescita rispetto a quello dei primi quattro mesi del 2025, dello 0,8%: il valore dei veicoli industriali, nel periodo analizzato del 2026, cresce dello 0,7%; le autovetture esportate, allo stesso modo, sono in crescita dello 0,9%. Il saldo è negativo per circa -8,3 miliardi di Euro per le autovetture e positivo di circa 218,2 milioni per i veicoli industriali. Mentre l'import di autoveicoli ha origine quasi totalmente da paesi europei (l'86,4% del valore totale importato), nel primo quadrimestre del 2026, l'export con destinazione Europa rappresenta il 66,6% del totale. Tra i paesi di destinazione extra europei, gli Stati Uniti rimangono il primo mercato (15,6%), seguiti da Giappone (5,4%) e Corea del Sud (1,3%).

Per quanto riguarda il comparto della componentistica, nel periodo analizzato, incrementano l'import, del 9,0%, e l'export del 4,6%, con un saldo positivo di circa 2,2 miliardi di euro (era di 2,3 miliardi nello stesso periodo del 2025). L'Europa rappresenta il 79,5% del valore dell'import e l'82,3% del valore dell'export. Al di fuori del continente europeo, la prima macroarea di origine è l'Asia, da cui l'Italia importa il 15,2% di parti e componenti (in valore), mentre la prima macroarea di destinazione dell'export è il Nord America con il 6,8% del totale.

Lo Stato da cui importiamo e a cui esportiamo più componentistica automotive è la Germania, che, rispettivamente rappresenta il 24,1% delle importazioni ed il 19,2% delle esportazioni del trade italiano. Seguono, nell'ordine, a completare la Top3, la Francia e la Cina per quanto riguarda le importazioni e Francia e Spagna considerando le esportazioni.

Articoli Correlati



Industria automotive italiana: ricostruire una filiera competitiva mettendo al centro il consumatore

Industria automotive italiana: ricostruire una filiera competitiva mettendo al centro il consumatore

Home / News / Industria automotive italiana: ricostruire una filiera competitiva mettendo al centro il consumatore

Industria automotive italiana: ricostruire una filiera competitiva mettendo al centro il consumatore

19 Luglio 2026

X LinkedIn WhatsApp Telegram Condividi via Email Stampa

Mettere il consumatore al centro e puntare su ibrido, elettrico, digitale e qualità del prodotto. Sono queste le sfide che l'industria automotive italiana ed europea dovrà puntare nei prossimi anni per essere competitiva a livello globale. Secondo l'analisi di MECSPE, realizzata sulla base del Global Automotive Consumer Study 2026 di Deloitte, nella scelta di un nuovo veicolo sarà sempre più determinante la qualità del prodotto, indicata dal 51% degli italiani, davanti al prezzo (49%) e alle performance (38%).

Allo stesso tempo, cresce il peso della componente digitale: quasi la metà degli italiani considera fondamentale l'ecosistema tecnologico di bordo (al pari dello smartphone) e il 40% si dichiara pronto a utilizzare funzioni basate sull'intelligenza artificiale, contro una media europea del 31%. Numeri che evidenziano una maggiore attenzione da parte dei consumatori italiani verso le tecnologie digitali applicate all'automobile rispetto al resto d'Europa. Tradotto: la filiera manifatturiera è chiamata nei prossimi anni a una trasformazione più ampia, in cui la componente meccanica si integra sempre più con hardware e software lungo l'intera catena produttiva, favorendo lo sviluppo di componentistica elettronica e sensoristica sempre più sofisticate.

"Il consumatore italiano mostra un approccio sempre più pragmatico alla mobilità del futuro: valuta prima di tutto qualità, prezzo e performance del veicolo", dichiara Franco Orsogna, Responsible for Automotive Sector di Deloitte Central Mediterranean. "L'elettrico è progressivamente più sdoganato, ma la scelta resta legata a fattori molto concreti, come il costo di utilizzo, gli incentivi e la praticità della ricarica quotidiana. Allo stesso tempo cresce con decisione il peso dei servizi digitali e connessi: gli automobilisti italiani sono sempre più disposti a pagare per funzioni di sicurezza, assistenza e personalizzazione, soprattutto quando generano un valore reale e tangibile. La trasformazione del comparto automotive riguarda quindi l'intero ecosistema, dal prodotto alle tecnologie, fino ai servizi e al post-vendita. Una sfida che chiama in causa direttamente la capacità della manifattura di integrare competenze meccaniche, elettroniche e digitali sempre più interconnesse."

Per rispondere a queste sfide servono investimenti, tanta innovazione e nuove competenze, così da trasformare la transizione in un'occasione di rilancio. Sicuramente l'automazione e la robotica per migliorare l'efficienza produttiva (per il 34% delle imprese), così come la digitalizzazione e l'interconnessione dei processi (33%) e la personalizzazione e la produzione su misura (31%) sono, secondo gli imprenditori, le principali tendenze che stanno emergendo, o che si rafforzeranno nei prossimi anni per rendere le fabbriche moderne. In questo scenario serve una guida in grado di aiutare realmente gli imprenditori a trovare la soluzione adatta per migliorare l'attività produttiva della propria impresa. MECSPE racchiude tutto questo: un evento che si conferma sempre più un osservatorio privilegiato e un punto di incontro e confronto per le imprese chiamate a interpretare il cambiamento del comparto, potendo contare su iniziative dedicate come quella in collaborazione con **ANFIA** - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, che valorizza il legame tra formazione, ricerca e industria attraverso progetti capaci di avvicinare le nuove generazioni di ingegneri alle trasformazioni dell'automotive, dalle tecnologie ibride e elettriche alle soluzioni driverless.

A questo si affiancano progetti e iniziative speciali come MECSPE LAB - Spazio Innovazione, pensato per anticipare le tendenze del mercato e favorire il confronto tra imprese, partner tecnologici ed esperti e l'Arena Additive Manufacturing, spazio di approfondimento dedicato alle tecnologie additive che offre momenti dimostrativi, tavole rotonde, case study e occasioni di aggiornamento sulle principali evoluzioni dell'industria.

Articoli Correlati



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

Economia

Anfia, i marchi cinesi conquistano il 10,5% del mercato europeo

A giugno i principali gruppi hanno aumentato le immatricolazioni dell'85,6%

TORINO, 23 luglio 2026, 10:52

Redazione ANSA

Condividi



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

I brand cinesi in Europa, considerando solo i principali gruppi (Geely Group, Byd, Saic Motor, Chery Automobile e Leapmotor), registrano un incremento dei volumi dell'85,6% nel mese, passando da una quota di mercato del 6,4% a giugno 2025 al 10,5% a giugno 2026.

Lo mette in evidenza l'Anfia.

Nel primo semestre, le immatricolazioni dei gruppi cinesi sono circa 550mila - spiega - con una quota di mercato che si attesta al 9,3%.

"Questo deve sollecitare i regolatori europei a porre finalmente l'attenzione sulla valorizzazione della produzione europea, sia di veicoli che di componenti", dice il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori.

Riproduzione riservata © Copyright ANSA

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

AUTO EUROPA: ANFIA, IN II SEMESTRE STIMA RALLENTAMENTO, PREVEDE +0,5% NEL 2026

24 ORE
Radiocor

Va valorizzata la produzione dell'Ue (Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 23 lug - 'Se il primo semestre dell'anno si assesta su una variazione positiva del 5,7% per il mercato auto dell'Unione europea, per la seconda metà del 2026 si stima, invece, un rallentamento. Secondo le previsioni di Anfia, l'anno potrebbe chiudersi poco sopra 10,8 milioni di unità, appena lo 0,5% in più rispetto ai volumi del 2025'. E' quanto ha dichiarato Roberto Vavassori, presidente di Anfia (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica), dopo la pubblicazione dei dati Acea sul mercato auto europeo. 'Nel primo semestre, le immatricolazioni dei Gruppi cinesi sono circa 550mila, con una quota di mercato che si attesta al 9,3%. Questo deve sollecitare i regolatori europei a porre finalmente l'attenzione sulla valorizzazione della produzione europea, sia di veicoli che di componenti', ha aggiunto Vavassori, sottolineando che 'dobbiamo preservare e ridare centralità al mercato, all'occupazione e alle competenze tecnologiche europee, anche nell'ottica del ruolo che svolgono in termini di autonomia strategica del continente'.

Com-Fla-

(RADIOCOR) 23-07-26 10:45:35 (0310) 5 NNNN

Titoli citati nella notizia

NOME	PREZZO ULTIMO CONTRATTO	VAR %	ORA	MIN OGGI	MAX OGGI	APERTURA
Acea	22,12	-0,98	11.51.51	22,08	22,46	22,20

TAG

PRODUZ. DISTRIBUZ. ENERGIA ELETTRICA GAS E ACQUA
ACEA CONGIUNTURA PRODUZIONE INDUSTRIALE ITA

Anfia, i marchi cinesi conquistano il 10,5% del mercato europeo

ANSA

A giugno i principali gruppi hanno aumentato le immatricolazioni dell'85,6%

23 luglio 2026



TORINO, 23 LUG - I brand cinesi in Europa, considerando solo i principali gruppi (Geely Group, Byd, Saic Motor, Chery Automobile e Leapmotor), registrano un incremento dei volumi dell'85,6% nel mese, passando da una quota di mercato del 6,4% a giugno 2025 al 10,5% a giugno 2026. Lo mette in evidenza l'Anfia. Nel primo semestre, le immatricolazioni dei gruppi cinesi sono circa 550mila - spiega - con una quota di mercato che si attesta al 9,3%. "Questo deve sollecitare i regolatori europei a porre finalmente l'attenzione sulla valorizzazione della produzione europea, sia di veicoli che di componenti", dice il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori. (ANSA).

TORINO

Anfia

i marchi cinesi conquistano il 10

5% del mercato europeo

Bresciaoggi è su Whatsapp. [Clicca qui](#) per iscriverti al nostro canale e rimanere aggiornato in tempo reale.

Economy

23 Luglio 2026



Costruire News

Economy FRANCHISING

RICERCA

IMPRESE | LAVORO | DIGITAL | MERCATI | SOSTENIBILITÀ | STORIE | PROFESSIONISTI | ALTRE ▼

Home > Economia&Imprese > Auto, l'avanzata dei marchi cinesi cambia gli equilibri del mercato europeo

Auto, l'avanzata dei marchi cinesi cambia gli equilibri del mercato europeo

A giugno le immatricolazioni dei principali costruttori asiatici crescono dell'85,6%, mentre nel primo semestre sfiorano le 550 mila unità

Di Redazione Web - 23/07/2026



L'industria automobilistica europea si trova davanti a un cambiamento che appare sempre più strutturale. Mese dopo mese i costruttori cinesi rafforzano la loro presenza nel Vecchio Continente, conquistando quote di mercato e mettendo sotto pressione i



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

produttori tradizionali. L'accelerazione registrata a giugno conferma una tendenza che non riguarda più soltanto il comparto delle auto elettriche, ma l'intero settore, alimentando il dibattito sulla **competitività industriale**, sulla **politica commerciale europea** e sulla capacità dell'industria continentale di difendere la propria posizione.



Quota di mercato in forte crescita

I numeri raccontano con chiarezza la velocità del fenomeno. Secondo le elaborazioni di **ANFIA**, considerando i principali gruppi automobilistici cinesi – **Geely, BYD, SAIC Motor, Chery Automobile e Leapmotor** – le immatricolazioni in Europa sono aumentate dell'**85,6%** nel mese di giugno rispetto allo stesso periodo del 2025. La quota di mercato è così salita dal **6,4%** al **10,5%**, un risultato che testimonia la crescente capacità dei marchi asiatici di conquistare clienti europei.

Un semestre da oltre mezzo milione di vetture

L'espansione non riguarda soltanto il dato mensile. Nei primi sei mesi dell'anno le immatricolazioni dei principali costruttori cinesi hanno raggiunto circa **550 mila veicoli**, pari a una quota di mercato del **9,3%** sull'intero mercato europeo. Un risultato che conferma come la crescita sia ormai **costante**, sostenuta da un'offerta sempre più ampia, da modelli tecnologicamente competitivi e da una politica di prezzi particolarmente aggressiva rispetto ai concorrenti occidentali.

L'allarme della filiera europea

Di fronte a questi numeri cresce la preoccupazione dell'industria continentale. Il presidente di **ANFIA**, Roberto Vavassori, sottolinea la necessità che le istituzioni europee intervengano con maggiore decisione per sostenere la **produzione europea** sia di autoveicoli sia di componentistica. L'obiettivo, secondo l'associazione della filiera automobilistica italiana, è rafforzare la competitività del sistema industriale europeo in una fase caratterizzata da una concorrenza internazionale sempre più intensa e da profondi cambiamenti tecnologici.

La sfida per il futuro dell'automotive

La crescita dei costruttori cinesi rappresenta ormai uno dei principali fattori di



trasformazione del mercato automobilistico europeo. L'espansione dei brand asiatici, favorita da investimenti, innovazione e strategie commerciali aggressive, costringe i produttori storici a ripensare modelli industriali e politiche di sviluppo. La partita si giocherà nei prossimi anni sulla capacità dell'Europa di coniugare **innovazione**, **competitività** e **tutela della filiera**, in un settore strategico per l'economia e l'occupazione del continente.

[auto](#) [UE](#)

Articolo precedente

EasyJet paga il conto della crisi in Medio Oriente: utili giù del 70%

Articolo successivo

Frodi nei pagamenti digitali, carte più colpite ma i bonifici causano le perdite maggiori



Redazione Web

ARTICOLI CORRELATI ALTRO DALL'AUTORE



Acea, utile in forte crescita nel primo semestre 2026: confermata la guidance



Frodi nei pagamenti digitali, carte più colpite ma i bonifici causano le perdite maggiori



EasyJet paga il conto della crisi in Medio Oriente: utili giù del 70%



CRISI D'IMPRESA

PREVIENI, GESTISCI E RISOLVI CON NOI
POTENZIALI SITUAZIONI DI CRISI
PER LA TUA IMPRESA, IN LINEA CON
LE RESPONSABILITÀ DEL NUOVO CODICE

consiliumcom.com Consilium

EcoTODAY



Acea, utile in forte crescita nel primo semestre 2026: confermata la...

Redazione Web - 23/07/2026

Acea, società quotata al MidCap e attiva nella gestione integrata dell'acqua, nelle reti elettriche e nell'ambiente, ha comunicato i risultati finanziari del 1° semestre...



Sicily by Car accelera nel 2026: ricavi da noleggio in crescita...

23/07/2026



Compliance fiscale, a Napoli il primo protocollo tra commercialisti e Confindustria

21/07/2026



Confimprese rinnova il consiglio direttivo: 39 consiglieri, 18 nuovi ingressi

21/07/2026



Carta e cartone, la Lombardia supera le 658.000 tonnellate raccolte nel...

21/07/2026

Scopri di più

IL TUO GIORNALE PREFERITO SU Google



LA VOCE

AGGIORNAMENTI
SCARICA L'APPSCOPRI COSA FARE
EVENTI &
APPUNTAMENTIRESTA AGGIORNATO
NEWSLETTEREdicola
Digitale

Shop

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

La Voce degli Animali Costume e Società Pianeta Sanità Economia Dai Comuni Le Interviste Turismo CR Piemonte DAL TERRITORIO

...OTHERWISE WE ARE LOST
SUONERIA
26 - 27
SETTIMA TORINESE

ABBONATI ORA!

SODRELLI
SETTIMA

Giornale La Voce

Attualità

Attualità

L'invasione silenziosa dell'auto cinese: in Europa un mercato su dieci parla mandarino

A giugno le immatricolazioni dei principali gruppi asiatici sono aumentate dell'85,6%. In sei mesi vendite circa 550 mila vetture. Anfia avverte Bruxelles: «È il momento di valorizzare davvero la produzione europea»



VIRGINIA SERPE

Email:

media@giornalelavoce.it

23 LUGLIO 2026 - 11:33

• CLICCA IL BOT
IN FONDO• ACCEDI AL TUO
ACCOUNT GOO• AGGIUNGI GIO
LA VOCE TRA LE
CHE PREFERISC

Preferenze fonti

Aggiungi o modifica le tue fonti preferite in qualsiasi momento. Seleziona quella fonte in base alle tue preferenze di lettura e di ricerca.

Seleziona per modificare le tue fonti preferite.

Giornale La Voce

Giornale La Voce

CLICCA E AGG
GIORNALE LA

L'invasione silenziosa dell'auto cinese: in Europa un mercato su dieci parla mandarino. L'avanzata non è più una promessa né una minaccia confinata alle analisi degli esperti. Le automobili cinesi sono ormai una presenza stabile sulle strade europee e, soprattutto, nei concessionari. A giugno 2026 i principali gruppi della Repubblica popolare hanno conquistato il **10,5% del mercato continentale**, contro il 6,4% dello stesso mese del 2025. In appena un anno, i volumi sono aumentati dell'85,6%.

Il dato elaborato dall'Anfia considera Geely Group, Byd, Saic Motor, Chery Automobile e Leapmotor. Cinque gruppi che stanno occupando spazi sempre più ampi in Europa attraverso marchi propri, partecipazioni societarie, alleanze industriali e reti commerciali costruite a grande velocità.

Nei primi sei mesi del 2026 le immatricolazioni riconducibili a questi produttori hanno raggiunto **circa 550 mila unità**, con una quota complessiva del 9,3%. Significa che quasi un'automobile nuova ogni dieci venduta nel mercato europeo appartiene ormai a uno dei grandi gruppi cinesi presi in esame dall'associazione italiana della filiera automotive.

È un'accelerazione che assume ancora più peso se confrontata con l'inizio dell'anno. A gennaio 2026 **Anfia** rilevava, per un gruppo più ristretto di **costruttori indicati nelle statistiche Acea**, una quota del 5,5%, contro il 4,5% di dodici mesi prima. A giugno, includendo i maggiori operatori oggi attivi, il livello ha superato la soglia simbolica del 10%.

La crescita avviene mentre il mercato automobilistico europeo sta cambiando profondamente. Le nuove immatricolazioni nell'Unione Europea sono aumentate del 5,7% nel primo semestre del 2026, ma il vero spostamento riguarda le motorizzazioni: le auto elettriche hanno raggiunto il 20,7% del mercato, le ibride tradizionali il 37,3% e le plug-in il 9,8%. A giugno, considerando insieme tutti i modelli elettrificati, la quota è arrivata al **68,9%**.

È proprio su questo terreno che i produttori cinesi hanno costruito il proprio vantaggio. Batterie, software, sistemi elettronici e piattaforme elettriche rappresentano da anni il centro della loro strategia industriale. Mentre molti costruttori europei devono riconvertire stabilimenti progettati per motori a benzina e diesel, le aziende asiatiche sono entrate direttamente nella nuova fase del mercato.

I marchi cinesi offrono spesso vetture ricche di tecnologia, dotazioni complete e prezzi inferiori rispetto ai modelli europei della stessa categoria. Telecamere, schermi di grandi dimensioni, sistemi avanzati di assistenza alla guida e autonomie sempre più competitive vengono proposti anche sui modelli di fascia media.

La competizione non si gioca però soltanto sul prezzo finale. Dietro la crescita cinese esiste un'intera filiera integrata: produzione delle celle, raffinazione delle materie prime, assemblaggio delle batterie, elettronica di potenza e sviluppo dei software. La Cina dispone inoltre di un mercato interno enorme, che consente alle imprese di produrre su vasta scala e ridurre i costi.

Secondo Acea, già nel 2024 oltre il 20% delle automobili elettriche vendute nell'Unione risultava prodotto in Cina, comprendendo sia i marchi cinesi sia le vetture di aziende occidentali assemblate negli impianti asiatici. I soli brand cinesi rappresentavano allora circa l'8% di quel segmento. Il dato del giugno 2026 mostra che la penetrazione si è ormai allargata ben oltre il perimetro delle sole elettriche.

A lanciare l'allarme è **Roberto Vavassori**, presidente dell'Anfia. «Questo deve sollecitare i regolatori europei a porre finalmente l'attenzione sulla valorizzazione della produzione europea, sia di veicoli che di componenti», ha dichiarato commentando i numeri.

Le parole scelte non sono casuali. L'associazione non chiede semplicemente nuove barriere alle importazioni, ma una politica capace di sostenere la produzione sul territorio europeo. Il punto, per la filiera, non è soltanto quale marchio compaia sulla carrozzeria, ma dove vengano progettate e costruite le automobili, le batterie, i sistemi elettronici e i singoli componenti.

Edicola digitale

Leggi l'ultima edizione
Acquista l'edizione



I più letti



Attualità

Chiude la scuola più piccola d'Italia. Aveva due alunni e conquistò il Festival di Sanremo



Meteo

Grandine come noci e nubifragi: il maltempo travolge le Valli di Lanzo, allerta per il Torinese



Attualità

Estrazioni Lotto, SuperEnalotto e 10eLotto di venerdì 3 luglio 2026: tutti i numeri vincenti



Attualità

Estrazioni Lotto, SuperEnalotto e 10eLotto di venerdì 17 luglio 2026: tutti i numeri vincenti



Ultimi Video



Un veicolo venduto con un **marchio europeo può essere prodotto in Cina**. Allo stesso modo, un'azienda cinese può decidere di aprire uno stabilimento nell'Unione, acquistare componenti locali e creare occupazione. La distinzione tra automobile europea e cinese sta quindi diventando meno immediata rispetto al passato.

L'industria chiede per questo regole che premino il cosiddetto **contenuto locale**, cioè la quota del valore di un veicolo generata all'interno dell'Unione. Una scelta che potrebbe legare gli incentivi pubblici non soltanto alle emissioni dell'automobile, ma anche al luogo di produzione, alla provenienza delle batterie e alla sostenibilità della filiera.



Il problema riguarda direttamente l'occupazione. L'automotive europeo sostiene circa 13,6 milioni di posti di lavoro e rappresenta più dell'**8% dell'occupazione manifatturiera dell'Unione**. Ogni perdita di volumi negli stabilimenti si trasferisce lungo un sistema fatto di aziende di componentistica, logistica, lavorazioni meccaniche, ricerca e servizi.

Per Paesi come l'Italia, dove la filiera è composta da migliaia di imprese specializzate, il rischio non riguarda soltanto le grandi fabbriche automobilistiche. Riguarda soprattutto i fornitori che per decenni hanno prodotto motori, cambi, sistemi di scarico e componenti destinati ai veicoli termici.

La trasformazione verso l'elettrico riduce il numero delle parti meccaniche necessarie e trasferisce una quota crescente del valore verso batterie, semiconduttori e software. Se l'Europa non riuscirà a costruire una propria catena industriale in questi settori, potrebbe sostituire la dipendenza dal petrolio con quella dalle tecnologie e dai componenti asiatici.

Bruxelles ha già tentato di reagire. **Dal 30 ottobre 2024** sono in vigore dazi compensativi sulle automobili elettriche a batteria importate dalla Cina. La Commissione aveva concluso che la catena produttiva cinese beneficiava di sussidi considerati sleali e rappresentava una minaccia economica per i produttori dell'Unione.

Le aliquote variano a seconda delle aziende e del livello di collaborazione fornito durante l'indagine. I dazi si aggiungono alla tariffa ordinaria sulle importazioni, ma non hanno fermato l'espansione dei gruppi cinesi. I dati di giugno mostrano anzi che la **crescita è proseguita con forza**. Una delle ragioni è che le misure europee riguardano le vetture completamente elettriche prodotte in Cina, non l'intera gamma dei marchi asiatici. I gruppi possono quindi spingere sulle ibride, sulle plug-in e sui modelli con motore termico, oppure valutare l'assemblaggio direttamente in Europa.

Le aziende cinesi stanno inoltre modificando le proprie strategie. Alcune hanno annunciato stabilimenti nel continente, altre cercano accordi con produttori europei. La **produzione locale** permette di aggirare almeno in parte l'effetto dei dazi, ridurre i costi logistici e presentarsi non più soltanto come esportatori, ma come investitori industriali.

La Commissione europea ha anche aperto alla possibilità di accettare impegni sui prezzi minimi. Nel gennaio 2026 ha pubblicato linee guida per le imprese interessate a proporre soluzioni alternative ai dazi, purché capaci di eliminare gli effetti dei sussidi contestati. Nel febbraio successivo è stato accettato un primo accordo relativo alla Cupra Tavascan prodotta in Cina da Volkswagen Anhui.

Questo dimostra quanto il confine industriale sia diventato complesso. La **Cupra** è un marchio del gruppo tedesco Volkswagen, ma il modello viene costruito in Cina attraverso una società partecipata. Il problema, dunque, non può essere ridotto a uno scontro lineare tra aziende europee e aziende cinesi.

Bastonati, insultati, costretti a esibirsi. L'inferno degli animali nel circo (VIDEO)



Luppulo e risate. Tutto esaurito al Mandria Beer Festival con Cavallari, Chiodaroli e Villata



Firenze Canavese, l'incendio non si ferma: quindici incendi del Canavese sulla Paraj Air



STAGIONE TEATRALE 26 27 OTHERWISE WE ARE LOST SUONERIA SETTIMO TORINESE

Prima le fai, meno le paghi!
CAMBIA ORA LE TUE FINESTRE E LE PAGHI IL 35% IN MENO
Dall'1° gennaio 2027, il Bonus Casa scenderà dal 50% al 35% per la prima casa e dal 35% al 30% per le altre



fresia alluminio
More info: [FRESIALUMINIO.COM](https://www.fresialuminum.com)

L'Europa deve contemporaneamente proteggere la propria industria, rispettare gli impegni sulla riduzione delle emissioni e offrire ai cittadini automobili elettriche accessibili. Impedire l'ingresso dei modelli meno costosi potrebbe rallentare la transizione ecologica; permettere una penetrazione incontrollata rischierebbe invece di indebolire definitivamente gli stabilimenti continentali.

Nel marzo 2025 la Commissione ha presentato un piano d'azione per il **futuro dell'industria automobilistica**, fondato su innovazione, digitalizzazione, mobilità pulita, rafforzamento della filiera delle batterie e semplificazione normativa. Tra le misure previste figurava anche uno stanziamento di 1,8 miliardi di euro per costruire una catena competitiva e sicura delle materie prime destinate alle batterie.

Alla fine del 2025 Bruxelles ha poi varato un nuovo pacchetto per l'automotive, con interventi rivolti alla semplificazione degli obblighi amministrativi e alla competitività industriale. La Commissione stima che la riduzione degli adempimenti possa generare per i produttori risparmi per **circa 706 milioni di euro all'anno**. Per la filiera, tuttavia, semplificare non basta. La vera sfida è ridurre il divario nei costi dell'energia, accelerare gli investimenti sulle batterie, favorire la domanda di veicoli elettrici e garantire che gli incentivi pubblici sostengano anche il lavoro e la produzione europei.

I produttori cinesi non avanzano soltanto perché **vendono a prezzi più bassi**. Crescono perché hanno interpretato prima degli altri la trasformazione dell'automobile in un dispositivo digitale su quattro ruote. Il software, la connettività e la gestione della batteria sono diventati elementi decisivi quanto il motore e la qualità della carrozzeria.

Molte aziende europee conservano competenze elevate nella sicurezza, nella progettazione, nella dinamica di guida e nella forza dei marchi. Ma stanno rincorrendo sul terreno delle piattaforme digitali e della rapidità nello sviluppo dei prodotti. Un modello cinese può arrivare sul mercato in tempi molto più brevi rispetto ai tradizionali cicli industriali europei.

C'è poi il fattore consumatore. Per **una famiglia che deve acquistare un'automobile**, l'origine del marchio può contare meno rispetto al prezzo, alla garanzia, all'autonomia e alla dotazione tecnologica. La maggiore familiarità con smartphone ed elettronica cinese ha inoltre ridotto una parte della diffidenza che accompagnava i primi ingressi nel mercato.

La qualità percepita è migliorata rapidamente. I nuovi produttori hanno imparato dagli **errori iniziali, aperto centri di progettazione in Europa e assunto dirigenti provenienti dalle case occidentali**. Anche le reti di vendita e assistenza, un tempo considerate il principale punto debole, stanno diventando più estese.

Rimane però l'incognita del valore dell'usato, della disponibilità dei ricambi e della tenuta dei marchi nel lungo periodo. Non tutti i gruppi presenti oggi riusciranno necessariamente a consolidarsi. Il mercato cinese stesso è attraversato da una competizione durissima, con numerosi produttori e margini sempre più ridotti.

I gruppi citati da **Anfia** dispongono comunque di dimensioni e strategie differenti. Geely controlla o partecipa a marchi internazionali come **Volvo, Polestar e Lotus**. **Byd** è uno dei maggiori produttori mondiali di veicoli elettrificati e realizza internamente anche batterie e componenti. Saic Motor opera in Europa soprattutto attraverso il marchio MG, di origine britannica ma controllato dal gruppo cinese.

Chery sta ampliando la propria presenza con diversi marchi e una gamma che comprende elettriche, ibride e modelli tradizionali. Leapmotor ha invece stretto **un'alleanza con Stellantis**, che ne sostiene l'espansione internazionale. È l'esempio più evidente di come la concorrenza possa trasformarsi anche in collaborazione industriale. La crescita cinese, dunque, non significa automaticamente la scomparsa dei produttori europei. Può portare investimenti, accordi e nuova occupazione, ma soltanto se l'Unione riuscirà a negoziare da una posizione di forza e a fissare condizioni chiare.

Il rischio indicato da Anfia è che il mercato europeo venga utilizzato principalmente come destinazione commerciale, mentre il valore industriale, la ricerca e la produzione delle componenti più strategiche restino altrove. In questo scenario, l'Europa continuerebbe a vendere automobili, ma perderebbe progressivamente la capacità di costruirle. Il **10,5% raggiunto a giugno** è perciò molto più di una percentuale. È il segnale di un cambiamento negli equilibri mondiali dell'automobile. I dazi hanno rallentato alcune importazioni, ma non hanno cancellato il vantaggio costruito dalla Cina nella tecnologia elettrica.

Per Bruxelles la scelta non è più tra difendere il vecchio motore a combustione oppure aprire senza condizioni ai nuovi concorrenti. La sfida è costruire un'industria europea capace di produrre vetture pulite, tecnologiche e accessibili senza sacrificare occupazione e competenze. La corsa è già cominciata. E mentre l'Europa discute le regole della transizione, **le automobili cinesi hanno già occupato un posto su dieci nel suo mercato**.

**Arriva in Italia il primo AutoveloX con l'IA: scopre chi usa WhatsApp mentre guida. Ecco dove è stato posizionato**

Il sistema sperimentale riconosce l'uso dello smartphone, la cintura non allacciata e controlla assicurazione e revisione attraverso la targa

**Addio a Mauro Merlo, il patron che accese le notti del Canavese**

Aveva 74 anni. Con i fratelli Giancarlo e Adriano trasformò il caseificio di famiglia nel Pin Up, la discoteca simbolo degli anni Ottanta. Martedì i funerali nella chiesa parrocchiale di Volpiano

**Ceresole Reale, scende dall'auto ma il freno a mano non tiene: la Fiat 500L rotola nella scarpata al Nivolet**

Secondo una prima ricostruzione, il freno a mano non avrebbe tenuto correttamente

Tag

Roberto Vavassori, Cina, Unione Europea, Geely Group, BYD, SAIC Motor, Chery Automobile, Leapmotor, MG, Cupra

Commenti scrivi/Scopri i commenti ✓

Condividi le tue opinioni su Giornale La Voce



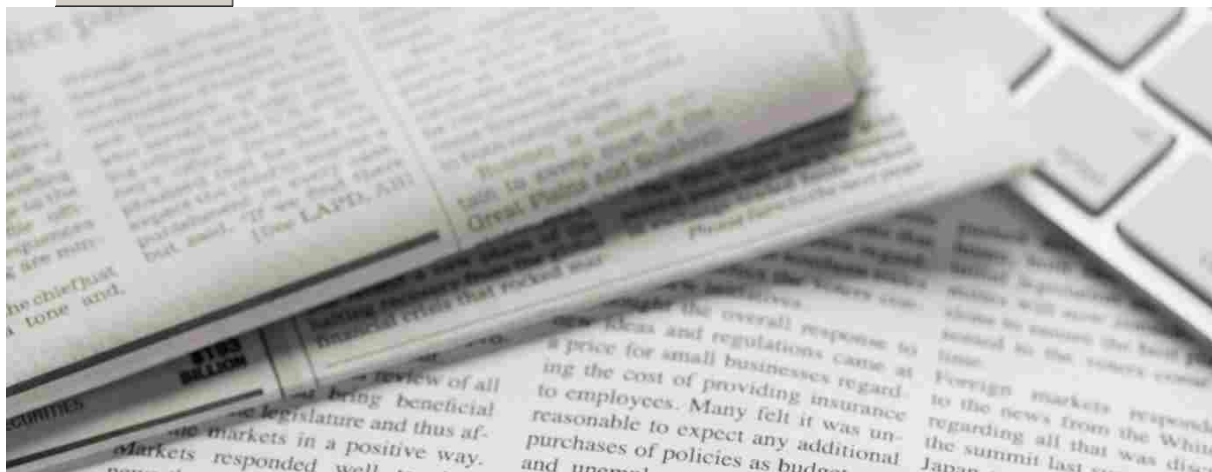
Caratteri rimanenti: 400

Invia

Resta aggiornato, iscriviti alla nostra newsletter

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

Email



Dentro la notizia La newsletter del giornale La Voce

 **Connessi al Futuro con l'Università
Digitale più scelta in Italia*****Scopri di più***Fonte dati MUR -
iscritti A.A. 2024/2025[Home](#)[Ultime Notizie](#)[Cronaca](#)[Attualità](#)[Torino](#)[Italia](#)[Esteri](#)[Calcio Italia](#)[Vetrine](#)[Necrologie](#)[Pubblicità](#)[Contatti](#)[Cookies Policy](#)[Privacy Policy](#)[Termini e Condizioni](#)[Dichiarazione di accessibilità](#)[Aggiorna le preferenze sui cookie](#)**LA VOCE****FILC**
FEDERAZIONE
ITALIANA
EDITORI



Accedi

Riforme in stallo



Pierfrancesco De Robertis

ECONOMIA

Abbonamento online

Primo mese a 1 €



Video Fakir Accusa del Viminale Tragedia di Magdalena Vasco dal sindaco Paolo Belli indagato Hotel Riccione

CITTÀ ▾

MENÙ ▾

SPECIALI ▾

VIDEO

ULTIM'ORA

Ricerca

23 lug 2026

Home Economia Ultima ora **Anfia**, i marchi cinesi conquistano il 10,5% del mercato europeoREDAZIONE
ECONOMIA

Anfia, i marchi cinesi conquistano il 10,5% del mercato europeo

A giugno i principali gruppi hanno aumentato le immatricolazioni dell'85,6%



A giugno i principali gruppi hanno aumentato le immatricolazioni dell'85,6%



Ricevi le notizie de il Resto del Carlino su Google

Seguici

brand cinesi in Europa, considerando solo i principali gruppi (Geely Group, Byd, Saic Motor, Chery Automobile e Leapmotor), registrano un incremento dei volumi dell'85,6% nel mese, passando da una quota di mercato del 6,4% a giugno 2025 al 10,5% a giugno 2026. Lo mette in evidenza [l'Anfia](#).

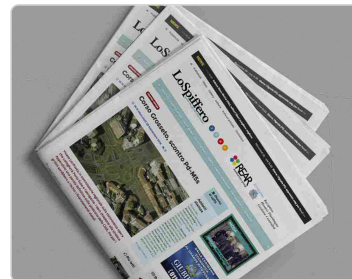
Nel primo semestre, le immatricolazioni dei gruppi cinesi sono circa 550mila - spiega - con una quota di mercato che si attesta al 9,3%. "Questo deve sollecitare i regolatori europei a porre finalmente l'attenzione sulla valorizzazione della produzione europea, sia di veicoli che di componenti", dice il presidente [dell'Anfia](#), Roberto Vavassori.



© Riproduzione riservata

Anfia, i marchi cinesi conquistano il 10,5% del mercato europeo

I brand cinesi in Europa, considerando solo i principali gruppi (Geely Group, Byd, Saic Motor, Chery Automobile e Leapmotor), registrano un incremento dei volumi dell'85,6% nel mese, passando da una quota di mercato del 6,4% a giugno 2025 al 10,5% a giugno 2026. Lo mette in evidenza l'Anfia. Nel primo semestre, le immatricolazioni dei gruppi cinesi sono circa 550mila - spiega - con una quota di mercato che si attesta al 9,3%. "Questo deve sollecitare i regolatori europei a porre finalmente l'attenzione sulla valorizzazione della produzione europea, sia di veicoli che di componenti", dice il presidente dell'Anfia, Roberto Vavassori.



Mobilità

.NEWS

PRESS
AGENCY

Mercato auto Ue in corsa a giugno, ma Roberto Vavassori (Anfia) frena gli entusiasmi

La spinta elettrica e l'avanzata dei brand cinesi guidano le vendite, mentre l'Italia resta indietro

 Provate per voi

 Dacia Sandero Stepway Extreme Up: mix perfetto tra praticità, stile e risparmio

Con linee robuste, assetto rialzato e tagli color rame, non passa inosservata - VIDEO

 25/06/2025 13:00

 Più lette

A Torino, il 23 luglio 2026, l'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (Anfia) ed Acea hanno reso noti i dati sulle immatricolazioni automobilistiche nell'Unione europea relativi a giugno, mese che si è chiuso con un balzo a doppia cifra del 13,6% per un totale di circa 1,15 milioni di veicoli consegnati. L'eccezionale spinta estiva, sostenuta dal forte recupero della Germania e dal balzo complessivo delle vetture ricaricabili, porta il consuntivo del primo semestre 2026 a sfiorare i 5,9 milioni di unità immatricolate nei Paesi comunitari, segnando un progresso del 5,7% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

L'analisi dettagliata della filiera evidenzia tuttavia una profonda trasformazione nei rapporti di forza industriali e nelle abitudini d'acquisto sul continente. Nel solo mese di giugno, i principali colossi cinesi, guidati da costruttori leader come BYD, Geely e Chery, hanno registrato un'impennata delle vendite pari all'85,6%, arrivando a conquistare oltre il 10% della quota di mercato

 Rivoluzione digitale e mobilità smart: Audi lancia la nuova gamma Q3

Più Adas di serie e tecnologia Plug & Charge

 17/07/2026 14:52

continentale. Sul fronte delle alimentazioni, le propulsioni elettriche pure e le ibride plug-in continuano a guadagnare terreno su scala europea, mentre in Italia le auto a zero emissioni faticano a decollare, fermandosi a una quota del 10,2% a causa della nettissima preferenza degli automobilisti verso le soluzioni ibride tradizionali.

Nonostante il vivace rimbalzo di metà anno, il presidente di **Anfia Roberto Vavassori** stima un sensibile rallentamento delle vendite nella seconda parte del 2026, ipotizzando una chiusura d'anno poco sopra i 10,8 milioni di unità complessive. Di fronte alla pressione competitiva asiatica e al rischio di una stagnazione produttiva, i rappresentanti della filiera sollecitano le istituzioni europee ad adottare un approccio pragmatico e tecnologicamente neutrale nella revisione dei regolamenti sulle emissioni di CO2, tutelando sia i traguardi di decarbonizzazione sia l'autonomia strategica, i livelli occupazionali e la competitività dell'automotive europeo.



Suggerite

App e vettori abusivi: Muoviti Italia chiede la riforma dei trasporti non di linea

L'associazione sollecita il Governo per garantire sicurezza, trasparenza e controlli efficaci

🕒 23/07/2026 12:39

A Roma, nella giornata del 23 luglio 2026, l'organizzazione Muoviti Italia ha sollecitato formalmente le istituzioni e il Governo ad accelerare l'iter per la riforma del trasporto pubblico non di linea.... segue

Esodo estivo al Nord-Est: scatta il primo bollino nero sulle autostrade

Traffico critico tra Venezia e Trieste: maxi piano di gestione per le tratte

🕒 23/07/2026 12:37

La concessionaria Autostrade Alto Adriatico si prepara ad affrontare l'inizio del grande esodo estivo programmato per sabato 25 luglio 2026, una giornata segnata dal primo bollino nero della stagione.... segue

La svolta sulle architetture ibride:

Tempesta sulle nomine per Ferrovie: il caso del nuovo CdA arriva in Parlamento

Il deputato De Maria (PD) annuncia un'interrogazione dopo la nomina dell'avvocato Silvia Marzot

🕒 17/07/2026 14:51

L'India accelera sui binari verdi: debutta il primo treno a idrogeno

Inaugurato dal Premier Modi lo storico collegamento tra Jind e Sonipat

🕒 17/07/2026 14:51

Eventi

Mobilità .NEWS

Agenzia di stampa registrata presso il registro della stampa del tribunale di Roma con il numero 84/2020

Direttore responsabile: Natale Brunetto
Direttore editoriale: Paolo Di Prima
Casa editrice: Datastudio S.r.l.s.
Sede legale: Via Salaria, 825 00138 Roma
Partita IVA: IT15804341004

© Mobilita.news
Tutti i diritti riservati

Agenzia

Contattaci

Lavora con noi

Abbonati

Privacy

Condizioni d'uso

Feed RSS

Tutte le notizie

Mercato auto Europa, giugno 2026: +13,6%

Il Focus **ANFIA**: Germania prima per immatricolazioni, Stellantis secondo gruppo con il 13,6% di quota Torino, 23 luglio 2026 Il mercato automobilistico europeo chiude il mese di giugno con il segno più. Secondo il Focus **ANFIA** sulle immatricolazioni di autovetture in Europa, l'Unione Europea registra a giugno 2026 una crescita del rispetto allo stesso mese del 2025, con nuove immatricolazioni. Il mercato UE a giugno 2026: +13,6% e oltre 1,1 milioni di immatricolazioni A giugno 2026 il mercato auto dell'Unione Europea chiude con risultati in crescita rispetto allo stesso mese del 2025, registrando un con 1.147.962 immatricolazioni. Si tratta di uno dei dati mensili più solidi degli ultimi mesi per il mercato comunitario, secondo quanto rilevato dall'Area Studi e Statistiche di **ANFIA**. Il mercato allargato a EFTA e Regno Unito Allargando lo sguardo all'Unione Europea più EFTA e UK, il mercato del mese risulta in crescita del. Per quanto riguarda invece il mercato UE dei nuovi Stati membri, la variazione è ancora più marcata e si attesta al su base annua. Il ranking dei major market: Germania in testa A giugno, la Germania si posiziona al primo posto nel ranking delle immatricolazioni mensili tra i major market europei. Seguono, nell'ordine, Regno Unito Francia Italia e Spagna. Complessivamente, i major market detengono una quota pari al del mercato totale nel mese, in flessione di 0,7 punti percentuali rispetto allo stesso mese dell'anno scorso. Stellantis, Volkswagen e Renault: le quote dei principali gruppi Tra i grandi gruppi automobilistici, il Gruppo Volkswagen si conferma leader del mercato europeo allargato a EFTA e UK con una quota del. Il Gruppo Stellantis, con circa 191.000 unità vendute nel mese, si posiziona al secondo posto con una quota del, in calo di 1 punto percentuale rispetto alla quota di giugno 2025. Il Gruppo Renault è terzo, con una quota del e volumi in crescita di circa 6.000 unità rispetto a giugno 2025. Il primo semestre 2026: la crescita cumulata di Stellantis Guardando al dato cumulato dei primi sei mesi dell'anno, Stellantis registra un incremento delle immatricolazioni rispetto al primo semestre 2025 pari al, con una quota di mercato stabile al. Un risultato che conferma la tenuta del gruppo nel mercato europeo allargato nonostante la lieve flessione di quota registrata nel solo mese di giugno. I mercati extra-europei: luci e ombre Tra i principali mercati extra europei monitorati da **ANFIA**, nel mese di giugno si registrano risultati negativi in Argentina e Turchia, mentre arrivano segnali positivi da tutti gli altri mercati internazionali analizzati nel Focus. I dati relativi alla Cina, anch'essi negativi, si riferiscono invece al mese di maggio 2026, a causa dei tempi di pubblicazione delle statistiche locali. Domande frequenti sul mercato auto europeo di giugno 2026 Di quanto è cresciuto il mercato auto europeo a giugno 2026? Il mercato dell'Unione Europea è cresciuto del a giugno 2026 rispetto allo stesso mese del 2025, con nuove immatricolazioni di autovetture, secondo i dati **ANFIA**. Qual è il paese europeo con più immatricolazioni a giugno 2026? La Germania è il primo mercato europeo per immatricolazioni mensili a giugno 2026, seguita da Regno Unito, Francia, Italia e Spagna. Che quota di mercato ha Stellantis in Europa? Il Gruppo Stellantis ha una quota del nel mercato europeo allargato a EFTA e UK a giugno 2026, con circa unità vendute nel mese, ed è il secondo gruppo dopo Volkswagen. Come è andato il primo semestre 2026 per Stellantis in Europa? Nel primo semestre 2026 Stellantis ha registrato un incremento delle immatricolazioni del rispetto allo stesso periodo del 2025, con una quota di mercato stabile al Quali mercati extra-europei sono in calo a giugno 2026? Secondo **ANFIA**, a giugno 2026 i risultati negativi tra i principali mercati extra-europei si registrano in Argentina e Turchia, mentre gli altri mercati monitorati mostrano risultati positivi. Chi pubblica i dati sul mercato auto europeo citati in questo articolo? I dati sono elaborati dall'Area Studi e Statistiche di **ANFIA**, l'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica, nel Focus Autovetture Europa e Mercati Internazionali di giugno 2026. ?? Newsletter Motorionline Notizie dal mondo dei motori, gratis Iscriviti e ricevi direttamente nella tua casella le ultime notizie su auto, moto, Formula 1 e tutto il motorsport. Puoi disiscriverti in qualsiasi momento. ?? Auto ??? Moto ??? Formula 1 ?? MotoGP ? Nautica ? Elettrico ?? Motorsport ?? Flash News Iscriviti gratis ? Cliccando ti iscrivi alla newsletter e accetti la Privacy Policy. Niente spam, disiscrizione in un click.



Mercoledì 22 Luglio 2026

Accedi

Salari bassi, cambiare si può



Raffaele Bonanni

QUOTIDIANO NAZIONALE

Abbonamento mensile:

1€ al mese



Omicidio OgliastroMorte FakirRenzi VannaccilIranTour oggiIncidente Ryanair

CITTÀ ▾

MENÙ ▾

SPECIALI ▾

VIDEO

ULTIM'ORA

Ricerca

23 lug 2026

Home Economia Ultima ora **Anfia**, i marchi cinesi conquistano il 10,5% del mercato europeo**Anfia, i marchi cinesi conquistano il 10,5% del mercato europeo**

A giugno i principali gruppi hanno aumentato le immatricolazioni dell'85,6%



A giugno i principali gruppi hanno aumentato le immatricolazioni dell'85,6%

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Ricevi le notizie di Quotidiano Nazionale su
Google

Seguici

brand cinesi in Europa, considerando solo i principali gruppi (Geely Group, Byd, Saic Motor, Chery Automobile e Leapmotor), registrano un incremento dei volumi dell'85,6% nel mese, passando da una quota di mercato del 6,4% a giugno 2025 al 10,5% a giugno 2026. Lo mette in evidenza **l'Anfia**.

Nel primo semestre, le immatricolazioni dei gruppi cinesi sono circa 550mila - spiega - con una quota di mercato che si attesta al 9,3%. "Questo deve sollecitare i regolatori europei a porre finalmente l'attenzione sulla valorizzazione della produzione europea, sia di veicoli che di componenti", dice il presidente **dell'Anfia**, Roberto Vavassori.



© Riproduzione riservata

Gruppo fiori - manchette

comsteel right

siderweb

LA COMMUNITY DELL'ACCIAIO

NEWS

PREZZI

MERCATI

BILANCI

SIDERWEB

ESG

EVENTI

SHOP

EDUCATIONAL

ABBONAMENTI

Impala

SCOPRI
SIDERWEB

PROVA GRATUITA



RICERCA



ACCEDI A SIDERWEB



ARTICOLI SIMILI

22 luglio 2026

VOLKSWAGEN TRATTA CON JSW LA CESSIONE DELLA SUA FILIALE INDIANA

Al centro dell'operazione c'è l'acquisizione di una quota di maggioranza della divisione Skoda Auto Volkswagen India

di Federico Fusca

21 luglio 2026

INDIA: AUTORIZZATI 11,6 MT DI NUOVA CAPACITÀ SIDERURGICA

Il 73% della capacità e in tre Stati orientali. Le approvazioni per la laminazione riguardano solo i lunghi

di Stefano Gennari

10 luglio 2026

ALFA ACCIAI RINNOVA LA PROPRIA AUTORIZZAZIONE INTEGRATA AMBIENTALE

Estesa fino al 2038 la validità del provvedimento che disciplina emissioni, gestione dei rifiuti e adeguamento ai BAT

di Anna Vernile

[Home](#) / [News](#) / Automotive, il mercato Ue accelera a giugno

Automotive, il mercato Ue accelera a giugno

Primo semestre chiuso a +5,7%. Vavassori (Anfia): «Bene i primi sei mesi, ma ci sarà un rallentamento»

23 luglio 2026

Benvenuto in siderweb

[Accedi](#)

Username

Password

☐ Ricordami

Login

Password dimenticata?

Se non sei abbonato e vuoi continuare a leggere l'articolo, attiva la **prova gratuita**. Per sette giorni potrai navigare il sito e al termine del periodo decidere se abbonarti o continuare con i servizi gratuiti.

Prova gratuita

Se vuoi sfruttare tutti i **vantaggi dell'abbonamento**, scopri la formula più adatta alle tue esigenze.

Abbonamenti

Puoi anche **registrarti gratuitamente** per sfruttare i servizi a disposizione di tutti gli utenti. Potrai partecipare ai nostri eventi con i principali player italiani e internazionali, ricevere il siderweb TG e la newsletter Weekly con gli aggiornamenti più rilevanti della settimana, accedere a pubblicazioni e analisi esclusive della redazione.

Registrati ora.

Registrati

9 luglio 2026

ADI, TAVOLO PERMANENTE IL 28 LUGLIO A PALAZZO CHIGI

La convocazione arriva dopo la richiesta urgente dei sindacati e la minaccia di un'autoconvocazione nazionale

di Gianmario Leone

8 luglio 2026

EX ILVA, SINDACATI CHIEDONO TAVOLO URGENTE A PALAZZO CHIGI

Fim, Fiom e Uilm: convocazione entro il 15 luglio o autoconvocazione nazionale

di Gianmario Leone

Altre News

met.legnanese

MERCATI

23 luglio 2026

TURCHIA: IL ROTTAME RIVEDE IL SEGNO PIU

Acquisti per agosto e noli sostengono la materia prima, mentre i rincari dei lunghi restano confinati al mercato interno

21 luglio 2026

TONDO: TENTATIVI DI RIALZO IN UN MERCATO ANCORA FERMO

Segnali di aumento in Italia e in Europa, sostenuti dai costi e dalle fermate. Gli scambi restano però limitati

20 luglio 2026

HRC: QUOTA 700 SI CONSOLIDA, MA LA DOMANDA RESTA DEBOLE

Le nuove misure Ue sostengono i prezzi; CRC e zincati più tesi, scambi ancora limitati

22 luglio 2026

VOLKSWAGEN TRATTA CON JSW LA CESSIONE DELLA SUA FILIALE INDIANA

Al centro dell'operazione c'è l'acquisizione di una quota di maggioranza della divisione Skoda Auto Volkswagen India

di Federico Fusca

21 luglio 2026

INDIA: AUTORIZZATI 11,6 MT DI NUOVA CAPACITA SIDERURGICA

Il 73% della capacità è in tre Stati orientali. Le approvazioni per la laminazione riguardano solo i lunghi

di Stefano Gennari

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

10 luglio 2026

ALFA ACCIAI RINNOVA LA PROPRIA AUTORIZZAZIONE INTEGRATA AMBIENTALE

Estesa fino al 2038 la validità del provvedimento che disciplina emissioni, gestione dei rifiuti e adeguamento ai BAT

di Anna Vernile



9 luglio 2026

ADI, TAVOLO PERMANENTE IL 28 LUGLIO A PALAZZO CHIGI

La convocazione arriva dopo la richiesta urgente dei sindacati e la minaccia di un'autoconvocazione nazionale

di Gianmario Leone



8 luglio 2026

EX ILVA, SINDACATI CHIEDONO TAVOLO URGENTE A PALAZZO CHIGI

Fim, Fiom e Uilm: convocazione entro il 15 luglio o autoconvocazione nazionale

di Gianmario Leone



Altre News

LASCIA UN COMMENTO

Per partecipare alla discussione devi effettuare l'accesso

Username

Password

**I NOSTRI VIDEO**

siderweb TG. Edizione del 17 luglio 2026



siderweb TG. Edizione del 10 luglio 2026



Mediterranean Steel Talks: Alexander Fleischanderl

Altri video

17 luglio 2026

ROTTAME: DOMANDA FIACCA E PREZZI ANCORA SOTTO PRESSIONE

Fermate produttive e scarsi acquisti pesano sul mercato, mentre agosto-settembre resta difficile da prevedere

16 luglio 2026

GHISA, PRIMI SEGNALE DI RIPRESA DEGLI SCAMBI IN ITALIA

Il mercato resta però debole e condizionato dalla concorrenza di rottame e peridotto

Altre analisi

SPECIALI**PUBBLICAZIONI SIDERWEB**

29 maggio 2026

Report banda stagnata - giugno 2026

Aggiornamento Giugno 2026

Altri Speciali

SIDERWEB TG. EDIZIONE DEL 17 LUGLIO 2026

I nostri video



17 luglio 2026

Nuova edizione del siderweb TG.

SPORTELLLO RICICLO IMBALLAGGI

RICREA: "Spray Sereno" parla alla Gen Z

A cura di Redazione Siderweb

RICREA: "Spray Sereno" parla alla Gen Z

Oltre 6 milioni di contatti raggiunti sui social network per la campagna sul riciclo degli aerosol

Mercato auto Europa: +13% a giugno, ma si teme una nuova frenata

Mobilità

Cardinali: «L'Italia colga l'opportunità Ue di una riforma della fiscalità»

Filomena Greco
TORINO

Un mese di giugno vivace per il mercato auto europeo, con immatricolazioni cresciute nell'area (Ue più Efta e Uk) del 13,1% ma con, in prospettiva, un rallentamento nei prossimi mesi e la previsione di una chiusura dell'anno su volumi simili a quelli del 2025. A fare da driver nel mese è la Germania, che registra volumi in crescita del 15% a giugno, con Spagna e Italia che fanno bene ma restano nel mese sotto la media europea. Nel primo semestre le registrazioni di nuove autovetture sono aumentate del 6,1% rispetto all'anno scorso, con il mercato francese tornato in terreno positivo e le vendite in Uk che, da gennaio, vanno meglio rispetto alla media del mercato. In questo contesto, le immatricolazioni di auto full electric crescono nell'area di oltre il 50% nel mese - con un quasi raddoppio dei volumi in Italia e in Francia - e del 35% nel semestre, accanto alle Plug in, in salita del 24% da inizio anno, e ai modelli ibridi, cresciuti da gennaio del 12%. Le full electric, nel primo semestre dell'anno, raggiungono una quota di mercato pari al 22%.

Tra le case produttrici, i due principali gruppi automobilistici, Volkswagen e Stellantis, crescono a giugno la metà di quanto faccia il mercato, trainato dalle performance delle case cinesi, da Geely - primo gruppo per quota di mercato (3,5%), a Byd (market share raddoppiato, da 1,3 a 2,7%, nell'arco di un anno), fino a Chery, che ha triplicato il suo peso in Europa, e Leapmotor, che sfiora l'1%. Le case cinesi emergenti hanno superato, sul mercato europeo, produttori asiatici come Nissan, Suzuki e Mazda. Nel primo semestre dell'anno restano in terreno negativo i volumi in capo a Renault, Hyundai e Ford, piatte invece le registrazioni di Toyota da gennaio. Tra i brand, in casa Volkswagen nel semestre registrano volumi in crescita soltanto Skoda e Audi mentre in casa Stellantis archiviano un primo semestre con performance migliori del mer-

cato per Citroen, Opel e Fiat, che registra quasi il 30% di immatricolazioni in più rispetto al 2025.

Sul fronte della regolamentazione europea, prosegue l'iter di revisione del testo sulle emissioni di CO₂, accanto alla discussione intorno all'Industrial Accelerator Act e al Made in Europe. L'Anfia, che riunisce i componentisti italiani, fa all'Europa un doppio appello. Il primo affinché il percorso di decarbonizzazione della mobilità europea adotti «un approccio pragmatico, condiviso e tecnologicamente neutrale». Il secondo, a favore del sostegno dell'industria dell'auto europea. «Rispetto ai brand cinesi in Europa, considerando solo i principali Gruppi - scrive Anfia - si rileva un incremento dei volumi dell'85,6% nel mese, passando da una quota di mercato del 6,4% a giugno 2025 al 10,5% a giugno 2026. Nel primo semestre, le immatricolazioni dei Gruppi cinesi sono circa 550mila, con una quota di mercato al 9,3%. Questo deve sollecitare i regolatori europei a porre finalmente l'attenzione sulla valorizzazione della produzione europea, sia di veicoli che di componenti».

La Commissione nei giorni scorsi, come ricordato da Unrae (associazione delle case estere) ha presentato l'Electrification Action Plan, piano che punta a raddoppiare l'elettrificazione nei consumi, dall'attuale 23% al 46% entro il 2040. Il piano, riguardo alla mobilità, sottolinea «la necessità di ridurre il maggiore costo iniziale delle tecnologie elettriche, attivare strumenti fiscali e agevolazioni pubbliche per superare l'ostacolo rappresentato dai maggiori costi di acquisto di veicoli a zero emissioni, accumulatori e infrastrutture di rete», ricorda Unrae. Oltre a prevedere una riduzione delle sovvenzioni pubbliche a favore dei combustibili fossili. Un orientamento che trova applicazione nella flessibilità introdotta nel Pacchetto di primavera del Semestre europeo, che prevede per gli Stati membri la facoltà di allocare fino allo 0,3% del Pil per finanziare misure temporanee a sostegno della decarbonizzazione, con un tetto cumulativo dello 0,6%. «Per l'Italia - evidenzia il direttore dell'Unrae, Andrea Cardinali - tale flessibilità potrebbe tradursi in uno

spazio fiscale nell'ordine di circa 14 miliardi. L'apertura concessa da Bruxelles costituisce un'opportunità irrinunciabile per il Paese, per avviare una riforma organica della fiscalità delle auto aziendali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

REUTERS



Mobilità. In recupero le vendite del gruppo Stellantis, con Fiat in primo piano

IL TREND

Il ruolo dell'elettrico

Continua a giugno la fase di recupero dei volumi sul mercato europeo dell'auto, che nel mese registra il 13,1% di immatricolazioni in più rispetto a giugno 2025, con un semestre in crescita del 6,1% sullo stesso periodo dell'anno scorso. Il mercato sconta ancora un gap di circa il 14% dei volumi rispetto al 2019, ultimo anno prima della pandemia da Covid. In questo contesto, le auto full electric raggiungono nel periodo una quota del 22% sul mercato europeo, con l'Italia che resta in coda rispetto ai principali major market nonostante una crescita negli ultimi mesi, spinta dagli incentivi di ottobre.



Pechino cresce in Europa Un'auto su dieci è cinese

► Per le case automobilistiche del Dragone aumento dei volumi dell'85 per cento
Nel primo semestre del 2026 un veicolo su cinque venduto in Europa è a batteria

I NUMERI

ROMA Nel Vecchio Continente è made in China un'auto su dieci tra quelle immatricolate da inizio anno. Prezzi finali più bassi anche del 20 per cento. Nei listini non solo auto elettriche, ma anche termiche e ibride, cioè le motorizzazioni che le case europee hanno ridotto inseguendo l'elettrificazione. Eppoi una rete di distribuzione capillare, che si è appoggiata ai principali importatori dell'area o agli stessi concessionari dei loro concorrenti. Per non parlare dei modelli assemblati direttamente in Europa per superare gli altissimi dazi imposti da Bruxelles.

A certificare il successo delle auto cinesi è stata ieri l'Anfia, l'associazione dei produttori dell'automotive italiani: nel primo semestre dell'anno, con 550mila nuove vetture, i marchi dell'ex Impero di Mezzo hanno raggiunto nella Ue una quota di mercato del 9,3 per cento totale. In pochissimi anni sono riusciti a ottenere quello che i non meno tecnologici costruttori giapponesi hanno conquistato in quasi venti anni.

Più in generale, dall'inizio dell'anno, tra i Ventisette le immatricolazioni sono cresciute del 5,7 per cento, raggiungendo quota 5.896.683. Che salgono a 6,815.432 considerando tutto il Vecchio Continente. Soltanto a giugno, con una vendita di più di 1,1 milioni di vetture, l'aumento nella Ue è stato del 13,6 per cento. Stesso trend anche in Italia: dal primo semestre sono in circolazione 936.045 nuovi mezzi (+9,5 per cento), 146mila immatricolate solo lo scorso mese. Bene anche i mercati di Germania (+15,7 per cento), Francia (+11,4), Regno Unito (+11,4) e Spagna (+7,8). Secondo l'Anfia il mercato dovrebbe rallentare nella seconda metà dell'anno, con le vendite totali «sopra i 10,8 milioni di unità (+0,5 per cento in più rispetto ai volumi del 2025)».

Proprio la spinta cinese e una

maggiore diffusione dell'elettrico (nella Ue la quota del mercato ha raggiunto il 23,6 per cento) hanno dato linfa a un mercato dell'auto europeo, penalizzato per la crisi dei principali costruttori domestici, gli alti prezzi delle vetture e gli effetti del carovita iniziata nel triennio scorso. Spiega sempre l'Anfia, che «considerando solo i principali gruppi (Geely Group, Byd, Saic Motor, Chery Automobile e Leapmotor), si rileva un incremento dei volumi dell'85,6 per cento nel mese di giugno, passando da una quota di mercato del 6,4 a giugno 2025 al 10,5 a giugno 2026». Un trend che spinge l'associazione guidata da Roberto Vavassori a «sollecitare i regolatori europei a porre finalmente l'attenzione sulla valorizzazione della produzione europea, sia di veicoli che di componenti». Gli attuali dazi compensativi voluti dalla Commissione (fino al 35 per cento in più rispetto a quello al 10 standard) non sembrano sufficienti.

Paradossalmente l'industria automobilistica cinese gode di migliore salute in Europa o in Sud America (in Cile ormai controlla più di un terzo del mercato) che in casa propria. Nel Vecchio Continente, al netto dei dazi, sfrutta al massimo i massicci aiuti governativi e un controllo totale della catena di approvvigionamento per le batterie, che garantisce - come ha calcolato la Banca d'Italia in un recente report - costi di produzione inferiori fino al 45 per cento rispetto ai concorrenti europei. Invece in patria questo settore sta scontando una congiuntura molto preoccupante.

Il settore, infatti, sta pagando un prezzo molto alto legato all'aumento dei costi dei semiconduttori e delle materie prime dopo la chiusura dello stretto di Hormuz. Senza contare una crisi della domanda interna cinese, che ha fatto crollare anche le vendite dei costruttori stra-

nieri. A luglio quattro dei maggiori produttori locali - Gac Group, Baic, Seres e Jac Motors - hanno annunciato che chiuderanno l'anno in rosso, a causa dei massicci investimenti. Profitti ridotti anche Changan Auto e Great Wall Motor.

Tornando all'Europa, l'altro dato da registrare è una costante crescita dell'elettrico, spinto anche dalla richiesta delle flotte. Soltanto a giugno i cosiddetti veicoli Bev registrano un aumento nelle immatricolazioni del 60,7 per cento. Forte la richiesta di ibride plug-in (Phev) con un +22,1 per cento e di ibride tradizionali (+18,4 per cento). «Nel complesso - fa notare l'Anfia - sono state immatricolate 790.879 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 68,9 per cento del mercato».

LE ALIMENTAZIONI

Anche in Italia si rafforza la componente Bev: +86,6 per cento per le vendite, ma quota di mercato a stento sopra il 10 per cento. Nel nostro Paese le immatricolazioni a giugno sono salite del 10,6 per cento. Analizzando nel dettaglio le alimentazioni, le vetture a benzina chiudono con un calo del 15,5 per cento e una quota di mercato del 18,1 per cento, quelle diesel del 30,3 per cento e una market share del 6,5 per cento.

Discorso diverso per l'ibrido, che porta «le autovetture elettrificate a rappresentare il 66,7 per cento del mercato di giugno e il 67 per cento nel semestre». Per le ibride mild e full c'è un aumento sempre a giugno delle vendite del 17,8 per cento, con una quota di mercato del 45,9 per cento. Per le plug-in c'è un boom del 62,2 per cento e un market share del 10,7 per cento. In generale le «ricaricabili» segnano un incremento mensile del 72,6 per cento. Stabili le motorizzazioni a Gpl (+0,2 per cento su giugno 2025).

Francesco Pacifico

© RIPRODUZIONE RISERVATA

A GIUGNO IN ITALIA
GLI ACQUISTI
HANNO REGISTRATO
UN INCREMENTO
DEL 10,6% SU SPINTA
DELLE VETTURE IBRIDE

La ripresa dell'auto



Unione europea
Immatricolazioni 2026

5.896.683
(+5,7%)

1.147.962
(+13,6%)

primo
semestre

giugno

Quota di mercato auto elettriche
23,6%



Italia
Immatricolazioni 2026

936.045
(+9,5%)

146.351
(+10,6%)

primo
semestre

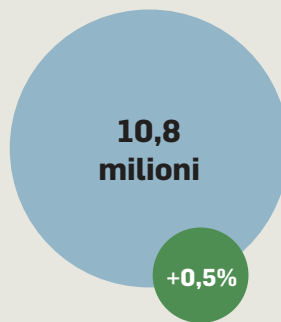
giugno

Quota di mercato auto elettriche
10,2%



**Previsioni
per il 2026**

Immatricolazioni previste
nel 2026 nella Ue



Fonte: Anfia

Withub

LE STIME DELL'ANFIA
PREVEDONO UN
RALLENTAMENTO
PER IL SETTORE
NELLA SECONDA
METÀ DEL 2026



Un'auto elettrica in ricarica



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K

venerdì 24 Luglio 2026 - 08:30:14

f @ in v

AUTO
tecnica

Cerca

Cerca

articoli...



ABBONATI

ALLA RIVISTA AUTO TECNICA

NEWS v

AUTO v

TECNICA

INDUSTRIA v

MOTORSPORT v

CLASSIC

VEICOLI COMMERCIALI

LE MOTO

VIDEO

v

Home > News > Mercato > L'elettrico corre e il mercato europeo (lentamente) recupera

L'elettrico corre e il mercato europeo (lentamente) recupera

Di **Marco Belletti** - 24 Luglio 2026

Indice dei contenuti

1. Giugno accelera ancora
2. Italia, quota ancora troppo bassa
3. Quota di mercato BEV nel primo semestre 2026
4. Anche le plug-in continuano a crescere
5. Il confronto con il 2019 resta il vero indicatore
6. Segnali incoraggianti, ma...
7. Un mercato che cambia più velocemente delle statistiche

Il mercato automobilistico dell'Europa Occidentale continua a dare segnali di consolidamento, ma la ripresa non è ancora sufficiente per cancellare gli effetti della crisi che



NEWSLETTER

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

email*

Nome

Iscriviti

Ultimi Articoli



L'elettrico corre e il mercato europeo (lentamente) recupera

24 Luglio 2026

negli ultimi anni ha investito il settore.

I dati diffusi da ACEA e in linea con le analisi periodiche di ANFIA e UNRAE raccontano infatti una doppia realtà.

Da una parte una domanda che torna a crescere, dall'altra un mercato che, rispetto ai livelli pre-pandemia, rimane ancora distante da quella normalità che costruttori e filiera attendono ormai da oltre sei anni.

Nel primo semestre del 2026 sono state immatricolate nei Paesi dell'Europa Occidentale 7.232.066 autovetture, con un incremento del 6,1% rispetto allo stesso periodo del 2025. Un risultato positivo che conferma la progressiva stabilizzazione del settore, sostenuta soprattutto dalla crescita delle alimentazioni elettrificate.

A trainare il mercato sono ancora una volta le BEV (Battery Electric Vehicle), che nei primi sei mesi dell'anno raggiungono 1.608.200 immatricolazioni, facendo segnare un impressionante +35,1%. La loro quota di mercato sale così al 22,2%, contro il 17,5% registrato un anno fa.

Giugno accelera ancora

L'ultimo mese del semestre conferma la tendenza. A giugno le immatricolazioni complessive hanno raggiunto 1.407.332 unità, con una crescita del 13,1% rispetto allo stesso mese del 2025.

Ancora più marcata la performance delle auto elettriche pure, salite del 51%, fino a 360.843 vetture.

Il dato mette in evidenza come la diffusione della mobilità elettrica stia entrando in una fase di maturazione in molti mercati europei, favorita dall'arrivo di nuovi modelli, da una maggiore competitività dei prezzi e dall'evoluzione delle piattaforme tecnologiche dedicate.

Italia, quota ancora troppo bassa

Tra i cinque principali mercati europei, l'Italia mette a segno una delle performance più brillanti.



Stella Juva, l'ambulanza a energia solare pronta per il Kenya

24 Luglio 2026



Patente a 17 anni, Salvini gioca d'anticipo

24 Luglio 2026



Marelli amplia i kit per la distribuzione a catena

23 Luglio 2026



Auto in Europa, giugno accelera e l'Italia resta ultima sulle elettriche

23 Luglio 2026

Articoli correlati



Solo in giugno le immatricolazioni di auto elettriche aumentano dell'86,6%, risultando seconde soltanto alla Francia (+93,5%) e davanti a Germania (+78,2%), Regno Unito (+35%) e Spagna (+26,5%).

Nel bilancio dei primi sei mesi, invece, il nostro Paese conquista addirittura il primo posto per ritmo di crescita delle BEV:

Paese	Crescita BEV gennaio-giugno 2026
Italia	+77,7%
Francia	+62,9%
Germania	+48,0%
Spagna	+36,7%
Regno Unito	+26,6%

Un risultato che testimonia una progressiva apertura del mercato italiano verso la mobilità elettrica.

Tuttavia il dato va interpretato con attenzione perché l'elevata crescita percentuale deriva infatti da una base di partenza ancora modesta.

La quota di mercato delle auto elettriche in Italia resta infatti pari soltanto all'8,5%, molto lontana dai principali competitor europei.

Quota di mercato BEV nel primo semestre 2026

Francia	28,20%
Regno Unito	25,00%
Germania	24,80%
Europa Occidentale	22,20%
Spagna	9,80%
Italia	8,50%

Il dato conferma quanto più volte segnalato anche dalle analisi di ANFIA e UNRAE: il mercato italiano continua a soffrire una diffusione dell'elettrico inferiore rispetto ai principali partner europei, frenata da fattori quali il costo d'acquisto, la lentezza nello sviluppo delle infrastrutture di ricarica, un parco circolante particolarmente anziano e un quadro degli incentivi ancora discontinuo.

Anche le plug-in continuano a crescere

Accanto alle elettriche pure prosegue la crescita delle ibride ricaricabili (PHEV).

In giugno sono state immatricolate 146.168 vetture, pari a un incremento del 22,7%, con una quota salita al 10,4%.

Nel semestre l'aumento raggiunge il 24,8%, portando la quota di mercato al 10,3%, contro l'8,7% dello stesso periodo del 2025.



La combinazione tra BEV e PHEV conferma dunque come l'elettrificazione rappresenti oggi il principale motore della ripresa europea, mentre le alimentazioni tradizionali continuano a perdere progressivamente terreno.

Il confronto con il 2019 resta il vero indicatore

Se si osservano i numeri in prospettiva storica, emerge però un elemento che invita alla prudenza.

Nonostante i segnali positivi, il mercato europeo resta ancora distante dai livelli precedenti alla pandemia e alla successiva crisi della supply chain.

Rispetto al 2019 giugno di quest'anno registra ancora un -5,6% e il primo semestre segna un calo del 14,2%.

Si tratta di un divario che dimostra come la crescita attuale rappresenti più un recupero graduale che un vero ritorno ai volumi storici.

Nel frattempo il settore continua a confrontarsi con nuove sfide: elettrificazione, concorrenza dei costruttori asiatici, pressione normativa europea, disponibilità di materie prime e trasformazione della rete industriale.

Segnali incoraggianti, ma...

Secondo il [Centro Studi Promotor](#), la crescita dell'elettrico rappresenta un segnale incoraggiante, ma non basta da sola a certificare la piena salute del mercato.

"L'espansione della quota di auto elettriche in Europa Occidentale è indubbiamente un segnale di vivacità tecnologica, ma la crescita complessiva del mercato stenta ancora a colmare il divario con il 2019. L'incertezza legata all'evoluzione dei costi di ricarica, al potere d'acquisto dei consumatori e alla fine dei supporti statali in diversi mercati chiave rappresenterà il vero banco di prova per il secondo semestre del 2026, quando si capirà se questa transizione ha acquisito una reale sostenibilità di mercato".

Un mercato che cambia più velocemente delle statistiche

L'Europa dell'automobile sta vivendo una trasformazione che va ben oltre le semplici immatricolazioni.

I numeri raccontano una crescita sostenuta dell'elettrificazione, ma anche un mercato ancora alla ricerca di un nuovo equilibrio economico e industriale. La vera sfida dei prossimi mesi non sarà soltanto aumentare le vendite, bensì renderle strutturali, indipendenti dagli incentivi e sostenute da un ecosistema fatto di infrastrutture, innovazione e fiducia dei consumatori.

Perché la transizione non si misura soltanto in punti percentuali, ma nella capacità dell'intera filiera europea di costruire un futuro competitivo senza perdere il patrimonio industriale che ha fatto dell'automobile uno dei motori dello sviluppo del continente.

Come cambia la mobilità

Pechino cresce in Europa Un'auto su dieci è cinese

► Per le case automobilistiche del Celeste impero aumento dei volumi dell'85%
Nel primo semestre dell'anno in Europa a batteria un veicolo venduto su cinque

I NUMERI

ROMA Nel Vecchio Continente è made in China un'auto su dieci tra quelle immatricolate da inizio anno. Prezzi finali più bassi anche del 20 per cento. Nei listini non solo auto elettriche, ma anche termiche e ibride, cioè le motorizzazioni che le case europee hanno ridotto inseguendo l'elettrificazione. Eppoi una rete di distribuzione capillare, che si è appoggiata ai principali importatori dell'area o agli stessi concessionari dei loro concorrenti. Per non parlare dei modelli assemblati direttamente in Europa per superare gli altissimi dazi imposti da Bruxelles.

A certificare il successo delle auto cinesi è stata ieri l'Anfia, l'associazione dei produttori dell'automotive italiani: nel primo semestre dell'anno, con 550mila nuove vetture, i marchi dell'ex Impero di Mezzo hanno raggiunto nella Ue una quota di mercato del 9,3 per cento totale. In pochissimi anni sono riusciti a ottenere quello che i non meno tecnologici costruttori giapponesi hanno conquistato in quasi venti anni.

Più in generale, dall'inizio dell'anno, tra i Ventisette le immatricolazioni sono cresciute del 5,7 per cento, raggiungendo quota 5.896.683. Che salgono a 6,815.432 considerando tutto il Vecchio Continente. Soltanto a giugno, con una vendita di più di 1,1 milioni di vetture, l'aumento nella Ue è stato del 13,6 per cento. Stesso trend anche in Italia: dal primo semestre sono in circolazione 936.045 nuovi mezzi (+9,5 per cento), 146mila immatricolate solo lo scorso mese. Bene an-

che i mercati di Germania (+15,7 per cento), Francia (+11,4), Regno Unito (+11,4) e Spagna (+7,8). Secondo l'Anfia il mercato dovrebbe rallentare nella seconda metà dell'anno, con le vendite totali «sopra i 10,8 milioni di unità (+0,5 per cento in più rispetto ai volumi del 2025)».

Proprio la spinta cinese e una maggiore diffusione dell'elettrico (nella Ue la quota del mercato ha raggiunto il 23,6 per cento) hanno dato linfa a un mercato dell'auto europeo, penalizzato per la crisi dei principali costruttori domestici, gli alti prezzi delle vetture e gli effetti del carovita iniziata nel triennio scorso. Spiega sempre l'Anfia, che «considerando solo i principali gruppi (Geely Group, Byd, Saic Motor, Chery Automobile e Leapmotor), si rileva un incremento dei volumi dell'85,6 per cento nel mese di giugno, passando da una quota di mercato del 6,4 a giugno 2025 al 10,5 a giugno 2026». Un trend che spinge l'associazione guidata da Roberto Vavassori a «sollecitare i regolatori europei a porre finalmente l'attenzione sulla valorizzazione della produzione europea, sia di veicoli che di componenti». Gli attuali dazi compensativi voluti dalla Commissione (fino al 35 per cento in più rispetto a quello al 10 standard) non sembrano sufficienti.

Paradossalmente l'industria automobilistica cinese gode di migliore salute in Europa o in Sud America (in Cile ormai controlla più di un terzo del mercato) che in casa propria. Nel Vecchio Continente, al netto dei dazi, sfrutta al massimo i massicci aiuti governativi e un controllo tota-

le della catena di approvvigionamento per le batterie, che garantisce - come ha calcolato la Banca d'Italia in un recente report - costi

di produzione inferiori fino al 45 per cento rispetto ai concorrenti europei. Invece in patria questo settore sta scontando una congiuntura molto preoccupante.

Il settore, infatti, sta pagando un prezzo molto alto legato all'aumento dei costi dei semiconduttori e delle materie prime dopo la chiusura dello stretto di Hormuz. Senza contare una crisi della domanda interna cinese, che ha fatto crollare anche le vendite dei costruttori stranieri. A luglio quattro dei maggiori produttori locali - Gac Group, Baic, Seres e Jac Motors - hanno annunciato che chiuderanno l'anno in rosso, a causa dei massicci investimenti. Profitti ridotti anche Changan Auto e Great Wall Motor.

Tornando all'Europa, l'altro dato da registrare è una costante crescita dell'elettrico, spinto anche dalla richiesta delle flotte. Soltanto a giugno i cosiddetti veicoli Bev registrano un aumento nelle immatricolazioni del 60,7 per cento. Forte la richiesta di ibride plug-in (Phev) con un +22,1 per cento e di ibride tradizionali (+18,4 per cento). «Nel complesso - fa notare l'Anfia - sono state immatricolate 790.879 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 68,9 per cento del mercato».

LE ALIMENTAZIONI

Anche in Italia si rafforza la componente Bev: +86,6 per cento per le vendite, ma quota di mercato a stento sopra il 10 per cento. Nel nostro Paese le immatricola-

zioni a giugno sono salite del 10,6 per cento. Analizzando nel dettaglio le alimentazioni, le vetture a benzina chiudono con un calo del 15,5 per cento e una quota di mercato del 18,1 per cento, quelle diesel del 30,3 per cento e una market share del 6,5 per cento.

Discorso diverso per l'ibrido, che porta «le autovetture elettrificate a rappresentare il 66,7 per cento del mercato di giugno e il 67 per cento nel semestre». Per le

ibride mild e full c'è un aumento sempre a giugno delle vendite del 17,8 per cento, con una quota di mercato del 45,9 per cento. Per le plug-in c'è un boom del 62,2 per cento e un market share del 10,7 per cento. In generale le "ricaricabili" segnano un incremento mensile del 72,6 per cento. Stabili le motorizzazioni a Gpl (+0,2 per cento su giugno 2025).

Francesco Pacifico

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**A GIUGNO IN ITALIA
GLI ACQUISTI
HANNO REGISTRATO
UN INCREMENTO
DEL 10,6% SU SPINTA
DELLE VETTURE IBRIDE**



Un'auto elettrica in ricarica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



089849-11073K

adv

Pechino cresce in Europa. Un'auto su

di Francesco Pacifico

4 Minuti di Lettura

venerdì 24 luglio 2026, 05:40



Articolo riservato agli abbonati premium

e



Aggiungi ai preferiti



Discover



Condividi

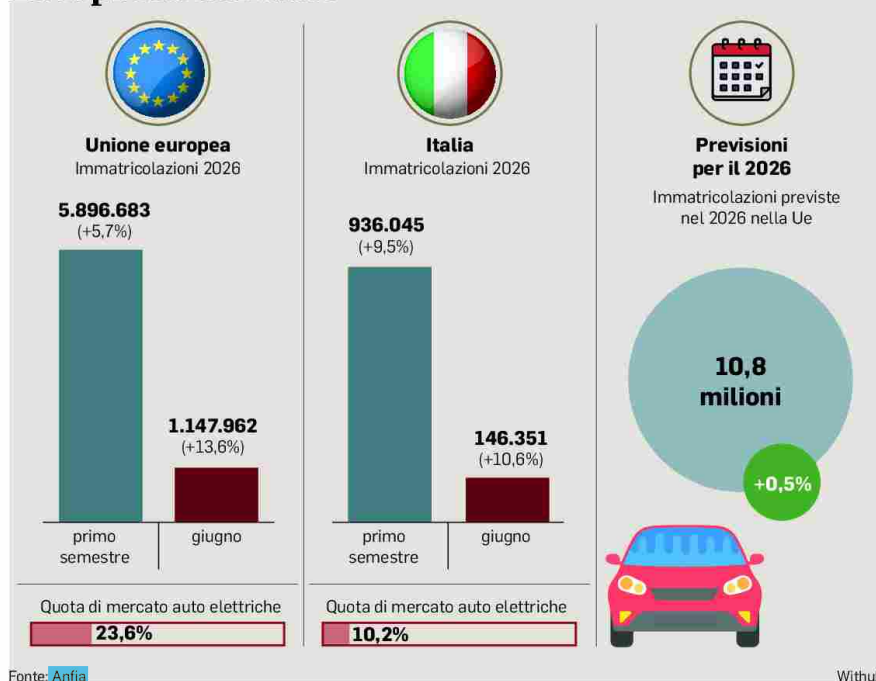
Nel Vecchio Continente è made in China **un'auto su dieci tra quelle immatricolate da inizio anno. Prezzi finali più bassi anche del 20 per cento.** Nei listini non solo auto elettriche, ma anche termiche e ibride, cioè le motorizzazioni che le case europee hanno ridotto inseguendo l'elettrificazione. Eppoi una **rete di distribuzione capillare**, che si è appoggiata ai principali importatori dell'area o agli stessi concessionari dei loro concorrenti. Per non parlare dei **modelli assemblati direttamente in Europa per superare gli altissimi dazi imposti da Bruxelles.**

A certificare il successo delle auto cinesi è stata ieri **l'Anfia**, l'associazione dei produttori dell'automotive italiani: **nel primo semestre dell'anno, con 550mila nuove vetture, i marchi dell'ex Impero di Mezzo hanno raggiunto nella Ue una quota di mercato del 9,3 per cento totale.** In pochissimi anni sono riusciti a ottenere quello che i non meno tecnologici costruttori giapponesi hanno conquistato in quasi venti anni.

adv

Più in generale, dall'inizio dell'anno, tra i Ventisette le immatricolazioni sono cresciute del 5,7 per cento, raggiungendo quota 5.896.683. Che salgono a 6,815.432 considerando tutto il Vecchio Continente. Soltanto a giugno, con una vendita di più di 1,1 milioni di vetture, l'aumento nella Ue è stato del 13,6 per cento. Stesso trend anche in Italia: dal primo semestre sono in circolazione **936.045 nuovi mezzi (+9,5 per cento), 146mila immatricolate solo lo scorso mese.** Bene anche i mercati di Germania (+15,7 per cento), Francia (+11,4), Regno Unito (+11,4) e Spagna (+7,8). Secondo **l'Anfia** il mercato dovrebbe rallentare nella seconda metà dell'anno, con le vendite totali «sopra i 10,8 milioni di unità (+0,5 per cento in più rispetto ai volumi del 2025)».

La ripresa dell'auto



Proprio la spinta cinese e una maggiore diffusione dell'elettrico (nella Ue la quota del mercato ha raggiunto il 23,6 per cento) hanno dato linfa a un mercato dell'auto europeo, penalizzato per la crisi dei principali costruttori domestici, gli alti prezzi delle vetture e gli effetti del carovita iniziata nel triennio scorso. Spiega sempre **l'Anfia**, che «considerando solo i principali gruppi (Geely Group, Byd, Saic Motor, Chery Automobile e Leapmotor), si rileva un **incremento dei volumi dell'85,6 per cento nel mese di giugno**, passando da una quota di mercato del 6,4 a giugno 2025 al 10,5 a giugno 2026». Un trend che spinge l'associazione guidata da Roberto Vavassori a «sollecitare i regolatori europei a porre finalmente l'attenzione sulla valorizzazione della produzione europea, sia di veicoli che di componenti». Gli **attuali dazi compensativi voluti dalla Commissione (fino al 35 per cento in più rispetto a quello al 10 standard) non sembrano sufficienti.**

Paradossalmente l'industria automobilistica cinese gode di **migliore salute in Europa o in Sud America (in Cile ormai controlla più di un terzo del mercato) che in casa propria**. Nel Vecchio Continente, al netto dei dazi, sfrutta al massimo i massicci **aiuti governativi e un controllo totale della catena di approvvigionamenti per le batterie, che garantisce - come ha calcolato la Banca d'Italia in un recente report - costi di produzione inferiori fino al 45 per cento rispetto ai concorrenti europei**. Invece in patria questo settore sta scontando una congiuntura molto preoccupante.

Il settore, infatti, sta pagando un prezzo molto alto legato all'**aumento dei costi dei semiconduttori e delle materie prime dopo la chiusura dello stretto di Hormuz**. Senza contare una **crisi della domanda interna cinese, che ha fatto crollare anche le vendite dei costruttori stranieri**. A luglio quattro dei maggiori produttori locali - Gac Group, Baic, Seres e Jac Motors - hanno annunciato che chiuderanno l'anno in rosso, a causa dei massicci investimenti. Profitti ridotti anche Changan Auto e Great Wall Motor.

Tornando all'Europa, l'altro dato da registrare è una **costante crescita dell'elettrico, spinto anche dalla richiesta delle flotte**. Soltanto a giugno i cosiddetti **veicoli Bev registrano un aumento nelle immatricolazioni del 60,7 per cento**. Forte la richiesta di **ibride plug-in (Phev) con un +22,1 per cento e di ibride tradizionali (+18,4 per cento)**. «Nel complesso - fa notare l'Anfia - sono state immatricolate 790.879 vetture elettrificate, che rappresentano, insieme, il 68,9 per cento del mercato».

Le alimentazioni

Anche in Italia si rafforza la componente **Bev: +86,6 per cento per le vendite, ma quota di mercato a stento sopra il 10 per cento**. Nel nostro Paese le immatricolazioni a giugno sono salite del 10,6 per cento. Analizzando nel dettaglio le alimentazioni, le vetture a **benzina chiudono con un calo del 15,5 per cento e una quota di mercato del 18,1 per cento**, quelle **diesel del 30,3 per cento e una market share del 6,5 per cento**.

Discorso diverso per l'ibrido, che porta «le autovetture elettrificate a rappresentare il 66,7 per cento del mercato di giugno e il 67 per cento nel semestre». Per le ibride **mild e full c'è un aumento sempre a giugno delle vendite del 17,8 per cento**, con una **quota di mercato del 45,9 per cento**. Per le plug-in c'è un **boom del 62,2 per cento e un market share del 10,7 per cento**. In generale le "ricaricabili" segnano un **incremento mensile del 72,6 per cento**. Stabili le motorizzazioni a Gpl (+0,2 per cento su giugno 2025).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LEGGI ANCHE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-IT073K



Elettriche accelerano superando il 20% di quota in un mercato europeo dell'auto che cresce a giugno del 13,1%

condividi l'articolo



Elettrico in accelerazione e marchi cinesi sempre più presenti: il mercato auto europeo mostra nel 2026 i segnali più evidenti di una trasformazione in corso. Nel primo semestre le vetture elettriche a batteria hanno raggiunto il 20,7% delle nuove immatricolazioni nell'Unione Europea, mentre i principali gruppi cinesi hanno sfiorato a giugno il 10% di quota, con una crescita dei volumi dell'85,6% in un anno. Un'accelerazione che accompagna la ripresa delle vendite: a giugno l'Europa Occidentale (Ue, Efta e Regno Unito) registra 1.407.332 nuove auto, in aumento del 13,1% rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi sei mesi dell'anno sono state vendute 7.232.066 vetture, in crescita del 6,1%. Stellantis a giugno ha immatricolato 191.012 auto, il 5,3% in più rispetto all'anno precedente, ma con una quota di mercato scesa dal 14,6% al 13,6%. Nel semestre il gruppo ha raggiunto 1.096.783 immatricolazioni (+5,3%), con una quota del 15,2%, che sale al 16% considerando anche Leapmotor.

La crescita più significativa riguarda le auto elettriche a batteria (Bev): nel primo semestre 2026 ne sono state immatricolate 1.220.890 nell'Unione Europea. La Francia ha segnato un aumento del 62,9%, la Germania del 48% e la Danimarca del 41,2%. Continuano a crescere anche le ibride tradizionali, arrivate a 2.198.148 unità e a una quota del 37,3%. Bene anche le plug-in hybrid, con 577.735 immatricolazioni e una quota del 9,8%, grazie soprattutto agli aumenti registrati in Italia (+84,3%), Spagna

ECONOMIA



LA NOMINA

Lamborghini, Francesco Milicia è il nuovo direttore marketing. Christian Mastro diventa ceo del brand in Usa



VIA LIBERA

Ddl Concorrenza, dal Mase 120 ml per riconvertire impianti carburanti in stazioni ricarica elettrica e distribuzione biofuel

(+39%) e Germania (+17,9%). Al contrario, prosegue il calo delle motorizzazioni tradizionali. Le auto a benzina sono diminuite del 17,2%, scendendo al 22,2% del mercato europeo, mentre il diesel ha perso il 16,5%, fermandosi al 7,5%. Cresce rapidamente anche la presenza dei costruttori cinesi. I principali gruppi, tra cui Geely, Byd, Saic Motor, Chery e Leapmotor, hanno aumentato i volumi dell'85,6% a giugno, portando la quota di mercato dal 6,4% al 10,5%.

Nel semestre hanno raggiunto circa 550 mila immatricolazioni, pari al 9,3%. Secondo l'Anfia, il dato rappresenta un segnale che richiama l'attenzione sulla necessità di valorizzare la produzione europea di veicoli e componenti. Per il presidente Roberto Vavassori il mercato resta positivo, ma nella seconda metà dell'anno è atteso un rallentamento. Le stime indicano una chiusura del 2026 poco sopra i 10,8 milioni di auto vendute, appena lo 0,5% in più rispetto al 2025. Il Centro Studi Promotor definisce il mercato europeo in ripresa grazie all'elettrificazione, ma ancora lontano dai livelli del 2019: il confronto resta negativo del 5,6% a giugno e del 14,2% nel primo semestre.



condividi l'articolo



sabato 25 luglio 2026 - Ultimo aggiornamento: 13:47 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Elettriche accelerano superando il 20% di quota in un mercato europeo dell'auto che cresce a giugno del 13,1%



Lamborghini, Francesco Milicia è il nuovo direttore marketing. Christian Mastro diventa ceo del brand in Usa



Ddl Concorrenza, dal Mase 120 ml per riconvertire impianti carburanti in stazioni ricarica elettrica e distribuzione biofuel

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari vola a Budapest, il re dell'Hungaroring Hamilton sfida la Mercedes del suo amico Antonelli



GP di Ungheria, libere 2: doppietta Ferrari con Hamilton e Leclerc, Antonelli in difficoltà è solo 13esimo



FE, Dennis (Andretti) conquista la pole per il primo Tokyo E-Prix in notturna: battuto Mortara (Mahindra)

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Elettriche accelerano superando il 20% di quota in un mercato europeo dell'auto che cresce a giugno del 13,1%

condividi l'articolo



Elettrico in accelerazione e marchi cinesi sempre più presenti: il mercato auto europeo mostra nel 2026 i segnali più evidenti di una trasformazione in corso. Nel primo semestre le vetture elettriche a batteria hanno raggiunto il 20,7% delle nuove immatricolazioni nell'Unione Europea, mentre i principali gruppi cinesi hanno sfiorato a giugno il 10% di quota, con una crescita dei volumi dell'85,6% in un anno. Un'accelerazione che accompagna la ripresa delle vendite: a giugno l'Europa Occidentale (Ue, Efta e Regno Unito) registra 1.407.332 nuove auto, in aumento del 13,1% rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi sei mesi dell'anno sono state vendute 7.232.066 vetture, in crescita del 6,1%. Stellantis a giugno ha immatricolato 191.012 auto, il 5,3% in più rispetto all'anno precedente, ma con una quota di mercato scesa dal 14,6% al 13,6%. Nel semestre il gruppo ha raggiunto 1.096.783 immatricolazioni (+5,3%), con una quota del 15,2%, che sale al 16% considerando anche Leapmotor.

La crescita più significativa riguarda le auto elettriche a batteria (Bev): nel primo semestre 2026 ne sono state immatricolate 1.220.890 nell'Unione Europea. La Francia ha segnato un aumento del 62,9%, la Germania del 48% e la Danimarca del 41,2%. Continuano a crescere anche le ibride tradizionali, arrivate a 2.198.148 unità e a una quota del 37,3%. Bene anche le plug-in hybrid, con 577.735 immatricolazioni e una quota del 9,8%, grazie soprattutto agli aumenti registrati in Italia (+84,3%), Spagna

ECONOMIA



LA NOMINA

Lamborghini, Francesco Milicia è il nuovo direttore marketing. Christian Mastro diventa ceo del brand in Usa



VIA LIBERA

Ddl Concorrenza, dal Mase 120 ml per riconvertire impianti carburanti in stazioni ricarica elettrica e distribuzione biofuel

(+39%) e Germania (+17,9%). Al contrario, prosegue il calo delle motorizzazioni tradizionali. Le auto a benzina sono diminuite del 17,2%, scendendo al 22,2% del mercato europeo, mentre il diesel ha perso il 16,5%, fermandosi al 7,5%. Cresce rapidamente anche la presenza dei costruttori cinesi. I principali gruppi, tra cui Geely, Byd, Saic Motor, Chery e Leapmotor, hanno aumentato i volumi dell'85,6% a giugno, portando la quota di mercato dal 6,4% al 10,5%.

Nel semestre hanno raggiunto circa 550 mila immatricolazioni, pari al 9,3%. Secondo **l'Anfia**, il dato rappresenta un segnale che richiama l'attenzione sulla necessità di valorizzare la produzione europea di veicoli e componenti. Per il presidente Roberto Vavassori il mercato resta positivo, ma nella seconda metà dell'anno è atteso un rallentamento. Le stime indicano una chiusura del 2026 poco sopra i 10,8 milioni di auto vendute, appena lo 0,5% in più rispetto al 2025. Il Centro Studi Promotor definisce il mercato europeo in ripresa grazie all'elettrificazione, ma ancora lontano dai livelli del 2019: il confronto resta negativo del 5,6% a giugno e del 14,2% nel primo semestre.



condividi l'articolo



sabato 25 luglio 2026 - Ultimo aggiornamento: 13:47 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Elettriche accelerano superando il 20% di quota in un mercato europeo dell'auto che cresce a giugno del 13,1%



Lamborghini, Francesco Milicia è il nuovo direttore marketing. Christian Mastro diventa ceo del brand in Usa



Ddl Concorrenza, dal Mase 120 ml per riconvertire impianti carburanti in stazioni ricarica elettrica e distribuzione biofuel

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari vola a Budapest, il re dell'Hungaroring Hamilton sfida la Mercedes del suo amico Antonelli



GP di Ungheria, libere 2: doppietta Ferrari con Hamilton e Leclerc, Antonelli in difficoltà è solo 13esimo



FE, Dennis (Andretti) conquista la pole per il primo Tokyo E-Prix in notturna: battuto Mortara (Mahindra)

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Elettriche accelerano superando il 20% di quota in un mercato europeo dell'auto che cresce a giugno del 13,1%

condividi l'articolo



Elettrico in accelerazione e marchi cinesi sempre più presenti: il mercato auto europeo mostra nel 2026 i segnali più evidenti di una trasformazione in corso. Nel primo semestre le vetture elettriche a batteria hanno raggiunto il 20,7% delle nuove immatricolazioni nell'Unione Europea, mentre i principali gruppi cinesi hanno sfiorato a giugno il 10% di quota, con una crescita dei volumi dell'85,6% in un anno. Un'accelerazione che accompagna la ripresa delle vendite: a giugno l'Europa Occidentale (Ue, Efta e Regno Unito) registra 1.407.332 nuove auto, in aumento del 13,1% rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi sei mesi dell'anno sono state vendute 7.232.066 vetture, in crescita del 6,1%. Stellantis a giugno ha immatricolato 191.012 auto, il 5,3% in più rispetto all'anno precedente, ma con una quota di mercato scesa dal 14,6% al 13,6%. Nel semestre il gruppo ha raggiunto 1.096.783 immatricolazioni (+5,3%), con una quota del 15,2%, che sale al 16% considerando anche Leapmotor.

La crescita più significativa riguarda le auto elettriche a batteria (Bev): nel primo semestre 2026 ne sono state immatricolate 1.220.890 nell'Unione Europea. La Francia ha segnato un aumento del 62,9%, la Germania del 48% e la Danimarca del 41,2%. Continuano a crescere anche le ibride tradizionali, arrivate a 2.198.148 unità e a una quota del 37,3%. Bene anche le plug-in hybrid, con 577.735 immatricolazioni e una quota del 9,8%, grazie soprattutto agli aumenti registrati in Italia (+84,3%), Spagna

ECONOMIA



LA NOMINA

Lamborghini, Francesco Milicia è il nuovo direttore marketing. Christian Mastro diventa ceo del brand in Usa



VIA LIBERA

Ddl Concorrenza, dal Mase 120 ml per riconvertire impianti carburanti in stazioni ricarica elettrica e distribuzione biofuel

(+39%) e Germania (+17,9%). Al contrario, prosegue il calo delle motorizzazioni tradizionali. Le auto a benzina sono diminuite del 17,2%, scendendo al 22,2% del mercato europeo, mentre il diesel ha perso il 16,5%, fermandosi al 7,5%. Cresce rapidamente anche la presenza dei costruttori cinesi. I principali gruppi, tra cui Geely, Byd, Saic Motor, Chery e Leapmotor, hanno aumentato i volumi dell'85,6% a giugno, portando la quota di mercato dal 6,4% al 10,5%.

Nel semestre hanno raggiunto circa 550 mila immatricolazioni, pari al 9,3%. Secondo **l'Anfia**, il dato rappresenta un segnale che richiama l'attenzione sulla necessità di valorizzare la produzione europea di veicoli e componenti. Per il presidente Roberto Vavassori il mercato resta positivo, ma nella seconda metà dell'anno è atteso un rallentamento. Le stime indicano una chiusura del 2026 poco sopra i 10,8 milioni di auto vendute, appena lo 0,5% in più rispetto al 2025. Il Centro Studi Promotor definisce il mercato europeo in ripresa grazie all'elettrificazione, ma ancora lontano dai livelli del 2019: il confronto resta negativo del 5,6% a giugno e del 14,2% nel primo semestre.



condividi l'articolo



sabato 25 luglio 2026 - Ultimo aggiornamento: 13:47 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Elettriche accelerano superando il 20% di quota in un mercato europeo dell'auto che cresce a giugno del 13,1%



Lamborghini, Francesco Milicia è il nuovo direttore marketing. Christian Mastro diventa ceo del brand in Usa



Ddl Concorrenza, dal Mase 120 ml per riconvertire impianti carburanti in stazioni ricarica elettrica e distribuzione biofuel

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari vola a Budapest, il re dell'Hungaroring Hamilton sfida la Mercedes del suo amico Antonelli



GP di Ungheria, libere 2: doppietta Ferrari con Hamilton e Leclerc, Antonelli in difficoltà è solo 13esimo



FE, Dennis (Andretti) conquista la pole per il primo Tokyo E-Prix in notturna: battuto Mortara (Mahindra)

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE



Elettriche accelerano superando il 20% di quota in un mercato europeo dell'auto che cresce a giugno del 13,1%

condividi l'articolo



Elettrico in accelerazione e marchi cinesi sempre più presenti: il mercato auto europeo mostra nel 2026 i segnali più evidenti di una trasformazione in corso. Nel primo semestre le vetture elettriche a batteria hanno raggiunto il 20,7% delle nuove immatricolazioni nell'Unione Europea, mentre i principali gruppi cinesi hanno sfiorato a giugno il 10% di quota, con una crescita dei volumi dell'85,6% in un anno. Un'accelerazione che accompagna la ripresa delle vendite: a giugno l'Europa Occidentale (Ue, Efta e Regno Unito) registra 1.407.332 nuove auto, in aumento del 13,1% rispetto allo stesso mese del 2025. Nei primi sei mesi dell'anno sono state vendute 7.232.066 vetture, in crescita del 6,1%. Stellantis a giugno ha immatricolato 191.012 auto, il 5,3% in più rispetto all'anno precedente, ma con una quota di mercato scesa dal 14,6% al 13,6%. Nel semestre il gruppo ha raggiunto 1.096.783 immatricolazioni (+5,3%), con una quota del 15,2%, che sale al 16% considerando anche Leapmotor.

La crescita più significativa riguarda le auto elettriche a batteria (Bev): nel primo semestre 2026 ne sono state immatricolate 1.220.890 nell'Unione Europea. La Francia ha segnato un aumento del 62,9%, la Germania del 48% e la Danimarca del 41,2%. Continuano a crescere anche le ibride tradizionali, arrivate a 2.198.148 unità e a una quota del 37,3%. Bene anche le plug-in hybrid, con 577.735 immatricolazioni e una quota del 9,8%, grazie soprattutto agli aumenti registrati in Italia (+84,3%), Spagna

ECONOMIA



LA NOMINA

Lamborghini, Francesco Milicia è il nuovo direttore marketing. Christian Mastro diventa ceo del brand in Usa



VIA LIBERA

Ddl Concorrenza, dal Mase 120 ml per riconvertire impianti carburanti in stazioni ricarica elettrica e distribuzione biofuel

(+39%) e Germania (+17,9%). Al contrario, prosegue il calo delle motorizzazioni tradizionali. Le auto a benzina sono diminuite del 17,2%, scendendo al 22,2% del mercato europeo, mentre il diesel ha perso il 16,5%, fermandosi al 7,5%. Cresce rapidamente anche la presenza dei costruttori cinesi. I principali gruppi, tra cui Geely, Byd, Saic Motor, Chery e Leapmotor, hanno aumentato i volumi dell'85,6% a giugno, portando la quota di mercato dal 6,4% al 10,5%.

Nel semestre hanno raggiunto circa 550 mila immatricolazioni, pari al 9,3%. Secondo **l'Anfia**, il dato rappresenta un segnale che richiama l'attenzione sulla necessità di valorizzare la produzione europea di veicoli e componenti. Per il presidente Roberto Vavassori il mercato resta positivo, ma nella seconda metà dell'anno è atteso un rallentamento. Le stime indicano una chiusura del 2026 poco sopra i 10,8 milioni di auto vendute, appena lo 0,5% in più rispetto al 2025. Il Centro Studi Promotor definisce il mercato europeo in ripresa grazie all'elettrificazione, ma ancora lontano dai livelli del 2019: il confronto resta negativo del 5,6% a giugno e del 14,2% nel primo semestre.



condividi l'articolo



sabato 25 luglio 2026 - Ultimo aggiornamento: 13:47 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Elettriche accelerano superando il 20% di quota in un mercato europeo dell'auto che cresce a giugno del 13,1%



Lamborghini, Francesco Milicia è il nuovo direttore marketing. Christian Mastro diventa ceo del brand in Usa



Ddl Concorrenza, dal Mase 120 ml per riconvertire impianti carburanti in stazioni ricarica elettrica e distribuzione biofuel

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



Ferrari vola a Budapest, il re dell'Hungaroring Hamilton sfida la Mercedes del suo amico Antonelli



GP di Ungheria, libere 2: doppietta Ferrari con Hamilton e Leclerc, Antonelli in difficoltà è solo 13esimo



FE, Dennis (Andretti) conquista la pole per il primo Tokyo E-Prix in notturna: battuto Mortara (Mahindra)

DUE RUOTE

+ TUTTE LE NOTIZIE DI DUE RUOTE

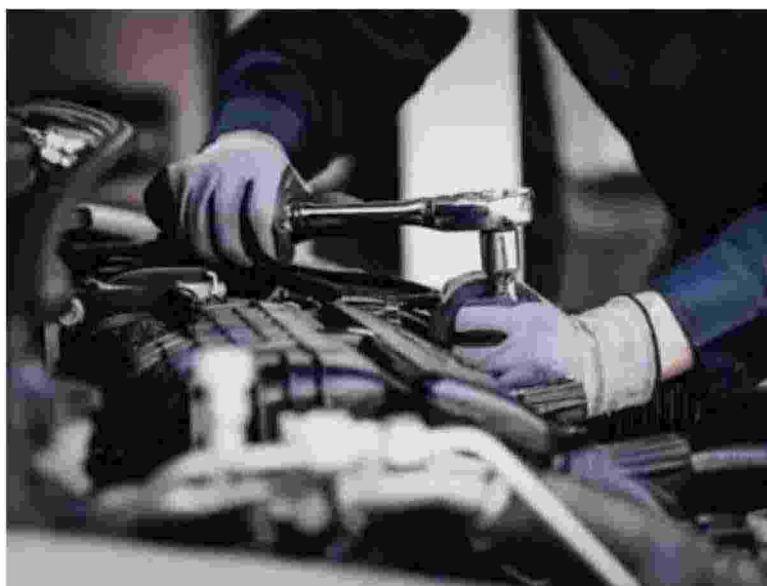
La ricerca

Aftermarket automotive: Brescia brilla nella top ten

• La provincia figura tra le migliori sia per incidenza del valore aggiunto del settore sul totale, sia per numero di occupati

BRESCIA La Lombardia guida il business dell'aftermarket auto con quasi 9 miliardi di euro, Brescia spicca in Italia per valore aggiunto e occupati. Dalla ricerca «Il settore dell'Aftermarket dell'automotive in movimento», realizzata dal Centro Studi Tagliacarne per conto della Camera di commercio di Modena, in collaborazione con la Cdc di Torino e con il supporto di **Anfia**, emerge che la filiera produce 31,2 miliardi di valore aggiunto (l'1,6% del totale economia nel 2024), occupa circa 407mila lavoratori (l'1,5% dell'occupazione totale) e genera una produttività superiore del 3,3% rispetto alla media nazionale.

La Lombardia è leader in classifica per valore prodotto con 8,8 miliardi di euro, il 28,2% del totale nel Paese, seguita sul podio da Emilia-Romagna (4,3 mld euro con il 13,8%) e Veneto (4,2 mld di euro; 13,5%). Ma Piemonte, Emilia-Romagna e Veneto brillano nel medagliere per peso dell'aftermarket sull'economia locale (rispettivamente 2,6%, 2,4% e 2,3%). A livello provinciale meglio fanno Modena (3,5%), Pesaro e Urbino (3,4%) e Vicenza (3,3%). Considerando gli occupati, la Lombardia è prima con 102.320 addetti, seguita dal poco più di 54mila del Veneto e dai quasi 49mila dell'Emilia-Romagna. Ma anche i numeri di Brescia sono di rilievo: il settore raggiunge un valore aggiunto di 1,31 miliar-



Protagonista La provincia di Brescia mostra numeri importanti nel settore

Lombardia leader in Italia per ricchezza prodotta, pari a 8,8 miliardi di euro

Brescia in Borsa

La settimana a Piazza Affari

	Venerdì 17/07	Venerdì 24/07	Var. % settimanale	Var. % annua
	6,00	5,80	-3,33	11,54
	2,3480	2,3530	0,21	8,33
 hellini	3,1000	3,2000	3,23	2,56
 Gembo	87,100	85,300	-2,07	45,32
 GEFRAN	11,050	10,950	-0,90	6,83
 INTESA SANPAOLO	9,100	8,600	-5,49	-32,28
 INTRED	9,1600	9,1600	0,00	-5,57
 IVECO GROUP	13,9500	13,9200	-0,22	2,62
 Neosperanza	0,440	0,440	0,00	0
 POZZI MILANO	0,555	0,520	-6,31	10,64
 PROMOTICA	2,980	2,740	-8,05	22,32
 SABAF	12,900	12,350	-4,26	-12,72
 SACRETI MANAGEMENT	1,3	1,3	0,00	14,04
 Alitalia gruppo Alitalia *	12,500	12,500	0,00	

* Quotata sul mercato Vorxel

di di euro, pari al 2,7% del totale del dato provinciale, con quasi 16mila occupati, posizionandosi nella Top 10 italiana in entrambi i casi.

Le prospettive

Il 24,8% delle aziende dell'aftermarket auto prevede quest'anno un aumento del fatturato e il 36% un incremento delle assunzioni. Il settore dell'aftermarket è fortemente orientato ai mercati stranieri. Ben il 67% delle imprese esporta e, di queste, il 17,7% stima una crescita delle vendite estere, anche se un terzo degli operatori prospetta di subire degli effetti dei dazi imposti dagli Usa e, in questo ambito, più della metà (il 56,3%) punta a ricercare mercati di sbocco esteri alternativi. Inoltre, per l'anno in corso, due imprese su tre lamentano difficoltà a trovare le figure professionali e per il 36,8% questo potrebbe tradursi in un freno alla crescita. Non preoccupa, nell'immediato, il passaggio all'elettrico: solo il 13,8% degli operatori che producono e vendono ricambi di auto investirà nell'elettrico entro il 2028 e appena l'11,8% lo ha già fatto tra il 2023 e il 2025. Anche per questo il 73,3% resta ancorato alla produzione di componenti per auto a combustione. In prospettiva a ostacolarne la transizione verso l'elettrico è soprattutto la concorrenza proveniente dai Paesi emergenti vista come una minaccia dal 18,3% delle imprese del settore. A sostegno della propria competitività le imprese aftermarket chiedono policy soprattutto in tema di agevolazioni fiscali e riduzione del costo del lavoro (66,2% delle indicazioni). Seguono tra le priorità segnalate la riduzione dei costi energetici (27,7%) e i finanziamenti alla ricerca (13,8%).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

089849-11073K