



FEDERAUTO

Federazione Italiana Concessionari Auto

RASSEGNA STAMPA

Febbraio 2026



Sommario Rassegna Stampa

Cartaceo.....	2
Web	32



FEDERAUTO
Federazione Italiana Concessionari Auto

AUTO **Cartaceo**

STELLANTIS +11%**Il mercato dell'auto parte bene: a gennaio +6,2%**

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

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

Le vendite

Immatricolate 141.980 autovetture, una crescita condizionata dagli incentivi

TORINO

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

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

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

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

© RIPRODUZIONE RISERVATA

—F.Gre.



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



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

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

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

■ Il mercato italiano dell'auto inizia il 2026 con un segno positivo: a gennaio - secondo i dati del ministero dei Trasporti - sono state immatricolate 141.980 auto, il 6,18% in più dello stesso mese del 2025. Fa ancora meglio Stellantis che cresce dell'11,8%, quasi il doppio del mercato con la quota che sale dal 31,1% al 32,6%. Nella classifica delle auto più vendute, le prime quattro posizioni sono tutte del gruppo italo-

francese: al primo posto Fiat Pandina (13.394), al secondo Jeep Avenger (5.133), al terzo Citroën C3 (3.576) e al quarto Fiat Grande Panda (3.299). «Tutti i brand che abbiamo sono centrali nella nostra strategia», ribadisce l'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, che assicura nuovi investimenti per l'Italia. Per ora, però, l'attenzione resta sull'estero. Anche se in qualche modo il gruppo tenta di

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

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

Per quanto riguarda il mercato italiano, secondo l'Anfia, «dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero». Scettica Federauto: «I dati positivi del mercato sono ingannevoli perché il canale principale, quello dei dealer, è in crisi e non sembra che in tempi brevi possa avviare un recupero».



L'OSSERVATORIO PER LA NEUTRALITÀ TECNOLOGICA RILANCIA SUI CARBURANTI RINNOVABILI

di Marco D'Aloisi, Direttore di Muoversi

Negli ultimi mesi, mentre l'Europa discute della revisione dell'Automotive Package, tra gli operatori del settore della mobilità cresce la percezione di una transizione che continua a procedere con qualche rigidità di troppo. A tale proposito, l'Osservatorio per la Neutralità Tecnologica nei Trasporti – costituito nel 2024 da NGV Italy, Confartigianato Trasporti, Federauto e UNEM – ha messo a punto un documento che sottolinea, ancora una volta, come l'impianto complessivo continui a riflettere un approccio poco aderente alla realtà del mercato e ancora lontano da una vera neutralità tecnologica.

Con questo documento l'Osservatorio intende mettere in evidenza gli aspetti critici che ancora presenta la nuova proposta, sottolineando "l'importanza dei successivi passaggi di elaborazione emendativa alla proposta di revisione avanzata dalla Commissione UE – da traghettare prioritariamente in sede di Consiglio Competitività UE e di Commissione ENVI dell'Europarlamento – al fine di definire un profilo di natura normativa compatibile con l'effettiva dinamica del mercato Automotive, nel quadro di una ricaduta attuativa del concetto di neutralità tecnologica".

Infatti, se è vero che le misure proposte presentano qualche apertura – che l'Osservatorio in parte considera effetto del "non-paper" elaborato dal Governo italiano "che può rappresentare un vero e proprio game-changer in grado di arginare la deriva ideologica verso cui sembra essersi indirizzata la Commissione UE" – è anche vero che sono tuttora ancorate all'idea che l'elettrico sia la soluzione dominante – se non l'unica – nel percorso verso il 2035.

La riduzione del target finale dal 100% al 90%, che sulla carta avrebbe dovuto introdurre flessibilità permettendo la vendita di auto ibride plug-in, range extender o full/mild hybrid anche dopo il 2035, nei fatti rende marginale l'uso dei carburanti rinnovabili - e fuels, biocarburanti, biometano -



no - con l'introduzione di limiti estremamente rigidi per il loro uso. Appena il 3% delle emissioni residue potrà essere infatti coperto da carburanti rinnovabili, mentre il restante 7% sarà legato all'uso di acciaio "green". Risultato: il nuovo limite emissivo delle "passenger cars" auto sarebbe comunque attorno agli 11,5 g CO₂/km, di cui appena 3,45 gCO₂/

CIÒ CHE SERVIREBBE È INVECE UN MODELLO CAPACE DI VALORIZZARE TUTTE LE TECNOLOGIE CHE POSSONO CONTRIBUIRE ALLA DECARBONIZZAZIONE. A TAL FINE, L'OSSERVATORIO AUSPICA "UN'AZIONE EMENDATIVA FORTE DA PARTE DEL CONSIGLIO EUROPEO (A PARTIRE DAL CONSIGLIO COMPETITIVITÀ) E DEL PARLAMENTO EUROPEO (A PARTIRE DALLA COMMISSIONE ENVI), IN GRADO DI RIMUOVERE OGNI LIMITE OPERATIVO ALLA PIENA CONCRETIZZAZIONE DEL PRINCIPIO DI NEUTRALITÀ TECNOLOGICA, FERME RESTANDO LE INTENZIONI DI TUTTI DI LAVORARE ED INVESTIRE PER DECARBONIZZARE LA FILIERA DELL'AUTOMOTIVE" E RIPORTARE "IL MERCATO A FUNZIONARE SENZA ALCUNA DISTORSIONE, NÉ TECNOLOGICA, NÉ CONCORRENZIALE"

km compensabili con carburanti rinnovabili, mentre per i veicoli commerciali leggeri (LCV) ai 17,8 g/km, dei quali solo 5,34 gCO₂/km compensabili tramite carburanti rinnovabili.

Numeri che, secondo l'Osservatorio, evidenziano una "forzatura priva di logica dal punto di vista del beneficio ambientale, oltre che dal punto di vista funzionale" e che "nulla hanno a che fare né con le logiche del mercato reale, né con le scelte strategiche necessarie per salvaguardare il patrimonio industriale, produttivo ed occupazionale della filiera europea dell'Automotive, con aggravio dei costi a carico di cittadini ed imprese".

Tutto ciò, spiega l'Osservatorio, lascia irrisolta la questione centrale, ossia il criterio di valutazione delle emissioni:

continuare a misurare la CO₂ esclusivamente "al tubo di scarico" (Tank to Wheel) significa ignorare tutto ciò che avviene a monte, dalla produzione dell'energia ai processi industriali. Ciò che servirebbe è invece un modello capace di valorizzare tutte le tecnologie che possono contribuire alla decarbonizzazione. A tal fine, l'Osservatorio auspica "un'azione emendativa forte da parte del Consiglio europeo (a partire dal Consiglio Competitività) e del Parlamento Europeo (a partire dalla Commissione ENVI), in grado di rimuovere ogni limite operativo alla piena concretizzazione del principio di neutralità tecnologica, ferme restando le intenzioni di tutti di lavorare ed investire per decarbonizzare la filiera dell'Automotive" e riportare "il mercato a funzionare senza alcuna distorsione, né tecnologica, né concorrenziale".

Di fronte a un approccio ancora sbilanciato, l'Osservatorio indica una serie di modifiche ritenute essenziali per una decarbonizzazione credibile:

- contrarre dal 90 al 75% il target di riduzione delle emissioni di CO₂ alla scadenza 2035 per le autovetture e al 60% per i veicoli commerciali leggeri, definendo un target intermedio al 2030 pari ad una riduzione del 40% per le autovetture e del 30% per i veicoli commerciali leggeri;
- riconoscere fin da subito (e non a partire dal 2035) il ruolo strategico di tutti i carburanti "RED compliant", senza alcun limite di produzione, distribuzione e utilizzo come "Carbon Neutral Fuel" (CNF) sia per i LDV che per gli HDV;
- introdurre una nuova classe di veicoli a emissioni zero (ZEV) che comprenda veicoli alimentati esclusivamente con Carbon Neutral Fuel (CNF) da riconoscere trasversalmente in tutta la legislazione pertinente della UE;
- sospendere le modifiche all'Utility Factor dei veicoli Plug-In per permettere ai costruttori di avere a disposizione un maggior numero di opzioni tecnologiche e industriali per far fronte alla loro compliance;
- revisionare profondamente la proposta di Regolamento "Corporate Fleet" sui "Veicoli Aziendali Puliti" che oggi non soddisfano i requisiti di neutralità tecnologica.

L'idea di una transizione basata su una mono-tecnologia, conclude l'Osservatorio, ha dimostrato di non essere né efficace né accettata dai consumatori, anche perché le filiere industriali e i sistemi energetici europei sono troppo diversi per essere incasellati in una sola traiettoria tecnologica. La neutralità tecnologica non è un'astrazione, ma una condizione necessaria affinché la transizione sia davvero sostenibile – ambientalmente, economicamente e socialmente. Un principio che, ora più che mai, merita di essere rimesso al centro del dibattito europeo.

Auto, l'usato sostiene il mercato

Il settore. Il 2025 in provincia di Lecco si è rivelato un anno complesso per il comparto, con una crescita debole Bene le km zero e le ibride. Stabile il segmento del nuovo. Negri: «Nel 2026 è atteso l'elettrico a costi accessibili»

LECCO

MARIA G. DELLA VECCHIA

L'andamento del mercato automobilistico a Lecco nel 2025 si è chiuso, per le auto nuove, come un anno piuttosto complesso, caratterizzato da una ripresa difficile e qualche primo segnale di ripresa a iniziare dalla scorsa primavera, per arrivare ad allinearsi al +2,1% del dato di mercato nazionale solo verso la fine dell'anno.

Le auto usate hanno sostenuto il mercato. «Per quanto riguarda il mercato dell'usato, in Lombardia ha chiuso il 2025 in crescita del 2,2% e si è confermato come scelta piuttosto preferita in una media di vendita di due auto usate a fronte di una vettura nuova. Decisamente un buon trend dell'usato che ha permesso di mantenere positivi i bilanci delle concessionarie», afferma Alberto Negri, presidente del Gruppo Autoveicoli di Confcommercio Lecco.

Il mercato lecchese ha sofferto per una sensibile riduzione di vendite di veicoli commerciali, con una flessione intorno al 5% per il 2025. C'è stata dunque, spiega Negri, una netta diminuzione dei veicoli commerciali, «anche grazie a una fiscalità pesante sulle auto aziendali. Una fiscalità ferma agli anni Novanta, non agevolata per le aziende, detraibile solo fino al 50% e che, comunque, va rivista».

Negri, imprenditore del settore al suo secondo mandato alla guida del Gruppo Autoveicoli, fin dal suo primo incarico aveva stretto il rapporto portando il gruppo ad aderire a Federauto Confcommercio «il cui presidente, Artusi, ha avuto un confronto col Governo per una revisione di tale fiscalità».

In definitiva, la crescita regi-

strata da Lecco e Provincia nel 2025 è stata molto debole, dovuta anche alle auto a chilometri zero visto che hanno contribuito a portare in positivo i dati di diverse concessionarie.

In sintesi, auto ibride, usate e km zero sono andate bene, il mercato delle nuove è stabile e le previsioni 2026 per Lecco e provincia sono attese in parziale crescita, anche rispetto agli obiettivi delle case automobilistiche.

«Per l'elettrico - afferma Negri - i marchi cinesi sono in crescita e quest'anno ne arriveranno parecchi, ma alla fine ci sarà una selezione. Stanno facendo parecchia concorrenza. I costi dell'elettrico europeo sono elevati anche perché riferiti ad auto di una certa dimensione. Nel 2026 è atteso sul mercato l'arrivo di modelli elettrici più accessibili, per ora di provenienza cinese e vedremo se ne arriveranno anche di fabbricazione europea. Questo sarà l'anno in cui sul

mercato arriveranno modelli elettrici con prezzi fra i 20mila e i 30mila euro, che stimoleranno la domanda su modelli medio-bassi».

Il settore si augura inoltre che tornino in campo gli incentivi pubblici per l'acquisto di auto elettriche, legati a un Isee inferiore a 30mila euro e con la rottamazione di un veicolo con motore fino a euro 5. In quel caso il bonus massimo era di 11mila euro, mentre per un Isee superiore (fra i 30mila e i 40mila euro) lo sconto era di 9mila euro. Ma tutto è andato esaurito in un vero e proprio click day che nel giro di poche ore aveva bruciato i 600mila euro stanziati con risorse Pnrr.

«Speriamo anche - aggiunge Negri - che aumentino le colonnine di ricarica elettrica. Nel territorio lecchese sono state installate nuove colonnine più veloci, cosa necessaria per rendere le auto elettriche più pratiche».

A fare la differenza sul mercato continua ad essere l'auto ibrida, a fronte di un calo delle auto a benzina e di un mercato difficile per le elettriche. Per ogni tipo di auto a Lecco nel solo mese di gennaio 2026, su base annua, il mercato è cresciuto complessivamente del 6,2% (6,6% il dato nazionale).

Le ibride si consolidano con una quota di mercato che, sempre nel solo mese di gennaio, ha toccato il 52%. L'elettrico nel dato nazionale ha toccato il +39%, mentre decrescono i motori a benzina e diesel. Gli operatori del settore guardano alle prossime decisioni di Bruxelles che quest'anno dovrebbe decidere sulla direttiva che rivede l'imposizione delle emissioni zero al 2035.

■ «I costi dell'elettrico europeo sono elevati. In arrivo altri cinesi»

■ Si spera negli incentivi pubblici per l'acquisto di vetture



Alberto Negri, presidente Gruppo Autoveicoli Confcommercio Lecco



Una rete di quaranta realtà Alla guida Alberto Negri

Le 40 concessionarie di auto che costituiscono il Gruppo Autoveicoli di Confcommercio Lecco sono guidate da Alberto Negri, imprenditore del settore al suo secondo mandato, rieletto l'11 marzo 2024 e in carica fino al 2029.

Negri è titolare della "Renzo Negri" di Pescate, una delle attività lecclesi storiche del settore, nata nel 1933 come officina di riparazione

auto e autonoleggio, diventando negli anni concessionaria Simca.

Poi Peugeot e dal 1995 concessionaria ufficiale Suzuki.

Con Negri, a completare il consiglio direttivo del Gruppo Autoveicoli ci sono Lorenzo Cogliati (Autocogliati SpA di Merate), Mauro Finiguerra (Finimotor F.lli Finiguerra di Civate), Enrico Redaelli (F.lli Redaelli Snc di Sirone). Tutti sono stati eletti all'una-

nimità.

Dal 2019 il Gruppo Autoveicoli di Confcommercio Lecco guidato da Alberto Negri aderisce a Federauto, che associa le concessionarie di auto a livello nazionale.

All'inizio del suo primo mandato come presidente della categoria fu Negri a presentare la proposta di adesione a Federauto che, afferma Negri, «consente a tutti i nostri iscritti di essere aggiornati sui temi e anche di portare con la forza dei numeri le nostre istanze sui tavoli politici nazionali ed europei».

M.Del.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Auto, l'usato sostiene il mercato

Il settore. Il 2025 in provincia di Lecco si è rivelato un anno complesso per il comparto, con una crescita debole Bene le km zero e le ibride. Stabile il segmento del nuovo. Negri: «Nel 2026 è atteso l'elettrico a costi accessibili»

LECCO

MARIA G. DELLA VECCHIA

L'andamento del mercato automobilistico a Lecco nel 2025 si è chiuso, per le auto nuove, come un anno piuttosto complesso, caratterizzato da una ripresa difficile e qualche primo segnale di ripresa a iniziare dalla scorsa primavera, per arrivare ad allinearsi al +2,1% del dato di mercato nazionale solo verso la fine dell'anno.

Le auto usate hanno sostenuto il mercato. «Per quanto riguarda il mercato dell'usato, in Lombardia ha chiuso il 2025 in crescita del 2,2% e si è confermato come scelta piuttosto preferita in una media di vendita di due auto usate a fronte di una vettura nuova. Decisamente un buon trend dell'usato che ha permesso di mantenere positivi i bilanci delle concessionarie», afferma Alberto Negri, presidente del Gruppo Autoveicoli di Confcommercio Lecco.

Il mercato lecchese ha sofferto per una sensibile riduzione di vendite di veicoli commerciali, con una flessione intorno al 5% per il 2025. C'è stata dunque, spiega Negri, una netta diminuzione dei veicoli commerciali, «anche grazie a una fiscalità pesante sulle auto aziendali. Una fiscalità ferma agli anni Novanta, non agevolata per le aziende, detraibile solo fino al 50% e che, comunque, va rivista».

Negri, imprenditore del settore al suo secondo mandato alla guida del Gruppo Autoveicoli, fin dal suo primo incarico aveva stretto il rapporto portando il gruppo ad aderire a Federauto Confcommercio «il cui presidente, Artusi, ha avuto un confronto col Governo per una revisione di tale fiscalità».

In definitiva, la crescita registrata da Lecco e Provincia nel 2025 è stata molto debole, dovuta anche alle auto a chilometri zero visto che hanno contribuito a portare in positivo i dati di diverse concessionarie.

In sintesi, auto ibride, usate e km zero sono andate bene, il

mercato delle nuove è stabile e le previsioni 2026 per Lecco e provincia sono attese in parziale crescita, anche rispetto agli obiettivi delle case automobilistiche.

«Per l'elettrico - afferma Negri - i marchi cinesi sono in crescita e quest'anno ne arriveranno parecchi, ma alla fine ci sarà una selezione. Stanno facendo parecchia concorrenza. I costi dell'elettrico europeo sono elevati anche perché riferiti ad auto di una certa dimensione. Nel 2026 è atteso sul mercato l'arrivo di modelli elettrici più accessibili, per ora di provenienza cinese e vedremo se ne arriveranno anche di fabbricazione europea. Questo sarà l'anno in cui sul mercato arriveranno modelli elettrici con prezzi fra i 20mila e i 30mila euro, che stimoleranno la domanda su modelli medio-bassi».

Il settore si augura inoltre che tornino in campo gli incentivi pubblici per l'acquisto di auto elettriche, legati a un Isee inferiore a 30mila euro e con la rottamazione di un veicolo con motore fino a euro 5. In quel caso il bonus massimo era di 11mila euro, mentre per un Isee superiore (fra i 30mila e i 40mila euro) lo sconto era di 9mila euro. Ma tutto è andato esaurito in un vero e proprio click day che nel giro di poche ore aveva bruciato i 600mila euro stanziati con risorse Pnrr.

«Speriamo anche - aggiunge Negri - che aumentino le colonnine di ricarica elettrica. Nel territorio lecchese sono state installate nuove colonnine più veloci, cosa necessaria per rendere le auto elettriche più pratiche».

A fare la differenza sul mercato continua ad essere l'auto ibrida, a fronte di un calo delle auto a benzina e di un mercato difficile per le elettriche. Per ogni tipo di auto a Lecco nel solo mese di gennaio 2026, su base annua, il mercato è cresciuto complessivamente del 6,2% (6,6% il dato nazionale).

Le ibride si consolidano con una quota di mercato che, sempre nel solo mese di gennaio, ha toccato il 52%. L'elettrico nel dato nazionale ha toccato il +39%, mentre decrescono i motori a benzina e diesel. Gli operatori del settore guardano alle prossime decisioni di Bruxelles che quest'anno dovrebbe decidere sulla direttiva che rivede l'imposizione delle emissioni zero al 2035.

■ «I costi dell'elettrico europeo sono elevati. In arrivo altri cinesi»

■ Si spera negli incentivi pubblici per l'acquisto di vetture



Alberto Negri, presidente Gruppo Autoveicoli Confcommercio Lecco



Mercato auto sale: +6,18% Stellantis corre il doppio

Il 2026 si apre con numeri positivi

Effetto degli incentivi: la vendita dell'elettrico cresce del +39%

A Torino incontro con i fornitori sulle opportunità di investimento in Algeria

Amalia Angotti



Il mercato italiano dell'auto inizia il 2026 con un segno positivo: a gennaio - secondo i dati del ministero dei Trasporti - sono state immatricolate 141.980 auto, il 6,18% in più dello mese del 2025. Fa ancora meglio Stellantis che cresce dell'11,8%, quasi il doppio del mercato con la quota che sale dal 31,1% al 32,6%. Nella classifica delle auto più vendute, le prime quattro posizioni sono tutte del gruppo italofrancese: al primo posto Fiat Pandina (13.394), al secondo Jeep Avenger (5.133), al terzo Citroën C3 (3.576) e al quarto Fiat Grande Panda (3.299). «Tutti i brand che abbiamo sono centrali nella nostra strategia», ribadisce l'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, che assicura nuovi investimenti per l'Italia.

A Torino Stellantis ha incontrato un centinaio di aziende della componentistica auto per illustrare le opportunità di investimento in Algeria, dove dal 2023 ha uno stabilimento che quest'anno punta a produrre 90 mila unità complessive. Davanti all'Unione Industriali hanno protestato i sindacati che, in una lettera aperta ai fornitori, ricordano che «a Torino ci sono le

competenze e la storia per guidare la transizione dell'automotive, ma servono investimenti locali, non inviti a produrre altrove».

A gennaio in Italia sono state immatricolate 9.321 vetture full electric, in crescita del 39,3% rispetto allo stesso mese del 2025, anche grazie alle consegne - spiega Motus-E - dei veicoli acquistati con gli incentivi esauriti in due giorni lo scorso ottobre. La quota di mercato dell'elettrico puro sale così al 6,6% dal 5% registrato un anno fa. Al 31 gennaio 2026, il parco circolante elettrico ha raggiunto in Italia quota 373.683 unità. Il dato positivo del mercato a gennaio, spiega il Centro Studi Promotor, è dovuto al contributo degli incentivi, ma «il loro apporto è mode-

sto e, se riuscissimo a mantenere il tasso di crescita di gennaio (+6,2%) per tutto l'anno, arriveremo a un volume nell'intero 2026 a 1.620.000 unità. Un livello infimo». L'Unrae chiede di «accelerare i rimborsi degli incentivi» visto che oltre 300 milioni sono stati anticipati dai concessionari.

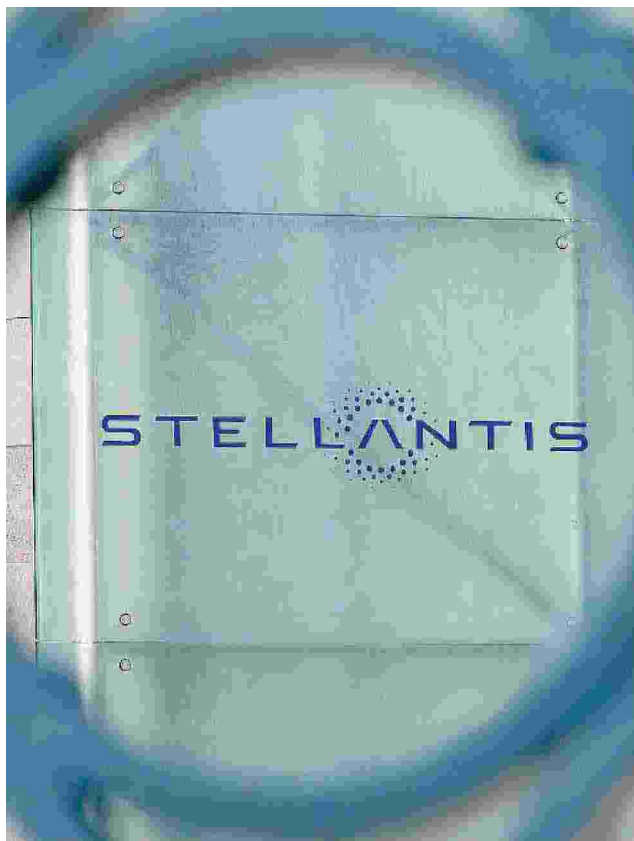
«Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit», sottolinea l'Anfia, mentre per Federauto, «i dati positi-

vi del mercato sono ingannevoli perché il canale principale, quello dei dealer, è in crisi e non sembra che in tempi brevi possa avviare un recupero».

Feder carrozzieri, l'associazione delle autocarrozzerie italiane, ricorda che i prezzi delle auto elettriche sono oggi ancora troppo elevati in Italia e, senza aiuti statali, per una larga fetta di popolazione è impossibile acquistare una vettura elettrica. Il governo deve varare altri bonus «perché il parco auto italiano è troppo vecchio e insicuro». Per due anni in cassa integrazione a rotazione, domani si dovrebbe lavorare

Intanto, rientro in fabbrica rinviato di un giorno per i 1.200 operai delle carrozzerie di Mirafiori pronti al rientro dopo una lunga cassa integrazione a rotazione: sono stati rimandati a casa da Stellantis per un guasto alla linea informatica del montaggio. L'azienda spiega che si tratta di un problema tecnico e che oggi si dovrebbe lavorare regolarmente.

«Stellantis deve investire di più a Mirafiori anziché invitare i fornitori a lavorare per il suo stabilimento algerino», commenta Gianni Mannori della Fiom torinese.

**Stellantis**

Cresce dell'11,8%,
quasi il doppio
del mercato

**Feder carrozzieri
ha ricordato
che i prezzi
delle elettriche
sono ancora troppo
elevati in Italia
e, senza aiuti statali,
per molti
è impossibile
acquistarle**



Stellantis, Filosa rassicura: «Investiremo in Italia»

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

IL MERCATO DELL'AUTO

TORINO. Il mercato italiano dell'auto inizia il 2026 con un segno positivo: a gennaio - secondo i dati del ministero dei Trasporti - sono state immatricolate 141.980 auto, il 6,18% in più dello mese del 2025. Fa ancora meglio Stellantis che cresce dell'11,8%, quasi il doppio del mercato con la quota che sale dal 31,1% al 32,6%. Nella classifica delle auto più vendute, le prime quattro posizioni sono tutte del gruppo italofrancese: al primo posto Fiat Pandina (13.394), al secondo Jeep Avenger (5.133), al terzo Citroën C3 (3.576) e al quarto Fiat Grande Panda (3.299).

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



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

strare le opportunità di investimento in Algeria, dove dal 2023 ha uno stabilimento che quest'anno punta a produrre 90 mila unità complessive. Davanti all'Unione Industriali hanno protestato i sindacati che, in una lettera aperta ai fornitori, ricordano che «a Torino ci sono le competenze e la storia per guidare la transizione dell'automotive, ma servono

investimenti locali, non inviti a produrre altrove».

I numeri. A gennaio in Italia sono state immatricolate 9.321 vetture full electric, in crescita del 39,3% rispetto allo stesso mese del 2025, anche grazie alle consegne - spiega Motus-E - dei veicoli acquistati con gli incentivi esauriti in due giorni lo scorso ottobre. La quota di

mercato dell'elettrico puro sale così al 6,6% dal 5% registrato un anno fa. Al 31 gennaio 2026, il parco circolante elettrico ha raggiunto in Italia quota 373.683 unità.

Il dato positivo del mercato a gennaio, spiega il Centro Studi Promotor, è dovuto al contributo degli incentivi, ma «il loro apporto è modesto e, se riuscissimo a mantenere il tasso di crescita di gennaio (+6,2%) per tutto l'anno, arriveremmo a un volume nell'intero 2026 a 1.620.000 unità. Un livello infimo».

L'Unrae chiede di «accelerare i rimborsi degli incentivi» visto che oltre 300 milioni sono stati anticipati dai concessionari. «Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit», sottolinea l'Anfia, mentre per Federauto, «i dati positivi del mercato sono ingannevoli perché il canale principale, quello dei dealer, è in crisi e non sembra che in tempi brevi possa avviare un recupero».

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



Mercato auto sale: +6,18% Stellantis corre il doppio

Il 2026 si apre con numeri positivi

Effetto degli incentivi: la vendita dell'elettrico cresce del +39%

A Torino incontro con i fornitori sulle opportunità di investimento in Algeria

Il mercato italiano dell'auto inizia il 2026 con un segno positivo: a gennaio - secondo i dati del ministero dei Trasporti - sono state immatricolate 141.980 auto, il 6,18% in più dello mese del 2025. Fa ancora meglio Stellantis che cresce dell'11,8%, quasi il doppio del mercato con la quota che sale dal 31,1% al 32,6%. Nella classifica delle auto più vendute, le prime quattro posizioni sono tutte del gruppo italo-francese: al primo posto Fiat Pandina (13.394), al secondo Jeep Avenger (5.133), al terzo Citroën C3 (3.576) e al quarto Fiat Grande Panda (3.299). «Tutti i brand che abbiamo sono centrali nella nostra strategia», ribadisce l'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, che assicura nuovi investimenti per l'Italia.

A Torino Stellantis ha incontrato un centinaio di aziende della componentistica auto per illustrare le opportunità di investimento in Algeria, dove dal 2023 ha uno stabilimento che quest'anno punta a produrre 90 mila unità complessive. Davanti all'Unione Industriali hanno protestato i sindacati che, in una lettera aperta ai fornitori, ricordano che «a Torino ci sono le competenze e la storia per guidare la transizione dell'automotive, ma servono investimenti locali, non inviti a produrre altrove».

A gennaio in Italia sono state immatricolate 9.321 vetture full electric, in crescita del 39,3% rispetto allo stesso mese del 2025, anche grazie alle consegne - spiega Motus-E - dei veicoli acquistati con gli incentivi esauriti in due giorni lo scorso ottobre. La quota di mercato dell'elettrico puro sale così al 6,6% dal 5% registrato un anno fa. Al 31 gennaio 2026, il parco circolante elettrico ha raggiunto in Italia quota 373.683 unità. Il dato positivo del mercato a gennaio, spiega il Centro Studi Promotor, è dovuto al contributo degli incentivi, ma «il loro apporto è mode-

sto e, se riuscissimo a mantenere il tasso di crescita di gennaio (+6,2%) per tutto l'anno, arriveremo a un volume nell'intero 2026 a 1.620.000 unità. Un livello infimo». L'Unrae chiede di «accelerare i rimborsi degli incentivi» visto che oltre 300 milioni sono stati anticipati dai concessionari.

«Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit», sottolinea l'Anfia, mentre per Federauto, «i dati positivi del mercato sono ingannevoli perché il canale principale, quello dei dealer, è in crisi e non sembra che in tempi brevi possa avviare un recupero».

Federcarrozzieri, l'associazione delle autocarrozzerie ita-

Amalia Angotti

Federcarrozzieri ha ricordato che i prezzi delle elettriche sono ancora troppo elevati in Italia e, senza aiuti statali, per molti è impossibile acquistarle

Stellantis
Cresce dell'11,8%, quasi il doppio del mercato

liane, ricorda che i prezzi delle auto elettriche sono oggi ancora troppo elevati in Italia e, senza aiuti statali, per una larga fetta di popolazione è impossibile acquistare una vettura elettrica. Il governo deve varare altri bonus «perché il parco auto italiano è troppo vecchio e insicuro». Per due anni in cassa integrazione a rotazione, domani si dovrebbe lavorare

Intanto, rientro in fabbrica rinviato di un giorno per i 1.200 operai delle carrozzerie di Mirafiori pronti al rientro dopo una lunga cassa integrazione a rotazione: sono stati rimandati a casa da Stellantis per un guasto alla linea informatica del montaggio. L'azienda spiega che si tratta di un problema tecnico e che oggi si dovrebbe lavorare regolarmente.

«Stellantis deve investire di più a Mirafiori anziché invitare i fornitori a lavorare per il suo stabilimento algerino», commenta Gianni Mannori della Fiom torinese.

Intesa Sanpaolo, ai soci 50 miliardi

Riduzione dei costi grazie alla tecnologia, crescita dei ricavi sostenuti dalle commissioni e basso costo del rischio per effetto di una banca a Zero-Npl. Sono questi i pilastri su cui punta il nuovo piano d'impresa di Intesa Sanpaolo che vede un utile oltre 11,5 miliardi al 2029, ed una distribuzione agli azionisti di circa 50 miliardi di euro in cinque anni.

Con la nuova strategia il gruppo guarda oltre i confini italiani e «siamo felici di far parte di una storia diversa rispetto alla saga del rischio bancario del 2025», ribadisce il ceo Carlo Messina. Al nuovo piano la banca arriva dopo i risultati del 2025 che sono stati i «migliori di sempre».



LE CONTRADDIZIONI DELL'ECONOMIA DELLA REGIONE

ABRUZZO, CIG E DOBLÒ VOLANO

22.654 LE IMMATRIGOLAZIONI PER I FURGONI DI ATESSA, CON LA CRESCITA DEL 14,5%, MA LE ORE DI CASSINTEGRAGIONE AUMENTANO DEL 30% E CERTIFICANO LA DIFFICOLTÀ DEL TESSUTO PRODUTTIVO



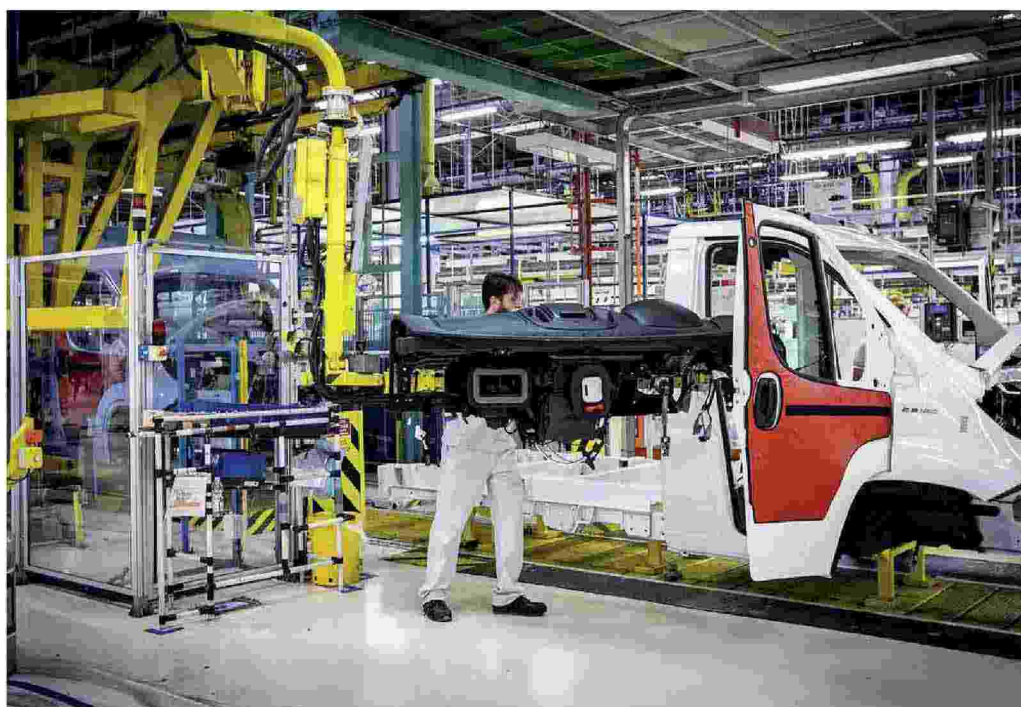
ALLE PAGINE 4 E 5

LE CONTRADDIZIONI DELL'ECONOMIA DELLA REGIONE

ABRUZZO, CIG E DOBLÒ VOLANO

22.654 LE IMMATRIGOLAZIONI PER I FURGONI DI ATESSA, CON LA CRESCITA DEL 14,5%, MA LE ORE DI CASSINTEGRAGIONE AUMENTANO DEL 30% E CERTIFICANO LA DIFFICOLTÀ DEL TESSUTO PRODUTTIVO

FIAT e FIAT Professional iniziano il 2026 con grande impatto consolidando il proprio ruolo di marchi più venduti nel mercato italiano, infatti, in base all'elaborazione dei dati forniti da Dataforce, hanno fatto registrare 22.654 veicoli immatricolati pari ad una quota complessiva del 14,5%, in crescita di 1,6 punti percentuali e oltre 3.400 immatricolazioni in più rispetto all'anno 2025. Nel solo mercato delle vetture FIAT ha chiuso al vertice il primo mese dell'anno con 19.110 immatricolazioni pari al 13,4% di quota in crescita di 1,6 punti percentuali rispetto allo scorso anno. Gli ottimi risultati sono stati raggiunti grazie anche ad azioni commerciali efficaci che hanno reso le vetture FIAT accessibili a tutti gli italiani in linea con il DNA del marchio. Risultati straordinari per Pandina, che a gennaio ha registrato oltre 13.300 immatricolazioni pari ad una quota sul mercato totale del 9,4%. Prodotta nello stabilimento italiano di Pomigliano d'Arco, Pandina Hybrid è la best seller del mercato italiano per l'efficienza della motorizzazione, l'agilità nella guida e l'accessibilità nell'acquisto. Pandina accompagna l'ingresso di Nuova 500 Hybrid sul mercato italiano consolidando il ruolo di leader di FIAT nella mobilità urbana sostenibile raggiungendo congiuntamente il 65,3% di quota nel segmento A delle citycar. In crescita costante anche Grande Panda, che chiude il mese con 3.300 immatricolazioni che la posizionano al 4° posto tra le vetture più vendute in Italia. Grande Panda, inoltre, vedrà aumentare i propri volumi di vendita nel prossimo mese grazie all'arrivo in Italia della versione con motore turbo da 1.2L a benzina abbinata a un cambio manuale a 6 marce che completerà la gamma in aggiunta all'attuale possibilità di acquistare una versione elettrica o ibrida. Topolino conferma la prima posizione nel mercato dei quadricicli elettrici leggeri con 207 unità vendute a gennaio pari ad una quota di mercato del 41,2%. Fiat Pro-



fessional conferma a gennaio la leadership in Italia con 3.544 immatricolazioni pari al 25,1% di quota di mercato, in crescita di 3,1 punti percentuali rispetto allo scorso anno. Fiat Professional Doblo van si conferma il punto di riferimento nel segmento dei van compatti ed il veicolo commerciale più venduto in Italia con 1.407 immatricolazioni. Ducato, prodotto ad AteSSa in Abruzzo, è il secondo van più venduto in Italia con 1.175 immatricolazioni.

Il mercato italiano dell'auto inizia il 2026 con un segno positivo: a gennaio - secondo i dati del ministero dei Trasporti - sono state immatricolate 141.980 auto, il 6,18% in più dello mese del 2025. Fa ancora meglio Stellantis che cresce dell'11,8%, quasi il doppio del mercato con la quota che sale dal 31,1% al 32,6%. Nella classifica delle auto più vendute, le prime quattro posizioni sono tutte del gruppo italo-francese: al primo posto Fiat Pandina (13.394), al secondo Jeep Avenger (5.133), al terzo Citroën C3 (3.576) e al quarto Fiat Grande Panda (3.299). "Tutti i brand che abbiamo sono centrali nella

nostra strategia", ribadisce l'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, che assicura nuovi investimenti per l'Italia. A Torino Stellantis ha incontrato un centinaio di aziende della componentistica auto per illustrare le opportunità di investimento in Algeria, dove dal 2023 ha uno stabilimento che quest'anno punta a produrre 90 mila unità complessive. Davanti all'Unione Industriali hanno protestato i sindacati che, in una lettera aperta ai fornitori, ricordano che "a Torino ci sono le competenze e la storia per guidare la transizione dell'automotive, ma servono investimenti locali, non inviti a produrre altrove". A gennaio in Italia sono state immatricolate 9.321 vetture full electric, in crescita del 39,3% rispetto allo stesso mese del 2025, anche grazie alle consegne - spiega Motus-E - dei veicoli acquistati con gli incentivi esauriti in due giorni lo scorso ottobre. La quota di mercato dell'elettrico puro sale così al 6,6% dal 5% registrato un anno fa. Al 31 gennaio 2026, il parco circolante elettrico ha raggiunto in Italia quota 373.683 unità. Il dato positivo del mercato a genna-

io, spiega il Centro Studi Promotor, è dovuto al contributo degli incentivi, ma "il loro apporto è modesto e, se riuscissimo a mantenere il tasso di crescita di gennaio (+6,2%) per tutto l'anno, arriveremmo a un volume nell'intero 2026 a 1.620.000 unità. Un livello infimo". L'Unrae chiede di "accelerare i rimborsi degli incentivi" visto che oltre 300 milioni sono stati anticipati dai concessionari. "Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit", sottolinea l'Anfia, mentre per Federauto, "i dati positivi del mercato sono ingannevoli perché il canale principale, quello dei dealer, è in crisi e non sembra che in tempi brevi possa avviare un recupero". Federcarrozzieri, l'associazione delle autocarrozzerie italiane, ricorda che i prezzi delle auto elettriche sono oggi ancora troppo

elevati in Italia e, senza aiuti statali, per una larga fetta di popolazione è impossibile acquistare una vettura elettrica. Il governo deve varare altri bonus "perché il parco auto italiano è troppo vecchio e insicuro".

"In questi sei mesi vedo già quei cambiamenti necessari per riportare Stellantis nei binari della costruzione di un futuro brillante, come le nostre persone meritano". Così il Ceo di Stellantis in un'intervista sul numero di febbraio di Quattroruote in edicola oggi. "Tutti i brand che abbiamo sono centrali nella nostra strategia", spiega Filosa al direttore Alessandro Lago. Il top manager di Stellantis indica la "centralità del cliente" come principio guida e la "regionalizzazione" vista come leva per restituire responsabilità anche economica, velocità decisionale e capacità di ascolto dei mercati locali. "Stiamo dando a tutte le regioni e a tutti i mercati la possibilità reale di fare scelte sul prodotto e sulla go-to-market. Questo ci darà agilità e precisione in ciò che portiamo al mercato: precisione perché è la regione che ascolta il cliente italia-

no, per esempio, per capire che tipo di tecnologia o prodotto fornirgli; velocità perché il processo decisionale inizia e finisce nella regione, con alcune interazioni corporate, ma alla fine è la regione responsabile di quella specifica decisione". Riguardo l'Italia "il lancio della 500 ibrida a Mirafiori ci ha permesso di annunciare e fare il recruiting di 2.400 persone nuove nello stabilimento, più o meno 120 nel centro di ricerca e sviluppo di Mirafiori, quindi di altissima qualificazione, più o meno 120 nel polo di Atesa, dove facciamo van e commerciali". Per quanto riguarda la produzione "Abbiamo reintrodotta la 500 ibrida a Mirafiori, la Jeep Compass a Melfi, stiamo sviluppando la Lancia Gamma nello stesso impianto.

Continuiamo a lavorare con il Design center di Torino con velocità impressionante. Stiamo rinforzando il Technical Center e assumendo per ringiovanire il team. Abbiamo raggiunto l'impegno di investire circa due miliardi di euro e comprare più di sei miliardi di euro dalla nostra filiera di fornitori italiani. Quello che abbiamo deciso l'abbiamo fatto e vogliamo continuare così".

L'AUMENTO DI CASSINTEGRAZIONE

Nel 2025 in Abruzzo sono state oltre 17,8 milioni le ore di ammortizzatori sociali, con un aumento del 30% rispetto all'anno precedente - la media nazionale è al +10,4% - che certifica una difficoltà strutturale del tessuto produttivo regionale.

Sono i dati emersi dallo studio Uil sugli ammortizzatori sociali, elaborato su fonte Inps, che tengono conto, per ogni provincia italiana, delle ore di cassa integrazione ordinaria, straordinaria e in deroga autorizzate. "Non vi è dubbio che il ricorso alla cassa integrazione, in Abruzzo, continua a crescere e diventa molto più di un'emergenza temporanea, preoccupando fortemente la tenuta e le prospettive lavorative - dichiarano, in una nota, il segretario generale Uil Abruzzo, Michele Lombardo, e Valerio Camplone, Area Attività Produttive Uil Abruzzo -. La nostra regione è sesta a livello nazionale per impatto negativo in termini di aumento delle ore di cassa integrazione dietro a Basilicata, Molise, Sardegna, Lazio e

Valle d'Aosta. A preoccupare non sono solo la quantità di ore di ammortizzatori sociali, ma anche e soprattutto la continuità di questi dati negativi: l'utilizzo alla cassa integrazione straordinaria nel 2025 supera i 12 milioni di ore". La situazione più grave, rileva la Uil, si registra nella provincia di Chieti, con oltre 10,9 milioni di ore complessive di cig, seguita da Teramo (oltre 3,1 milioni), L'Aquila (circa 2,7 milioni); Pescara, con 741.136 ore autorizzate, sembrerebbe aver avuto un impatto minore delle altre province, in realtà è tra le prime cinque province italiane per maggior incremento di ammortizzatori sociali utilizzati rispetto al 2024, con un preoccupante +120,8%. "I dati 2025 confermano ciò che da tempo come UIL

Abruzzo denunciavamo - dice Lombardo -. Questa regione è in una crisi industriale permanente. Senza una scelta chiara su automotive, logistica, manifattura, energia e riconversione industriale, la cassa integrazione rischia di diventare l'unica risposta. Abbiamo bisogno di tavoli strutturali, ma soprattutto di investimenti, programmazione e responsabilità a livello regionale e nazionale". "La Uil Abruzzo chiede con forza un cambio di passo - concludono Lombardo e Camplone - Gli ammortizzatori sociali sono e restano uno strumento di protezione, ma non possono diventare lo strumento permanente per 'mettere la polvere sotto il tappeto', chiudendo gli occhi davanti a un'economia regionale ferma o che, peggio, arretra".



— i focus —

Effetto incentivi Stellantis traina il mercato dell'auto

SERVIZIO A PAGINA 7»

ECONOMIA

CHI SALE E CHI SCENDE

Il mercato dell'auto vola a +6,18 ma Stellantis fa quasi il doppio

Il gruppo italofrancese domina la classifica delle vetture più vendute

● **TORINO.** Il mercato italiano dell'auto inizia il 2026 con un segno positivo: a gennaio - secondo i dati del ministero dei Trasporti - sono state immatricolate 141.980 auto, il 6,18% in più dello mese del 2025. Fa ancora meglio Stellantis che cresce dell'11,8%, quasi il doppio del mercato con la quota che sale dal 31,1% al 32,6%. Nella classifica delle auto più vendute, le prime quattro posizioni sono tutte del gruppo italofrancese: al primo posto Fiat Pandina (13.394), al secondo Jeep Avenger (5.133), al terzo Citroën C3 (3.576) e al quarto Fiat Grande Panda (3.299). «Tutti i brand che abbiamo sono centrali nella nostra strategia», ribadisce l'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, che assicura nuovi investimenti per l'Italia: «Abbiamo reintrodotta la 500 ibrida a Mirafiori, la Jeep Compass a Melfi, stiamo sviluppando la Lancia Gamma nello stesso impianto. Continuiamo a lavorare con il Design center di Torino con velocità impressionante. Stiamo rinforzando il Technical Center e assumendo per ringiovanire il team. Abbiamo raggiunto - continua - l'impegno di investire circa due miliardi di euro e comprare più di sei miliardi di euro dalla nostra filiera di fornitori italiani. Quello che abbiamo deciso l'abbiamo

fatto e vogliamo continuare così».

A Torino Stellantis ha incontrato un centinaio di aziende della componentistica auto per illustrare le opportunità di investimento in Algeria, dove dal 2023 ha uno stabilimento che quest'anno punta a produrre 90 mila unità complessive. Davanti all'Unione Industriali hanno protestato i sindacati che, in una lettera aperta ai fornitori, ricordano che «a Torino ci sono le competenze e la storia per guidare la transizione dell'automotive, ma servono investimenti locali, non inviti a produrre altrove».

A gennaio in Italia sono state immatricolate 9.321 vetture full electric, in crescita del 39,3% rispetto allo stesso mese del 2025, anche grazie alle consegne - spiega Motus-E - dei veicoli acquistati con gli incentivi esauriti in due giorni lo scorso ottobre. La quota di mercato dell'elettrico puro sale così al 6,6% dal 5% registrato un anno fa. Al 31 gennaio 2026, il parco circolante elettrico ha raggiunto in Italia quota 373.683 unità.

Il dato positivo del mercato a gennaio, spiega il Centro Studi Promotor, è dovuto al contributo degli incentivi, ma «il loro apporto è modesto e, se riuscissimo a mantenere il tasso di crescita di gennaio (+6,2%) per tutto l'anno,

arriveremmo a un volume nell'intero 2026 a 1.620.000 unità. Un livello infimo». L'Unrae chiede di «accelerare i rimborsi degli incentivi» visto che oltre 300 milioni sono stati anticipati dai concessionari.

«Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit», sottolinea l'Anfia, mentre per Federauto, «i dati positivi del mercato sono ingannevoli perché il canale principale, quello dei dealer, è in crisi e non sembra che in tempi brevi possa avviare un recupero».

Feder carrozzieri, l'associazione delle autocarrozzerie italiane, ricorda che i prezzi delle auto elettriche sono oggi ancora troppo elevati in Italia e, senza aiuti statali, per una larga fetta di popolazione è impossibile acquistare una vettura elettrica. Il governo deve varare altri bonus «perché il parco auto italiano è troppo vecchio e insicuro».

[Ansa]



STELLANTIS
L'ad Antonio Filosa
rilancia la sfida
«Tutti i brand
che abbiamo
sono centrali
nella nostra strategia»

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Mercato auto ok a gennaio

Il dato è positivo: vendite a +6,18%. E Stellantis cresce dell'11,8

TORINO - Il mercato italiano dell'auto inizia il 2026 con un segno positivo: a gennaio - secondo i dati resi noti dal ministero dei Trasporti - sono state immatricolate 141.980 auto, il 6,18% in più dello stesso mese del 2025. Fa ancora meglio Stellantis che cresce dell'11,8%, quasi il doppio del mercato con la quota che sale dal 31,1% al 32,6%. Nella classifica delle auto più vendute, le prime quattro posizioni sono tutte del gruppo italofrancese: al primo posto Fiat Pandina (13.394), al secondo Jeep Avenger (5.133), al terzo Citroën C3 (3.576) e al quarto Fiat Grande Panda (3.299). «Tutti i brand che abbiamo sono centrali nella nostra strategia», ribadisce l'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, che assicura nuovi investimenti per l'Italia.

A Torino Stellantis ha incontrato un centinaio di aziende della componentistica auto per illustrare le opportunità di investimento in Algeria, dove dal 2023 ha uno stabilimento che quest'anno punta a produrre 90 mila unità complessive. Davanti all'Unione Industriali hanno protestato i sindacati che, in una lettera aperta ai fornitori, ricordano che «a Torino ci sono le competenze e la storia per guidare la transizione dell'automotive, ma servono investimenti locali, non invita a produrre altrove». A gennaio in Italia sono state immatricolate 9.321 vetture full electric, in crescita del 39,3% rispetto allo stesso mese del 2025, anche grazie alle consegne - spiega Motus-E - dei veicoli acquistati con gli incentivi esauriti in due giorni lo scorso ottobre. La

quota di mercato dell'elettrico puro sale così al 6,6% dal 5% registrato un anno fa. Al 31 gennaio 2026, il parco circolante elettrico ha raggiunto nel nostro Paese la quota di 373.683 unità.

Il dato positivo del mercato a gennaio, spiega il Centro Studi Promotor, è dovuto al contributo degli incentivi, ma «il loro apporto è modesto e, se riuscissimo a mantenere il tasso di crescita di gennaio (+6,2%) per tutto l'anno, arriveremmo a un volume nell'intero 2026 a 1.620.000 unità. Un livello infimo». L'Unrae chiede di «accelerare i rimborsi degli incentivi» visto che oltre 300 milioni sono stati anticipati dai concessionari. «Dopo le difficoltà del 2025, questo primo risultato positivo alimenta la speranza che l'anno in corso possa mostrare un primo, graduale ma significativo, recupero del mercato, anche grazie all'atteso lancio di nuovi modelli in produzione nel nostro Paese e all'implementazione delle misure di sostegno previste dal Fondo automotive del Mimit», sottolinea l'Anfia, mentre per Federauto, «i dati positivi del mercato sono ingannevoli perché il canale principale, quello dei dealer, è in crisi e non sembra che in tempi brevi possa avviare un recupero». Federcarrozzeri, l'associazione delle autocarrozzerie italiane, ricorda che i prezzi delle auto elettriche sono oggi ancora troppo elevati in Italia e, senza aiuti statali, per una larga fetta di popolazione è impossibile acquistare una vettura elettrica. Il governo deve varare altri bonus «perché il parco auto italiano è troppo vecchio e insicuro».



L'ad di Stellantis Antonio Filosa durante la conferenza stampa all'evento di Torino (ANSA)



EVENTI

Investigare la complessità per governarla Campo Base, giovedì 12 marzo, Milano - Hotel Gallia

Investigare la complessità per governarla, questo il pay out dell'incontro che dopo un breve saluto del Presidente di Federauto, **Massimo Artusi**, si articolerà in una agenda densa che prevede interventi, fondati su due blocchi tematici.

ECONOMIA DEL DEALER E CONTESTO DELL'INDUSTRIA AUTO

Fausto Antinucci, ideatore e anima di Italia Bilanci, senior consultant con grande esperienza di Case auto e dealership, con la sua nota efficacia ci darà anticipazioni sulle chiusure 2025 e tratterà una prima prospettiva 2026.

Gianluca Di Loreto, partner di Bain & Company, a cui abbiamo chiesto di rappresentarci l'evoluzione dell'offerta globale auto e delle relative questioni soprattutto nella relazione Eu/China.

Vittoria Ferraris, Managing Director & Global Sector Lead Automotive di S&P Global Rating. A lei è affidato l'approfondimento sulla provvista finanziaria dell'Industria.

Concluderemo questa sezione con il contributo di due aziende che sono parte del nostro ecosistema.

Maria De Nobili, Direttore Business Unit Automotive Nobis Assicurazioni, alla presenza di **Pietro Cazzola**, Ceo di Nobis Assicurazioni.

Alessandro Lazzeri, Deputy Chief Executive Officer B2B Markets di Findomestic Banca.

A loro abbiamo chiesto alcune considerazioni sullo sviluppo dell'offerta retail di prodotti finanziari e assicurativi.

IL CLIENTE

Luigi Caligaris, Direttore di Quattroruote Professional e **Carlo Siviero**, Data Factory & Market Analysis Director, sempre di Quattroruote Professional, partendo dai dati del loro Osservatorio ci illustreranno "L'evoluzione dell'offerta auto in Italia".

Franco Orsogna, Deloitte Dcm Automotive Sector Leader e **Mario Panzeri**,

Deloitte Digital Automotive Sector Leader ci proporranno alcune idee su "AI per i Dealer: Innovare Vendite e Customer Experience".

Charles Mills, Ceo Roar Cx, ci racconterà quanto conta ciò che i clienti dicono di noi, guidandoci in un'ampia mappatura delle informazioni.

Alessandro Rubini, Presidente di Web Industry, affronterà la complessità in chiave suggestiva: Revolution semplificare per generare Valore.

Alessandro Priarone, Commercial & Marketing Director con **Francesco Ciucci Ienco**, Automotive Head of Sales di Mawdy Services, riprenderanno alcuni temi sulla nuova managerialità nelle dealership e aggiungeranno la loro carta organizzativa.

Infine, come ricorderà chi c'era, due anni fa ci occupammo della struttura azionaria di Stellantis, in continuità cercheremo di offrirvi un update sull'argomento. Chiuderemo l'incontro con la Presentazione di ADR 2026 e del piano editoriale 2026 di InterAutoNews.

Un programma intenso per 3,5 ore di meeting... Chiuderemo l'incontro con un business lunch di networking alle 13.30.

Tecnica

Con le prime consegne delle case costruttrici, l'elettrico entra nella fase operativa. Dalle strategie di flotta alle prime rotte su strada, iniziamo con questo numero il racconto delle aziende che stanno operando con mezzi a zero emissioni nella logistica quotidiana

di Carolina D'Elia

Esiste un nuovo modo di percorrere le strade italiane, ed è silenzioso. Questa modalità è sempre più frequente anche nell'autotrasporto grazie all'avanzata dei nuovi pesanti elettrici, mezzi che stanno abbandonando i riflettori dei saloni espositivi per affrontare la prova dell'asfalto. Sono già molte, infatti, le aziende che hanno ricevuto i primi veicoli full electric dalle case costruttrici per l'avvio di nuovi progetti; alcune imprese, invece, li stanno già utilizzando per rendere i servizi logistici più green. Perché scegliere l'elettrico e per quali attività? Lo abbiamo chiesto direttamente alle imprese coinvolte in questa importante transizione. Con questo primo articolo inauguriamo infatti una serie di approfondimenti dedicati all'evoluzione energetica che sta ridefinendo il trasporto merci, un settore che oggi si confronta con la necessità di coniugare efficienza operativa e sostenibilità ambientale.

Per inquadrare correttamente questa trasformazione, partiamo dall'ultimo rapporto di Federauto, relativo al

L'ELETTRICO PRENDE SERVIZIO



TIR 34

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

mercato dei veicoli industriali con massa totale a terra superiore alle 3,5 tonnellate.

I dati rivelano un comparto in una fase di transizione cauta, ma significativa. Nel corso del 2025, le immatricolazioni totali hanno subito una contrazione del 3,72%, fermandosi a poco più di 27mila unità rispetto alle oltre 28mila dell'anno precedente, con una netta predominanza del motore diesel, che continua a coprire il 96% del mercato. Ciononostante, si osserva un incremento percentuale notevole per la propulsione elettrica, cresciuta del 179%, passando da 212 a 591 nuove unità. La crescita si concentra principalmente nella fascia dei mezzi leggeri, sotto le 7,49 tonnellate, dove si registrano 506 unità elettriche, mentre tra i trattori stradali pesanti i numeri restano ancora ridotti a poche decine di veicoli.

In questo scenario si inseriscono le esperienze delle aziende di trasporti e logistica AEV e Koinè che, rispettivamente in Abruzzo e Lombardia, stanno iniziando a tracciare le prime rotte concrete verso la decarbonizzazione seguendo strategie differenti, ma complementari.

L'azienda AEV, con sede a Loreto Aprutino, in provincia di Pescara, che da quarant'anni si occupa di trasporti e logistica sostenibili, ha recentemente avviato un progetto che prevede l'ampliamento della flotta con otto trattori stradali eActros 600, destinati a servizi logistici per committenti particolarmente sensibili all'impatto ecologico, come GLS. La scelta è quella di impiegare questi mezzi in

attività di collettame su tratte ben definite, che permettano il rientro dei mezzi in sede per la ricarica, concentrandosi inizialmente su tragitti di media distanza.

Come ci ha spiegato l'amministratore delegato di AEV **Elia**

Di Teodoro,

"al momento l'idea è utilizzare questi mezzi silenziosi come alternativa al diesel per le brevi distanze, puntando su una pianificazione meticolosa dei percorsi per garantire l'efficienza e la puntualità del servizio."

Questo piano prevede, nello specifico, l'utilizzo di otto eActros 600 di Mercedes-Benz Trucks, dotati di tre pacchi batterie basate sulla tecnologia delle celle al litio-ferro-fosfato da 207 kWh ciascuno, che offrono una capacità complessiva di oltre 600 kWh. L'elevata capacità della batteria e il nuovo assale a trazione elettrica consentono di raggiungere un'autonomia di oltre 500 chilometri senza ricarica intermedia; una caratteristica che rende questi camion particolarmente adatti per coprire tratte di media e lunga distanza, sebbene per quest'ultima sia necessaria un'attenta pianificazione dei punti di ricarica disponibili, per superare le barriere attuali, "più strutturali che tecnologiche", ha specificato Di Teodoro.

"Una criticità che, inoltre, impone sfide anche sul fronte privato,

poiché richiede investimenti importanti per realizzare infrastrutture di ricarica nelle sedi aziendali e non è semplice ottenere in tempi brevi la potenza elettrica necessaria e le autorizzazioni".

Ciononostante, AEV vede in

questi primi otto veicoli il consolidamento di una flotta mista, dove l'elettrico convive con biocarburanti come l'HVO e il Bio-LNG, poiché "chi opera nei trasporti oggi deve iniziare,

oltre che a modernizzare il parco veicoli, anche a sperimentare le nuove tecnologie per non essere in ritardo quando mercato e normativa spingeranno in modo ancora più deciso verso soluzioni a zero emissioni".

Accanto ai mezzi a zero emissioni, alcune imprese stanno già costruendo le infrastrutture necessarie per superare le principali sfide della transizione: la limitata rete di ricarica pubblica e le incertezze sull'autonomia dei veicoli pesanti. È il caso di Koinè, azienda di trasporti e logistica con sede a Levate, in provincia di Bergamo, che ha di recente intrapreso la strada dell'elettrificazione, ricevendo da MAN Truck&Bus Italia, il 3 dicembre, a Verona, i primi due trattori eTGX. L'approccio alla transizione dell'azienda si concretizza in un ambizioso piano che prevede in futuro l'operatività di una flotta composta da 50 veicoli elettrici,

Nel 2025 i mezzi a propulsione elettrica sono passati da 212 a 591 unità

Tecnica

che saranno utilizzati per attività logistiche locali. Inizialmente, i due camion elettrici serviranno le rotte tra gli stabilimenti del Gruppo Sanpellegrino e i depositi di Madone e Levate, in provincia di Bergamo, per un totale di 250mila chilometri annui. Tratte che sono state scelte, con l'aiuto degli esperti di eMobility di MAN, per ottimizzare i cicli di ricarica in base all'attività logistica e all'orografia del territorio.

Per Koinè, la soluzione al problema infrastrutturale nazionale risiede nell'autosufficienza energetica legata ai propri magazzini, progettati per essere coperti da impianti fotovoltaici e dotati di colonnine interne.

L'idea rappresenta un vero cambio di paradigma per i mezzi, che potranno così ricaricarsi direttamente a casa, utilizzando energia pulita a emissioni zero.

"L'energia prodotta in eccesso dai pannelli sarà poi utilizzata per rendere i magazzini totalmente autosufficienti", ha specificato

Paolo Toccafondi, consigliere delegato dell'azienda.

I veicoli selezionati sono i MAN eTGX 20.544 4x2 LL SA EB, equipaggiati con il motore elettrico eCD400 da 544 cavalli e sei pacchi batteria con una capacità lorda di 534 kWh. Specifiche che serviranno a garantire ai mezzi l'autonomia e la rapidità di ricarica necessarie per le attività quotidiane di Koinè. Oltre alla logistica locale, Koinè intravede opportunità anche nel trasporto internazionale, notando come una volta attraversato il confine con la Svizzera la situazione cambi radicalmente, sia dal punto di vista infrastrutturale sia economico, con costi azzerati sull'autostrada che collega Chiasso a Basilea se si circola con l'elettrico.

Sul piano economico, tuttavia,

restano ancora dei dubbi legati al calcolo del punto di pareggio tra i costi dell'elettrico e quelli del motore termico, a causa di variabili incognite come i tempi di fermo e i costi di manutenzione del mezzo elettrico. Nonostante le incertezze iniziali e i costi ancora elevati rispetto ai mezzi tradizionali, l'attitudine generale è guidata da una combinazione di analisi, strategia, ma anche coraggio, con la consapevolezza che "ad oggi non c'è una convenienza immediata, ma bisogna trovare il modo e il verso di avviarla", ha sottolineato Toccafondi, evidenziando come la transizione verso l'elettrico nel mondo dei mezzi pesanti sia un processo non privo di fatiche, intrapreso con determinazione da imprese che hanno deciso di investire sul lungo termine.

La consapevolezza che il cambiamento sia necessario per non trovarsi impreparati di fronte alle future normative europee, come abbiamo visto, spinge gli autotrasportatori a esplorare ogni possibilità, dalla specializzazione su rotte fisse all'autoproduzione energetica. Questo viaggio nel mondo del trasporto pesante elettrico continuerà nei prossimi numeri di TIR, analizzando come altre realtà stiano interpretando la sfida di un trasporto completamente elettrico.



TIR 36

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

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

590 milioni all'autotrasporto: lo

di Umberto Cutolo



Varato dal governo un pacchetto di risorse – consistente e di lungo periodo – che premetterà alle imprese di programmare gli investimenti. In corso di definizione il decreto attuativo, con la ripartizione delle risorse per tipo di veicolo e di alimentazione. Probabilmente saranno incentivati anche i diesel di ultima generazione. Prime erogazioni previste per il 2027

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

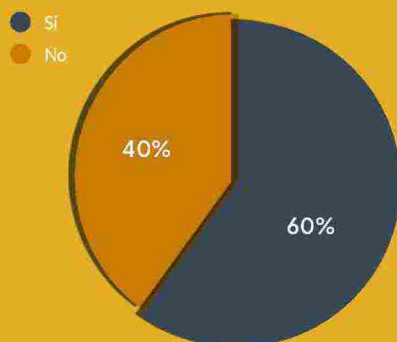
cedure a cui attenersi perché l'incentivazione fosse funzionale. È quanto hanno fatto le associazioni di rappresentanza (in rigoroso ordine alfabetico: Anfia, Anita, Federauto, Unatras e Unrae, in pratica l'intera filiera, dai produttori ai distributori, agli utilizzatori) non appena il provvedimento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

Il sondaggio di UeT

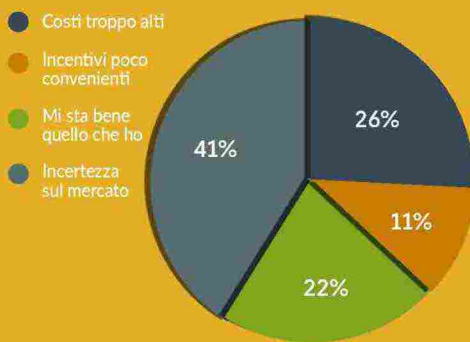
2026: INVESTIRE O RIMANDARE?

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

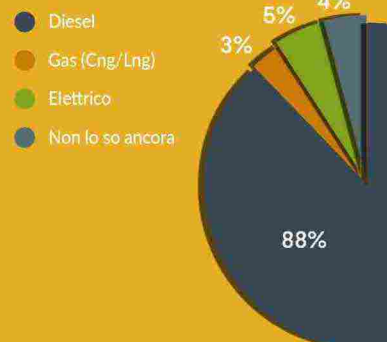
Nel 2026, tu o la tua azienda pensate di acquistare un camion nuovo?



Le ragioni di chi preferisce rimandare gli investimenti



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



scrigno è pieno, ora serve la chiave

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

Il confronto sui criteri

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

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

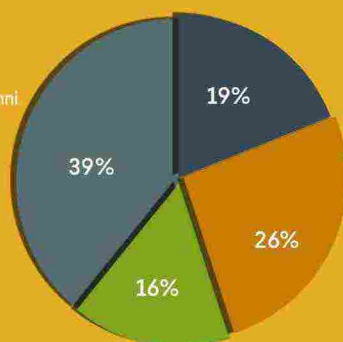
I nodi da sciogliere

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

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

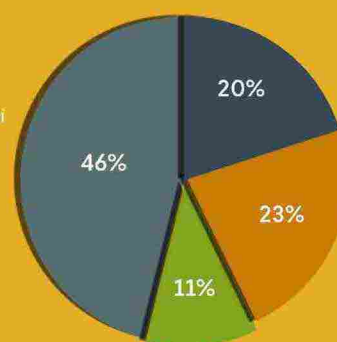
Se non nel 2026, quando pensate di investire nel rinnovo del parco?

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



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

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



VERSO QUALE 2026? Parla Massimo Artusi, presidente di Federauto

Il gasolio domina,

I dati del 2025 sono «la conferma delle analisi che Federauto ha presentato in tutti questi anni». Le percentuali di crescita «sbandierate» da chi vuole tutto elettrico «nascondono numeri lontani anni luce dagli obiettivi» del Green Deal

Dall'inizio del 2026, Federauto, l'associazione dei concessionari di autoveicoli, pubblica i dati mensili delle vendite di veicoli commerciali da 3,5 tonnellate in su, fornendo anche i dati di vendita dei singoli marchi. Ne viene fuori il quadro di un settore che continua ad essere depresso, perdendo nel 2025 il 3,72% sul 2024, ma nel quale, nonostante norme, pressioni e incentivi, il gasolio domina con il 96,25% del totale delle immatricolazioni, mentre l'elettrico non solo supera a stento il 2%, ma concentra le vendite al di sotto delle 7,5 tonnellate. Quanto ai marchi, nel 2025, Iveco si conferma leader con il 30% delle immatricolazioni (ma con un calo del 10,91%), distanziando nell'ordine Scania (12,57), Volvo Trucks (11,68), Mercedes-Benz Trucks (11,59), DAF (10,40) e MAN (10,13). Su questi dati e sulla scelta di aggiungere un nuovo quadro statistico al mercato dei veicoli commerciali abbiamo intervistato **Massimo Artusi**, presidente di Federauto.

Come mai avete deciso di pubblicare i dati del mercato degli HDV?

In primo luogo, vorrei citare proprio il titolo che ha scelto Uomini e Trasporti nel pubblicare on line i nostri dati - «Finalmente più numeri sul mercato dei camion» - perché coglie con esattezza il motivo della nostra scelta. Perché - vi cito ancora - «l'autotrasporto è tradizionalmente un settore povero di statistiche tempestive e dettagliate». Ci interessa stimolare la conoscenza più approfondita possibile su un settore trainante dell'economia nazionale, ma che viene quasi sempre trascurato al momento di compiere le scelte strategiche che condizionano il suo futuro. E questo avviene anche perché al momento di prendere decisioni ci si accorge che i dati disponibili sono di parte, parziali, incompleti. Quanto ai numeri che fanno le case, sono dati utili a capire come si muove il mercato e, dunque, contribuiscono a completare il quadro per chi deve prendere decisioni. Decisioni che da sempre abbiamo criticato proprio per non essere basate su dati, ma su teorie.

Come interpreta i risultati di vendita dei veicoli commerciali nel 2025?

Come la conferma delle analisi presentate da Federauto in questi anni: il gasolio domina ancora il mercato, mentre la trazione elettrica stenta e le percentuali di crescita sbandierate dai sostenitori del solo full electric nascondono numeri lontani anni luce dagli obiettivi generati dalle ideologie che hanno condizionato il Green Deal Automotive. Ideologie, per essere chiari, che ad oggi hanno permesso a una parte dell'industria - quella dell'auto e dei commerciali leggeri - di spalmare le multe già dal secondo semestre 2025, mentre a un'altra parte - quella degli HDV - non solo non hanno consentito tale tipo di intervento ma non si sono nemmeno degnati di iniziare a modificare il regolamento... A quindici anni dal sostanziale phase out che vorrebbe bloccare le immatricolazioni di motori termici per i camion a favore di quelli a batteria, che questi ultimi abbiano immatricolato solo 591 veicoli in un anno è preoccupante non per le case, per i componentisti o per i concessionari, ma per l'intero sistema economico nazionale. Se poi si va a vedere che di quei 591 veicoli, soltanto 31 motrici superano le 7,5 tonnellate di ptt, la preoccupazione diventa allarme.

Il mercato del 2025 risulta in lieve regresso rispetto al 2024. Come sarà quello del 2026?

È difficile fare una previsione all'inizio di un anno in cui l'Unione europea potrebbe decidere una profonda revisione del Regolamento CO2, superando l'ideologia dell'«esiste solo l'elettrico», per approdare a un più pragmatico mix di vettori finalizzati alla mission di ciascun veicolo. Ma sarà necessario che Parlamento e Consiglio europeo emendino profondamente anche la nuova proposta della Commissione sugli LDV che finge di rimuovere qualche ostacolo alla neutralità tecnologica, per erigerne altri ancor meno superabili. Ma modificare questa

IMMATRICOLAZIONI PER ALIMENTAZIONE

Alimentazione	dicembre						gennaio-dicembre					
	dic2025	%	dic2024	%	var	diff pp	gen-dic2025	%	gen-dic2024	%	var	diff pp
Diesel	1.887	93,69	1.757	96,91	7,40	-3,2	25.993	96,25	27.317	97,39	-4,85	-1,1
Elettrico	62	3,08	25	1,38	148,00	1,7	591	2,19	212	0,76	178,77	1,4
GNC	60	2,98	11	0,61	445,45	2,4	346	1,28	404	1,44	-14,36	-0,2
GNL, di cui	4	0,20	7	0,39	-42,86	-0,2	63	0,23	91	0,32	-30,77	-0,1
Gasolio+GNL	4	0,20	1	0,06	300,00	0,1	35	0,13	31	0,11	12,90	0,0
solo GNL	0	0,00	6	0,33	-100,00	-0,3	28	0,10	60	0,21	-53,33	-0,1
Diesel+Elettrico	1	0,05	13	0,72	-92,31	-0,7	12	0,04	25	0,09	-52,00	-0,0
	2.014	100,00	1.813	100,00	11,09		27.005	100,00	28.049	100,00	-3,72	

l'elettrico stenta

IMMATRICOLAZIONI PER MARCA

Marca	dicembre						gennaio-dicembre					
	dic2025	%	dic2024	%	var	diff pp	gen-dic2025	%	gen-dic2024	%	var	diff pp
IVECO	682	33,86	553	30,50	23,33	3,4	8.101	30,00	9.093	32,42	-10,91	-2,4
MERCEDES-BENZ Trucks	220	10,92	181	9,98	21,55	0,9	3.131	11,59	2.644	9,43	18,42	2,2
MAN	203	10,08	181	9,98	12,15	0,1	2.736	10,13	2.627	9,37	4,15	0,8
DAF	177	8,79	184	10,15	-3,80	-1,4	2.808	10,40	2.837	10,11	-1,02	0,3
VOLVO Trucks	175	8,69	144	7,94	21,53	0,7	3.154	11,68	3.166	11,29	-0,38	0,4
RENAULT Trucks	167	8,29	111	6,12	50,45	2,2	1.707	6,32	1.502	5,35	13,65	1,0
SCANIA	148	7,35	158	8,71	-6,33	-1,4	3.395	12,57	3.950	14,08	-14,05	-1,5
ISUZU	111	5,51	203	11,20	-45,32	-5,7	532	1,97	914	3,26	-41,79	-1,3
MITSUBISHI FUSO	56	2,78	16	0,88	250,00	1,9	188	0,70	167	0,60	12,57	0,1
FORD Trucks	22	1,09	20	1,10	10,00	-0,0	565	2,09	582	2,07	-2,96	0,0
ASTRA VEICOLI IND.	20	0,99	10	0,55	100,00	0,4	176	0,65	337	1,20	-47,77	-0,5
FOTON	14	0,70	2	0,11	600,00	0,6	28	0,10	11	0,04	154,55	0,1
FIAT	4	0,20	35	1,93	-88,57	-1,7	302	1,12	74	0,26	308,11	0,9
altre MARCHE	15	0,74	15	0,83	0,00	-0,1	182	0,67	145	0,52	25,52	0,2
	2.014	100,00	1.813	100,00	11,09		27.005	100,00	28.049	100,00	-3,72	

proposta profondamente – come sarebbe necessario – non sarà né semplice, né immediato, per cui direi che in assenza di ulteriori novità, il 2026 non potrà che ricalcare il 2025. Non dimentichiamo che gli acquirenti dei veicoli commerciali medio-pesanti sono imprese e le imprese hanno bisogno di certezze per programmare i loro investimenti nel tempo.

Tutte le associazioni degli operatori della filiera dell'autotrasporto hanno manifestato «vivo apprezzamento» per il decreto che stanZIA 590 milioni in cinque anni per il rinnovo del parco, che però non arriveranno prima del 2027. Non teme che tanta distanza tra l'annuncio e l'erogazione degli incentivi possa frenare il mercato? È possibile che qualche «effetto attesa» in negativo ci sia. Ma non dovrebbe essere rilevante. Prima di tutto ancora non è prevedibile la data di partenza delle istanze. Se fosse ravvicinata – entro l'anno, per intenderci – questo effetto sarebbe marginale. Se si dovesse invece partire dal 2027, ricordiamoci che, una volta tanto, si parla di risorse concesse non episodicamente e in quantità limitata, ma spalmate su un orizzonte ampio che è esattamente quello che richiedono le imprese per programmare i propri investimenti. L'effetto di questi incentivi dovrebbe essere quindi quello di stimolare le imprese in conto terzi, non solo per rinnovare le loro flotte, ma per sperimentare

nuove tecnologie.

Come dovrebbero essere ripartite le risorse stanZiate nel decreto? Quali alimentazioni e quali tipologie di veicolo dovrebbero essere privilegiati dai provvedimenti attuativi?

Prima di tutto non si dovrebbero escludere – soprattutto per i pesi maggiori – i veicoli a gasolio di ultima generazione. Sono quelli che maggiormente incontrano il favore del mercato perché consentono prestazioni eccellenti, costano meno e hanno un impatto climaterante e inquinante davvero marginale o minimo quando si utilizzano biocarburanti come l'HVO o il Bio-LNG. Stesso discorso, parlando di alimentazioni, per i veicoli a trazione ibrida gasolio-elettrico, molto richiesti soprattutto nel trasporto urbano. E certamente dovranno essere inclusi i veicoli EV e quelli ad elevata sostenibilità ambientale, come il metano, anch'essi particolarmente poco impattanti se abbinati al biometano. È quello che intendiamo quando parliamo di neutralità – o di pluralità – tecnologica. Per il resto, si tratta di questioni di procedura per le quali chiediamo che siano rispettati i tre criteri su cui le associazioni di filiera – Federauto insieme ad Anfia, Anita, Unatras e Unrae – hanno basato la loro richiesta di un piano poliennale per il rinnovo del parco dei veicoli commerciali: semplicità, rapidità, efficienza. —

IMMATRICOLAZIONI PER PORTATA

Fascia PTT	dicembre						gennaio-dicembre					
	dic2025	%	dic2024	%	var	diff pp	gen-dic2025	%	gen-dic2024	%	var	diff pp
da 3,51 ton a 7,49 ton	191	9,48	138	7,61	38,41	1,9	1.800	6,67	1.669	5,95	7,85	0,7
da 7,5 ton a 16 ton	315	15,64	365	20,13	-13,70	-4,5	2.647	9,80	3.068	10,94	-13,72	-1,1
oltre 16 ton	1.508	74,88	1.310	72,26	15,11	2,6	22.558	83,53	23.312	83,11	-3,23	0,4
	2.014	100,00	1.813	100,00	11,09		27.005	100,00	28.049	100,00	-3,72	

Il Governo: dare e avere

LA COPERTA È TROPPO

CORTA

Da un lato c'è la soddisfazione per il fondo da 590 milioni fino al 2031 per il rinnovo del parco circolante. Dall'altro la preoccupazione per i rincari delle accise sul gasolio e delle tariffe autostradali

Un passo avanti e uno indietro. La pubblicazione in Gazzetta ufficiale del decreto interministeriale Mit/Mef che stanziava 590 milioni di euro per il rinnovo del parco truck, a metà dicembre, dà ossigeno alle imprese. Ma, allo stesso tempo, il rincaro delle accise sul gasolio e quello dei pedaggi autostra-

dali pesano sui i costi, già al limite, specie per le piccole aziende. Un tempo si parlava di padroncini, ma si tratta di un'espressione in disuso, non a caso.

È la prima volta che vengono assegnate alla categoria risorse così importanti

Riccardo Morelli

Ma cominciamo con le buone notizie. La data da cercare è quella del 12 dicembre, quando il tanto sospirato fondo per il rinnovo dell'obsoleto parco circolante è divenuto realtà.

SULLA FI-PI-LI PERCHÉ DEVONO PAGARE SOLO I CAMION?

La Fi-Pi-Li non è un'infrastruttura nata ieri, ma una strada che percorro da oltre quarant'anni. È stata realizzata per fasi, con estrema lentezza, e completata quando era già inadeguata alle esigenze di mobilità di un territorio in fortissima espansione industriale, dall'Empolese alla Valdelsa», afferma Alessandro Giannasi, vicepresidente nazionale di Ruotelibere, che boccia senza mezzi termini

l'ipotesi avanzata dal presidente della Regione Toscana Eugenio Giani di introdurre il pedaggio per i mezzi pesanti. «Per anni si è intervenuti con semplici rattoppi, prassi che ha reso la strada sempre più fragile e pericolosa. Nel 2023, Giani annuncia il pedaggio sulla Fi-Pi-Li e poi, dopo le proteste, la retromarcia: pagamento solo per i camion. Scelta che ha giustamente provocato l'opposizione

compatta delle associazioni dell'autotrasporto. La nascita di Toscana strade Spa, società voluta dalla Regione dopo il trasferimento delle competenze da Anas, è un'operazione grottesca, che crea una nuova struttura pubblica senza chiarire quale sia il reale valore aggiunto, aumentando spesa e confusione amministrativa. Per cittadini e imprese il senso di questo meccanismo resta incomprensibile».

SULLA STRADA

DECARBON

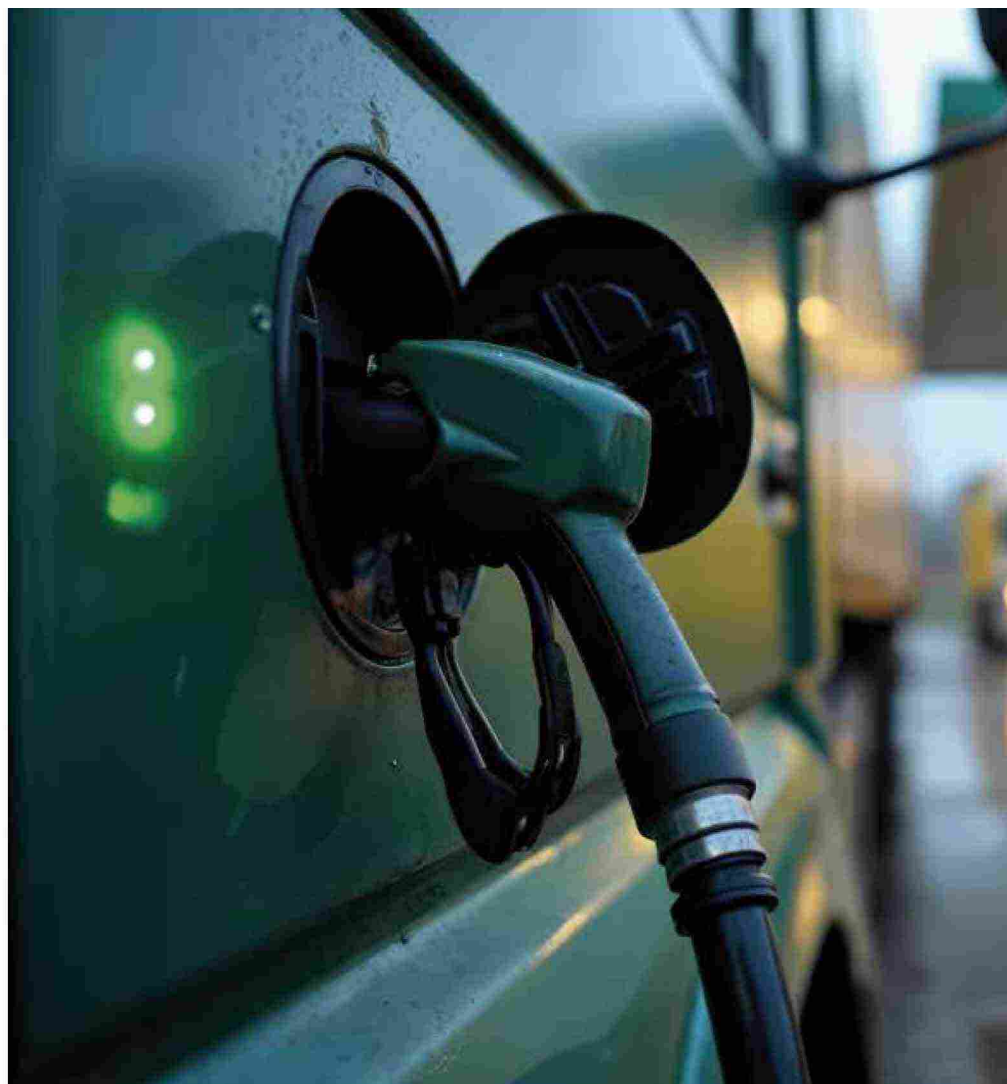
Danni da riparare

Confrastamento
boccia la
scelta Ue del
tutto elettrico

Le modifiche proposte dalla Commissione europea per l'automotive sono una giusta risposta alle criticità che il mercato e gli operatori ribadivano da tempo. È necessario che ora l'intero impianto delle politiche di decarbonizzazione sia rivisto». Lo ha affermato il presidente di Confrastamento e vicepresidente di Confcommercio, Pasquale Russo.

«L'equazione decarbonizzazione uguale elettrificazione è stata per anni il mantra dell'Europa, portando a danni all'automotive che speriamo possano essere riparati, a una perdita di competitività dell'Europa e degli operatori del trasporto e della logistica», continua Russo. «Sostieniamo da sempre le politiche per la decarbonizzazione, in un'ottica di competitività del sistema logistico italiano ed europeo, che valorizzi l'intermodalità, il settore marittimo-portuale e agevoli il rinnovo del parco veicolare. E ci aspettiamo che una strategia che valorizzi le soluzioni alternative al fossile oggi disponibili, senza approcci ideologici ma partendo dal principio che la sostenibilità è soltanto economica, sociale e ambientale».

Oscar Sandri



Fondo che prevede cento milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, 50 milioni per il 2029, 150 milioni per il 2030 e 190 milioni per il 2031.

Applausi da tutte le associazioni

«Esprimiamo vivo apprezzamento per il decreto interministeriale che stanziava 590 milioni di euro per il rinnovo del parco del trasporto delle merci», hanno commentato all'unisono le diverse sigle, da Unatras a Anfia, da Federauto a Anita fino a Unrae.

«Lo stanziamento è un segnale concreto a seguito alla 'road map per la decarbonizzazione del trasporto merci su strada', presentata dalle associazioni al ministero dei

Trasporti durante Ecomondo 2023. Tale percorso, fondato sull'analisi di fabbisogni e necessità delle imprese su un orizzonte temporale di medio periodo per poter programmare gli investimenti, ha evidenziato l'urgenza di strumenti strutturali per la transizione verso tecnologie più efficienti e sostenibili», prosegue la dichiarazione congiunta delle associazioni, che si dicono anche pronte a collaborare fattivamente col ministro Salvini.

«È la prima volta che vengono destinate alla categoria

risorse così importanti per lo svecchiamento del parco circolante», afferma il presidente di Anita, Riccardo Morelli, dandone atto a Salvini e al Governo, e definendo il fondo un «passaggio cruciale».

A distanza di una settimana si è poi svolto un incontro al Mit che il segretario generale di Fiap, Alessandro Peron, ha valutato positivamente «anche alla luce

di una richiesta avanzata da tempo: la necessità di un fondo strutturale e dedicato al ricambio dei mezzi, elemento centrale per accompagnare in modo concreto e sostenibile

Confermata al momento la struttura del click day con contributi a importo fisso

Riccardo Peron

SONDAGGIO SHOCK SULLA A14

Il 79 per cento subisce almeno 6 episodi di blocco al mese; il 42 supera addirittura gli 11 (praticamente ogni 2-3 giorni).

È il risultato del sondaggio effettuato da Cna-Fita di Abruzzo e Marche, insieme a Usarci, tra autotrasportatori e agenti e rappresentanti di commercio che percorrono l'autostrada Adriatica A14 nel tratto tra Abruzzo e Marche.

Tratto che, a causa dei tanti cantieri aperti, fa registrare file chi-

lometriche, cambi di corsia, rallentamenti. Quanto alla stima dei tempi medi di ritardo accumulato, per il 21,5 per cento si attesta su un'ora o più, per il 45,9 tra i 30 e i 60 minuti, per il 30,7 tra i 15 e i 30, mentre solo per un'esigua minoranza (1,9 per cento) si attesta entro la soglia dei 15 minuti. In termini di distribuzione nei vari orari, i disagi si dividono in modo pressoché uniforme su tutto l'arco della giornata, con

picchi nelle ore tra pomeriggio e sera (15-19).

Facilmente intuibili le conseguenze che questi tempi di percorrenza hanno sugli operatori professionali: l'84 per cento del campione subisce un effetto forte o molto forte sui tempi di viaggio e pausa, con conseguenze sui riposi obbligati, la programmazione dei turni, gli orari di consegna, la gestione delle finestre temporali di carico e scarico con i clienti.

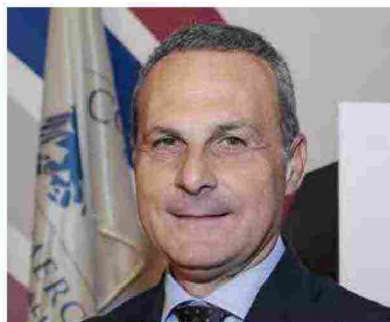
QUEL MANTRA UE SBAGLIATO
Decarbon uguale elettrico è sbagliato secondo il presidente di Confrtrasporto, Pasquale Russo (nella foto). Che auspica una strategia con diverse alternative al fossile oggi disponibili.

politiche del Governo e del ministro Salvini nei confronti dell'autotrasporto».

Il contrario di quanto detto agli elettori

«Dopo mesi di propaganda, promesse e dichiarazioni pubbliche contro le accise e contro l'aumento dei costi per chi lavora, la realtà è sotto gli occhi di tutti: pedaggi più cari, gasolio più caro, costi in aumento. È l'esatto contrario di quanto annunciato in campagna elettorale e ribadito più volte dal Governo. Non siamo di fronte a un errore o a una fatalità tecnica ma a una scelta politica precisa, che scarica sulle spalle delle piccole imprese dell'autotrasporto il peso dell'incapacità di governare. Prima le accise, ora i pedaggi: il messaggio è chiaro, chi lavora su strada deve pagare sempre di più. È semplicemente inaccettabile che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti oggi si nasconda dietro decisioni di Autorità e Corte costituzionale, sostenendo di non avere margini di intervento. I margini c'erano prima, quando si facevano promesse. Ora restano solo scuse», chiude Franchini.

Riccardo Venturi



È grottesco parlare di aumenti dei pedaggi per poter aggiornare i piani delle concessionarie

Maurizio Longo

la transizione ecologica del settore dell'autotrasporto».

Incontro in cui, oltre al Ministro, erano presenti i dirigenti di riferimento del Mit «con i quali si è avviato un confronto operativo sulla strutturazione del decreto attuativo», specifica Peron. E in cui, riprendendo «molti elementi già sperimentati nei precedenti decreti sugli investimenti», si è anche confermata «al momento, anche la struttura del 'click day', con contributi a importo fisso differenziati in base alla tipologia di veicolo».

La batosta scatta dal primo gennaio

Il primo gennaio, però sono scattati gli aumenti dei pedaggi autostradali: adegua-

mento tariffario all'inflazione pari all'1,5 per cento. Che non è piaciuto al segretario generale di Trasportounito Maurizio Longo: «Gli autotrasportatori ormai da anni subiscono le conseguenze dei cantieri in autostrada, frutto di un ritardo di vent'anni nella manutenzione. Applicare aumenti generalizzati dei pedaggi suona come un vero e proprio schiaffo e infrange il limite di guardia».

«È grottesco parlare di aumenti dei pedaggi per procedere all'aggiornamento dei piani economici-finanziari delle ricche società conces-

sionarie. Il Governo che aveva promesso un blocco temporaneo dei rincari ora deve chinarsi a chi non sa neppure cosa sia il mercato», tuona Longo, denunciando la politica ottusa di gestione delle concessioni e della manutenzione della rete, oltre che i danni all'autotrasporto.

A rincarare la dose ci pensa la presidente nazionale di Ruote libere, Cinzia Franchini, che ricorda come l'aumento dei pedaggi si sia aggiunto a quello delle accise sul gasolio: «Questo certifica, una volta per tutte, il totale fallimento delle



AUTO
Web



UOMINI e TRASPORTI

Il gasolio domina, l'elettrico stenta. Parla Massimo Artusi, presidente di Federauto

Il gasolio domina, l'elettrico stenta. Parla Massimo Artusi, presidente di Federauto

I dati del 2025 sono «la conferma delle analisi che Federauto ha presentato in tutti questi anni». Le percentuali di crescita «sbandierate» da chi vuole tutto elettrico «nascondono numeri lontani anni luce dagli obiettivi» del Green Deal

Di Redazione

-2 Febbraio 2026



AUTO ITALIA: FEDERAUTO, DATI GENNAIO INGANNEVOLI, NODI GIA' AL PETTINE

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 02 feb - La chiusura di gennaio in territorio positivo per quanto riguarda le immatricolazioni in Italia "non deve indurre, a nostro avviso, a pensare a una inversione di tendenza. In un mercato in cui il canale dei privati continua ad offrire segnali di cedimento a cui si aggiungono le auto immatricolazioni dei concessionari: la prudenza e' d'obbligo, in quanto il canale principale, quello dei dealer, e' in crisi e non sembra che in tempi brevi possa avviare un recupero". Lo ha affermato Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione italiana concessionari auto, commentando i dati sulle immatricolazioni di gennaio (+6,18% a 141.980 unita') e sottolineando che "occorre smettere di demonizzare l'auto, che resta un potente strumento di liberta' personale, adeguare le normative fiscali alle migliori pratiche europee e promuovere il sistema distributivo per l'importante ruolo che svolge". Secondo Artusi e' "positivo, comunque, il continuo spostamento della domanda sulle vetture ibride che crediamo possano giocare un ruolo importante anche nella prospettiva del tema strategico del Green Deal Automotive e degli indirizzi da promuovere e sviluppare per una sua revisione da parte delle istituzioni europee nel nuovo percorso che fa seguito alle proposte lanciate a dicembre dalla Commissione Ue". In questo contesto, ha detto Artusi, Federauto "appoggia l'azione del Ministro Urso e del Governo italiano in sede europea con l'auspicio di una fase emendativa da parte del Parlamento Europeo e del Consiglio europeo, in grado di rimuovere ogni possibile effetto distorsivo, regolamentare e di mercato, che limiti il principio di neutralita' tecnologica".



Mercato auto Italia a gennaio 2026 +6,2%, ma i dealer ...

2 Febbraio 2026

Mercato auto Italia, l'anno solare **2026** inaugura il cammino commerciale con **141.980 immatricolazioni** segnando un incremento del **6,2%** rispetto al medesimo periodo del ciclo precedente.

Il volume complessivo delle vendite evidenzia un distacco pesante pari al **14,1%** se confrontato con i livelli riscontrati nel gennaio **2019**.

I dati raccontano una verità complessa dove il sostegno deriva dal **noleggio a breve termine** e dalle **autoimmatricolazioni** effettuate dalle reti dei dealer.

Mercato auto, analisi alimentazioni e dominio delle ibride

Le vetture dotate di tecnologia **ibrida** conquistano il primato assoluto raggiungendo una quota di mercato pari al **52,1%** delle preferenze totali espresse.

I segmenti dei SUV di medie dimensioni registrano una espansione significativa raggiungendo una quota del **22,4%** nel panorama delle scelte degli utenti.

Le unità **elettriche pure** flettono la incidenza sul mercato fermandosi al **6,6%** del totale dopo i picchi registrati durante la chiusura invernale.

I motori a **benzina** ed a **diesel** subiscono contrazioni rilevanti perdendo porzioni di territorio a vantaggio delle soluzioni dotate di batterie ricaricabili.

Mercato auto, canali di vendita e allarme dei concessionari

Il canale dei **privati** mostra segnali di cedimento perdendo il **3,7%** dei volumi mentre le **società** registrano una flessione del **1,2%**.

Il balzo del **182%** riferito al noleggio stagionale maschera la debolezza di una domanda incapace di ritrovare lo slancio antecedente la crisi.

“La chiusura del mese in territorio positivo non deve indurre a pensare ad una inversione di tendenza”, afferma **Massimo Artusi, Presidente Federauto**.

Fiscalità aziendale e obiettivi della decarbonizzazione

Una riforma della **fiscalità** dedicata alle **flotte aziendali** appare necessaria per accelerare il rinnovo di un parco circolante composto da **41 milioni** di mezzi.

“Per colmare il divario con i partner europei servono strumenti concreti come la detraibilità dell’IVA ed ammortamenti rapidi”, dichiara **Roberto Pietrantonio, Presidente UNRAE**.

I distributori affrontano un carico finanziario di **300 milioni** di euro derivante dalla anticipazione degli **incentivi** statali destinati alla acquisizione di veicoli ecologici.

Il mantenimento del ritmo attuale porterebbe il bilancio finale del **2026** a circa **1.620.000 unità**, valore lontano dalla stabilità operativa del comparto.

Il **principio di neutralità tecnologica** rimane il cardine per lo sviluppo di un quadro regolamentare sostenibile capace di tutelare il lavoro degli operai.

“Il dovere di ridare un impiego ai dipendenti del settore deve accompagnare le esigenze ambientali dell’Unione Europea”, osserva **Gian Primo Quagliano, Presidente del Centro Studi Promotor**.



Le 5 cose da sapere sul mercato auto Italia a gennaio 2026

1. Il mercato auto delle auto nuove cresce del 6,2% a gennaio 2026 con un totale di 141.980 unità immatricolate.
2. Le auto ibride dominano le vendite con una quota del 52,1% mentre le elettriche pure (BEV) scendono al 6,6%.
3. Il settore del noleggio a breve termine segna un aumento record del 182% sostenendo la crescita del mercato totale.
4. I concessionari attendono rimborsi per oltre 300 milioni di euro relativi agli incentivi anticipati per le vetture a bassa emissione.
5. Il parco circolante italiano conta oltre 41 milioni di veicoli evidenziando la necessità di interventi per favorire la rottamazione dei mezzi obsoleti.



Federauto, “dati mercato auto gennaio ingannevoli, nodi già al pettine: dal canale privati in flessione alle autoimmatricolazioni

La chiusura di gennaio in territorio positivo per quanto riguarda le immatricolazioni in Italia "non deve indurre, a nostro avviso, a pensare a una inversione di tendenza. In un mercato in cui il canale dei privati continua ad offrire segnali di cedimento a cui si aggiungono le auto immatricolazioni dei concessionari: la prudenza è d'obbligo, in quanto il canale principale, quello dei dealer, è in crisi e non sembra che in tempi brevi possa avviare un recupero". Lo ha affermato Massimo Artusi, presidente di Federauto, la Federazione italiana concessionari auto, commentando i dati sulle immatricolazioni di gennaio (+6,18% a 141.980 unità) e sottolineando che "occorre smettere di demonizzare l'auto, che resta un potente strumento di libertà personale, adeguare le normative fiscali alle migliori pratiche europee e promuovere il sistema distributivo per l'importante ruolo che svolge".

Secondo Artusi è "positivo, comunque, il continuo spostamento della domanda sulle vetture ibride che crediamo possano giocare un ruolo importante anche nella prospettiva del tema strategico del Green Deal Automotive e degli indirizzi da promuovere e sviluppare per una sua revisione da parte delle istituzioni europee nel nuovo percorso che fa seguito alle proposte lanciate a dicembre dalla Commissione Ue". In questo contesto, ha detto Artusi, Federauto "appoggia l'azione del Ministro Urso e del Governo italiano in sede europea con l'auspicio di una fase emendativa da parte del Parlamento Europeo e del Consiglio europeo, in grado di rimuovere ogni possibile effetto distorsivo, regolamentare e di mercato, che limiti il principio di neutralità tecnologica".

INIZIO ANNO CON IL SEGNO PIÙ PER IL MERCATO DELL'AUTO

A gennaio immatricolazioni in aumento del 6,18% rispetto allo stesso mese del 2025. In calo (-4,89%) i trasferimenti di proprietà.



2 febbraio 2026

A gennaio sono state immatricolate 141.980 auto, **il 6,18% in più rispetto allo stesso mese del 2025**. Lo ha reso noto il Ministero dei Trasporti aggiungendo che i trasferimenti di proprietà sono stati 451.266 a fronte dei 474.480 registrati a gennaio 2025, con una **diminuzione del 4,89%**. Il volume globale delle vendite mensili (593.246) ha dunque interessato per il 23,93% vetture nuove e per il 76,07% vetture usate.

Federauto: “incremento fittizio sostenuto da noleggio e dealer”

“La chiusura del mese di gennaio in territorio positivo non deve indurre a pensare ad una inversione di tendenza. In un mercato in cui il canale dei privati continua ad offrire segnali di cedimento a cui si aggiungono le auto immatricolazioni dei concessionari la prudenza è d'obbligo, in quanto il canale principale, quello dei dealer, è in crisi e non sembra che in tempi brevi possa avviare un recupero. Occorre smettere di demonizzare l'auto, che resta un potente strumento di libertà personale, adeguare le normative fiscali alle migliori pratiche europee e promuovere il sistema distributivo per l'importante ruolo che svolge”. È il commento di Massimo Artusi, presidente di [Federauto](#), per il quale è comunque “positivo il continuo spostamento della domanda sulle vetture ibride che crediamo possano giocare un ruolo importante anche nella prospettiva del tema strategico del Green Deal Automotive e degli indirizzi da promuovere e sviluppare per una sua revisione da parte delle istituzioni europee nel nuovo percorso che fa seguito alle proposte lanciate a dicembre dalla Commissione Ue”.