

I dati dei costruttori europei acea

Auto, in gennaio -3,5% per il mercato europeo. Cresce Stellantis: +6,7%

Filomena Greco

Inizia in salita il 2026 per il mercato dell'auto in Europa, con il mese di gennaio che registra un calo delle immatricolazioni del 3,5%, dopo aver chiuso il 2025 con una crescita dei volumi del 2,4% sull'anno precedente. Nell'area (Ue+Efta+Uk) il mese scorso le immatricolazioni sono state 961.382, con un gap superiore al 20% rispetto a gennaio del 2019, anno che ha preceduto la pandemia. Tra i cinque maggiori mercati europei, Germania e Francia fanno registrare un calo su gennaio 2025 di oltre il 6%, l'Italia cresce del 6,2 grazie anche all'effetto incentivi mentre Spagna e Regno Unito mettono a segno una modesta crescita, come evidenzia il Centro Studi Promotor. In questo contesto, a livello aggregato europeo, i veicoli ricaricabili coprono il 30,1% del mercato, con le full electric al 19,7% (3 punti percentuali in più rispetto allo stesso mese del 2025) e le Plug-in al 10,4% (+2,8 punti percentuali nell'arco di un anno). Nel complesso, i modelli elettrificati (ibridi, Plug-in e Full electric) cubano il 68% del totale delle immatricolazioni di gennaio. Tra le case produttrici, Volkswagen segna una battuta d'arresto nel mese con il 3,8% di vendite in meno rispetto all'anno scorso mentre Stellantis registra un recupero dei volumi del 6,7% grazie alle performance di Fiat (+24,6%), Opel, Citroen e Lancia. I gruppi Renault, Hyundai e Toyota segnano il passo, con contrazioni nel mese superiori al 10%, vanno male anche le vendite di Bmw. Tra le asiatiche emergenti, MG, che ha consegnato la milionesima autovettura in Europa, perde l'1,8% di volumi e si ferma ad una quota di market share pari al 2%, a un soffio da Byd che continua la sua corsa sul mercato europeo. Infine Tesla, che perde il 17% delle immatricolazioni nel mese e scende sotto l'1% di quota di mercato. Dopo la proposta di revisione del Regolamento avanzata dalla Commissione Ue a dicembre scorso, è atteso il testo dell'Industrial Accelerator Act che contiene le misure riguardanti il Made in Europe. Si tratta di una misura considerata protezionistica da Unrae, l'associazione delle case produttrici estere in Italia, e che

rischia di generare importanti effetti indesiderati. Per Anfia (filiera automotive italiana) resta prioritario «intervenire sulla proposta di revisione del Regolamento CO2 presentata nel Pacchetto automotive dalla Commissione Ue, ancora ben lontana dal principio di neutralità tecnologica» evidenzia il presidente Roberto Vavassori, che parla della necessità di una misura sul Local Content (componenti Made in Europe sulle auto) per salvaguardare filiere ed occupazione. «L'aspetto più grave della situazione di mercato in Ue - spiega il presidente del Centro Studi Promotor, Gian Primo Quagliano - è il fatto che per i mercati dell'Europa Occidentale il ritorno ai livelli ante-pandemia è un obiettivo che non è certo a portata di mano. Per perseguirlo occorrerebbe un deciso cambio di rotta nella politica dell'Ue per la transizione energetica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Corriere della Sera - Mercoledì 25 Febbraio 2026

Auto, nuovo calo (-3,9%) Ma è boom

delle cinesi

La Lente

di Bianca Carretto

Pareva che i mesi di rialzo del mercato automobilistico europeo durassero in eterno, invece il mese di gennaio 2026 ha riportato, con un -3,9% delle immatricolazioni (dati Acea), il primo segnale di allarme, fermandosi a 961.382 unità. Si conferma un declino dei motori a benzina e diesel a favore degli ibridi, con i veicoli elettrici che guadagnano terreno - lentamente – tanto da rappresentare il 19,3% delle immatricolazioni, anche se in Italia costituiscono meno del 10% degli acquisti. Continua a dominare con il 28% delle vendite il costruttore tedesco Volkswagen, seguito da Stellantis grazie al marchio Fiat, che raggiunge il 18% di quota, positiva anche Mercedes con un più 2,8% ed emergono ancora le case cinesi come Byd che ha registrato oltre 18.250 trapassi, un aumento del 165%. Per Roberto Pietrantonio, presidente Unrae, «l'auto continua ad essere libertà di movimento, autonomia personale, anche se si è caricata, negli ultimi tempi, di nuovi quesiti come l'accessibilità economica, il valore nel tempo, il dover affrontare tecnologie che cambiano rapidamente, l'instabilità normativa o innovazioni troppo repentine». «Non serve parlare solo di elettrico – aggiunge Pietrantonio – l'automotive è una piattaforma di innovazione e di occupazione qualificata, va riportata al centro dell'agenda industriale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di Bianca Carretto