

MERCATO AUTO: APRILE A +11,6% CON 155.210 IMMATRICOLAZIONI, MA RIVISTE IN LIEVE RIBASSO LE STIME 2026

TRUMP E AUTOMOTIVE EUROPEO: NO DAZI O BARRIERE, PER UNRAE SERVONO INVESTIMENTI E COOPERAZIONE A DIFESA DI COMPETITIVITÀ E SVILUPPO DEL SETTORE

- Il primo quadrimestre chiude a 640.083 unità (+9,8% sul 2025); per il 2026 stimate 1.530.000 nuove immatricolazioni (+0,3% sul 2025, ma -20,2% sul 2019)
- La quota di mercato delle auto elettriche pure (BEV) tocca l'8,5% ad aprile; le ibride plug-in (PHEV) raggiungono il 9,1%
- Necessario aggiornare l'architettura della fiscalità delle flotte aziendali in ottica green, cogliendo l'opportunità della Delega Fiscale

Il mercato italiano delle autovetture chiude aprile confermando un trend di crescita. Nel mese appena trascorso sono state immatricolate 155.210 nuove auto, segnando un aumento dell'11,6% rispetto alle 139.106 unità di aprile 2025. Questo risultato contribuisce a un primo quadrimestre positivo, che vede le immatricolazioni complessive raggiungere le 640.083 unità, in crescita del 9,8% rispetto alle 583.063 del gennaio-aprile 2025. Tuttavia, particolarmente significativo rimane il divario rispetto al 2019, con un calo del 10,2%.

Nonostante una prima parte dell'anno superiore alle aspettative, le proiezioni per i prossimi trimestri sono state riviste al ribasso. Il deterioramento del quadro macroeconomico porta a ricalibrare in riduzione di 10.000 unità la stima del mercato vetture 2026, con un volume di 1.530.000 immatricolazioni a fine anno, sostanzialmente stabile (+0,3%) rispetto al 2025, ma con un calo del 20,2% e 387.000 unità in meno sul 2019.

“Il mercato si muove, ma resta prigioniero della fragilità del contesto: senza un quadro stabile e prevedibile, la domanda si sospende. Oggi il vero nodo è la fiducia: famiglie e imprese rinviando le decisioni perché il quadro cambia più velocemente delle loro certezze”, spiega Roberto Pietrantonio, Presidente di UNRAE.

Tra le vetture ricaricabili (ECV), le elettriche pure (BEV) registrano una quota dell'8,5% ad aprile, in netta crescita rispetto al 4,8% di aprile 2025, pur se in leggera flessione guardando all'8,6% di marzo. Questo dato riflette ancora l'onda lunga degli incentivi e degli ordini acquisiti nel 2025, concentrati tra l'altro su uno specifico brand e un singolo modello - già molto economico e reso ancor più accessibile dagli 11.000 euro di abbattimento del prezzo legati agli incentivi - che pesa circa il 31% del totale immatricolato. Le ibride plug-in (PHEV) continuano a mostrare un'elevata dinamicità grazie all'ampliamento dell'offerta (120 modelli immatricolati a gennaio-aprile) e alle disposizioni sulle vetture aziendali in fringe benefit. La loro quota di mercato ad aprile raggiunge il 9,1%, in forte crescita rispetto al 5,7% dello stesso mese 2025 e in linea con il 9,1% di marzo. Complessivamente, la quota delle ECV ad aprile si posiziona al 17,6%.

Proprio in merito agli incentivi, diviene ancora più urgente il tema rimborsi dei contributi MASE, data la significativa esposizione finanziaria sostenuta dai concessionari. UNRAE sta intensificando in questa fase le interlocuzioni con le Strutture ministeriali per individuare soluzioni operative utili per assicurare certezza agli operatori coinvolti e accelerare i tempi di rimborso. In tale contesto, risulterebbe quanto mai opportuno disporre di informazioni puntuali sui veicoli incentivati effettivamente immatricolati, con specifica evidenza - tra l'altro - della ripartizione tra autovetture e veicoli commerciali leggeri, così da consentire analisi complete della misura e dei suoi effetti reali sul mercato.

Riguardo alle flotte aziendali, in particolare, emerge sempre più chiaramente il ruolo centrale della fiscalità come asset decisivo per la competitività del nostro Paese. Un intervento del legislatore in quest'ambito resta fondamentale per allineare l'Italia ai principali partner europei, attivando un moltiplicatore immediato nella diffusione delle tecnologie avanzate ed evitando che la transizione alla mobilità elettrica resti un esercizio teorico.

“Servono scelte strutturali e urgenti per riformare la fiscalità in chiave ‘green’ – detraibilità IVA, deducibilità dei costi, periodo di ammortamento – con un approccio graduale ma concreto, che parta subito dalla leva più efficace, la deducibilità, per rinnovare le flotte e accelerare davvero l’adozione di veicoli a zero e bassissime emissioni. La fiscalità dell’auto aziendale poggia ancora su un’imposta costruita in un contesto ormai datato e molto diverso da quello attuale: un’architettura che non riflette più né l’evoluzione del mercato, né gli obiettivi della transizione. Aggiornarla oggi non è solo opportuno, è necessario. È il momento che le istituzioni trasformino questo tema in una priorità concreta e non più rinviabile, e l’opportunità offerta dalla Delega Fiscale, in scadenza a fine agosto, è un’occasione imperdibile per concretizzare queste modifiche”, spiega Pietrantonio.

In particolare, UNRAE sostiene verso le Istituzioni l’opportunità di modificare le attuali aliquote di deducibilità come segue:

- Per le Aziende che dispongono di vetture in uso non esclusivo (c.d. "pool") e per i professionisti: innalzamento dall'attuale aliquota del 20% al 40% per le vetture a emissioni pari a 0 g/Km CO₂ e al 30% per quelle nella fascia 1-60 g/Km.
- Per le Aziende che dispongono di vetture assegnate in uso promiscuo: innalzamento dell'attuale aliquota del 70% all'80% per le vetture a 0 g/Km CO₂ e al 75% per le vetture nella fascia 1-60 g/Km.
- Innalzamento del costo massimo fiscalmente riconosciuto per le suddette categorie a € 26.000, allineandolo a quello attualmente in vigore per gli agenti di commercio, ad eccezione delle vetture assegnate in uso promiscuo, per le quali andrebbe abolito ogni limite.

UNRAE ribadisce inoltre la necessità di un robusto piano per lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica, sia in termini di capillarità che di potenza, e interventi sui costi di ricarica, necessari per garantire una transizione ecologica equa e sostenibile per tutti.

Infine, l’Associazione continua a seguire con attenzione lo scenario internazionale e le relative tensioni, ulteriormente accese dalle recenti dichiarazioni di Donald Trump circa l’aumento al 25% dei dazi sull’automotive europeo. In un contesto globale complesso, UNRAE ribadisce la necessità di stabilità, apertura e regole condivise, senza chiusure o logiche di

contrapposizione, ritenendo che la competitività si difenda con investimenti, visione industriale e cooperazione, non con dazi e barriere che, nel medio periodo, finiscono per penalizzare imprese e consumatori.

“La storia economica e industriale tra Europa e Stati Uniti ci insegna una lezione chiara: le nostre relazioni nascono anche da momenti di disaccordo, ma si rafforzano quando prevale la capacità di costruire insieme. Introdurre dazi o misure protezionistiche rischia di andare in direzione opposta, frammentando un ecosistema che ha generato crescita, innovazione e occupazione su entrambe le sponde dell’Atlantico. Oggi più che mai”, conclude Pietrantonio.

L’analisi della struttura del mercato del mese, sotto il profilo degli **utilizzatori** evidenzia una sostenuta crescita per i privati che guadagnano 3,3 punti di quota al 50,3% del totale; nel 1° quadrimestre chiudono al 52,5% di share (+0,2 p.p.). Anche le autoimmatricolazioni ad aprile segnano un incremento a doppia cifra dei volumi, al 10,3% di share (+0,3 p.p.), e recuperano 0,7 punti in gennaio-aprile, al 9,5% del totale. Il noleggio a lungo termine segna una nuova flessione e cede 4,3 punti, fermandosi al 21,2% di quota (con un primo quadrimestre al 21,1% di share, -3,1 p.p.), per una forte flessione delle Captive, a fronte di un incremento delle società Top. Il noleggio a breve termine evidenzia un incremento nel mese, al 13,1% di share (+1,2 p.p.); in gennaio-aprile la quota sale all’11,8% (+2,7 p.p.). Le società ad aprile crescono meno del mercato totale, fermandosi al 5,2% di share (-0,4 p.p., 5,1% nel cumulato).

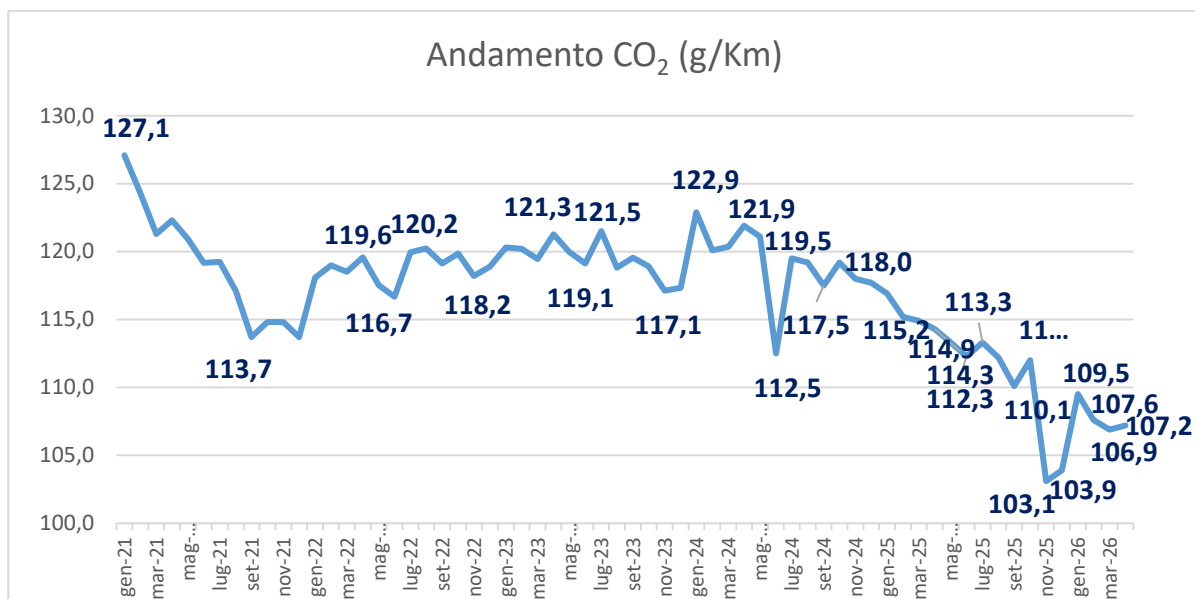
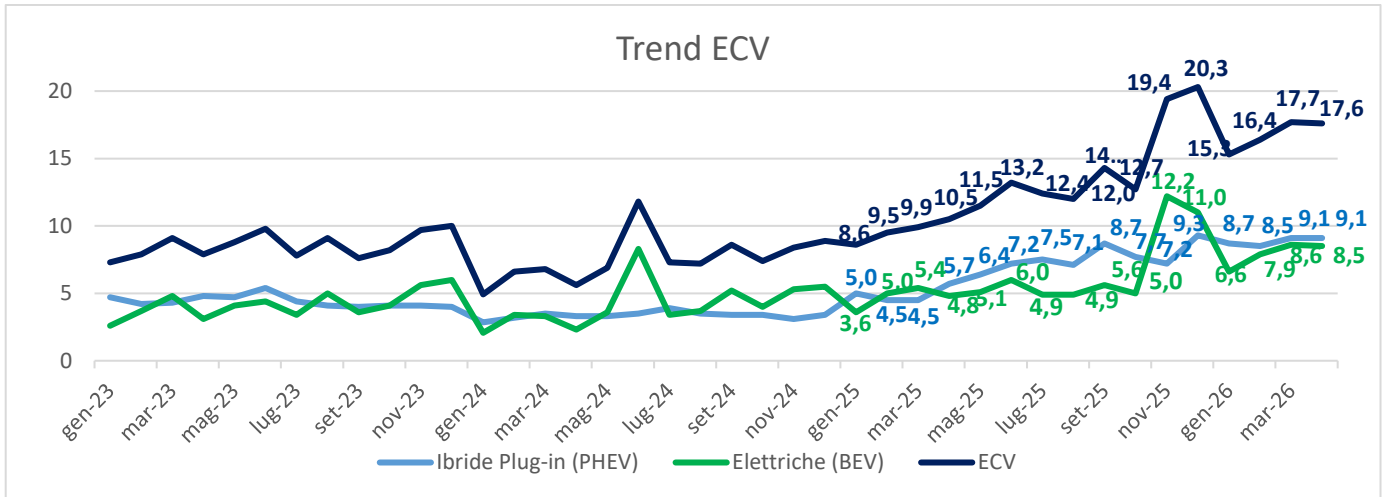
Tra le **alimentazioni**, il motore a benzina nel mese perde quasi 7 punti, scendendo al 20,4% di quota (19,9% nel cumulato, -6,8 p.p.). Il diesel perde 3 punti di quota sia nel mese che nel cumulato e retrocede al 6,9% in aprile e al 6,8% nel quadrimestre. Il Gpl in aprile perde 1,9 punti di quota, al 6,1%, e scende al 5,7% in gennaio-aprile (-3,2 p.p.). Le ibride, leader del mercato, anche in aprile guadagnano 4,9 punti, salendo al 49,1% di share (50,8% nel 1° quadrimestre), con un 16,5% per le “full” hybrid e 32,6% per le “mild” hybrid. Le auto BEV, come anticipato, chiudono il mese di aprile all’8,5% di share, in crescita di 3,7 punti sul 2025 (8,0% nel cumulato); le PHEV salgono al 9,1% rispetto al 5,7% di un anno fa (8,9% in gennaio-aprile, +4,2 p.p.).

L’analisi della **segmentazione** mostra in aprile una sostenuta crescita dei volumi delle berline e dei SUV del segmento A, rispettivamente al 10,2% e 2,4% di share. In contrazione le berline del segmento B, che scendono al 15,4%, mentre recuperano i Suv al 30,5%. Nel segmento delle medie (C) in calo le berline, al 3,8% di quota, mentre i Suv guadagnano 1/3 dei volumi al 22,9%. Le berline del segmento D cedono 1/4 dei volumi, allo 0,5%, in sostenuta crescita i Suv al 7,6% del totale. Nell’alto di gamma crescono in volume le berline mentre retrocedono i Suv, rispettivamente allo 0,2% e 1,1% di quota. Infine, le station wagon rappresentano il 2,9% del totale, gli MPV l’1,9% e le sportive lo 0,7%.

Sul fronte delle **aree geografiche**, in aprile il Nord Est conferma la prima posizione, guadagnando mezzo punto di quota, al 34,7%, grazie comunque al noleggio, senza il quale perderebbe ben 12,5 punti (fermandosi al 22,2%). Il Nord Ovest nel mese cede 3,3 punti, al 25,7% del totale; il Centro Italia recupera 0,3 punti, al 24,5% delle immatricolazioni totali, il Sud sale al 9,6% (+1,5 p.p.) e le Isole al 5,6% (+1,1 p.p.).

Le **emissioni medie di CO₂** delle nuove immatricolazioni in aprile cedono il 6,2% e scendono a 107,2 g/Km; nel 1° quadrimestre flettono del 6,6%, a 107,7 g/Km.

L'analisi delle immatricolazioni per fascia di CO₂ riflette l'andamento in aprile di auto BEV e PHEV: la fascia delle ZEV (0 g/Km) rappresenta l'8,5% del mercato, lo 0,7% la fascia 1-20 g/Km (rispettivamente 8,0% e 1,2% nel quadrimestre). La fascia 21-50 g/Km pesa il 4,4% del totale e la 51-60 g/Km l'1,9% (nei primi 4 mesi rispettivamente il 4,0% e l'1,8%). La 61-94 g/Km rappresenta il 4,8% (anche nel cumulato), la 95-135 g/Km il 61,0% (60,5% in gennaio-aprile), mentre la quota delle vetture da 136 a 190 g/Km si porta al 15,0% e quella della fascia oltre i 190 g/Km all'1,5% (rispettivamente 15,7% e 1,6% nel cumulato).



Roma, 4 maggio 2026

CONTATTI

Claudia Corradi - Burson - claudia.corradi@bursonglobal.com – 349 6856526

Francesco Paolo La Bionda - Burson - francescopaolo.labionda@bursonglobal.com – 349 7668024

Stefano Patriarca - UNRAE - comunicazione@unrae.it

MERCATO ITALIANO DELLE AUTOVETTURE

📅 APRILE 2026

155.210 | 139.106 ↑ +11,6%

APRILE 2026

APRILE 2025

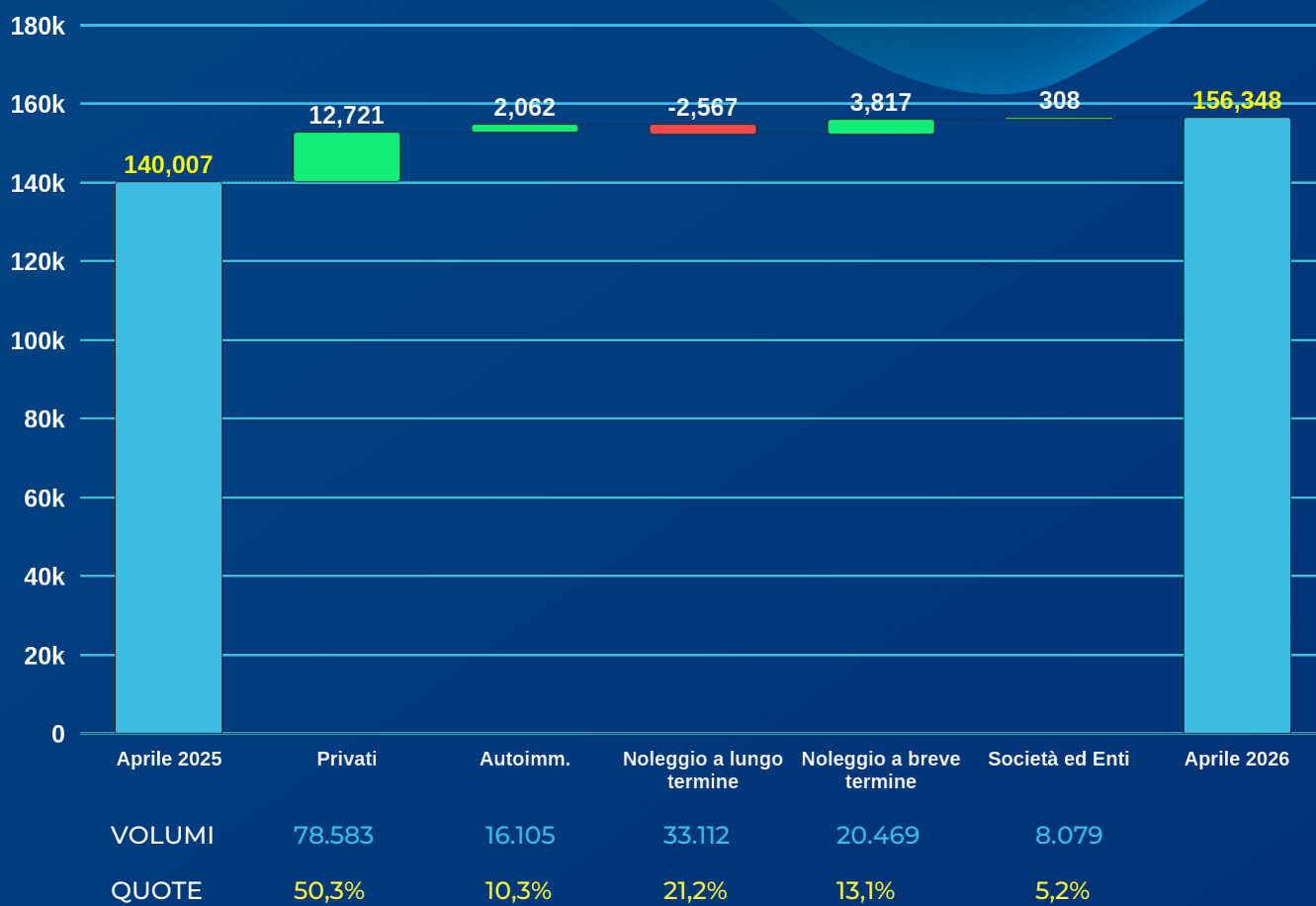
640.083 | 583.063 ↑ +9,8%

GEN/APR 2026

GEN/APR 2025

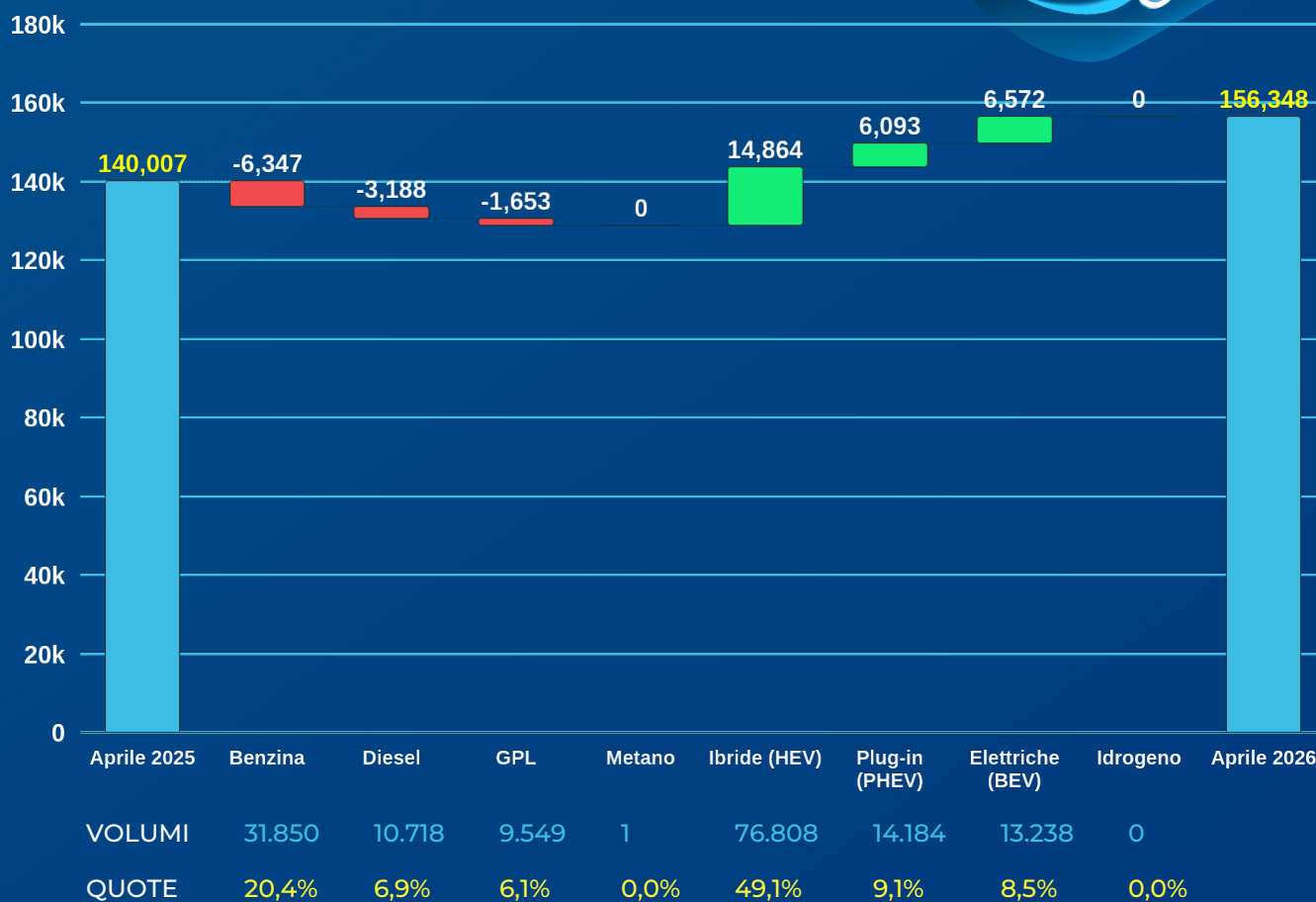
UTILIZZATORI

📅 APRILE 2026 - metodo UNRAE



ALIMENTAZIONI

📅 APRILE 2026 - metodo UNRAE



MERCATO ELETTRICO

📅 APRILE 2026 - metodo UNRAE

	Volumi	Variazioni	Quote
HEV (FULL + MILD HYBRID)	76.808	+24%	49,1%
▷ FULL HYBRID	25.851	+45,1%	16,5%
▷ MILD HYBRID	50.957	+15,5%	32,6%
PHEV	14.184	+75,3%	9,1%
BEV	13.238	+98,6%	8,5%

