

Il settore automobilistico italiano registra nuovamente segni negativi anche nel mese di agosto 2025. Le vendite si attestano a 67.272 unità, evidenziando una contrazione del 2,7% rispetto alle 69.126 vetture immatricolate nello stesso periodo del 2024 (-15,7% sul 2023). Il bilancio dei primi otto mesi dell'anno presenta un decremento del 3,7% confrontato con il medesimo periodo dell'anno precedente, totalizzando 1.040.734 nuove immatricolazioni contro le 1.080.464 registrate tra gennaio e agosto 2024. Particolarmente significativo risulta il confronto con il 2019, che evidenzia una perdita ancora consistente del 21,6%, equivalente a 285.000 unità in meno.

Le condizioni negative del mercato continuano a rallentare il processo di svecchiamento del parco circolante, che con questo ritmo impiegherebbe 26 anni per essere completamente sostituito.

Le vetture elettriche pure rappresentano il 4,9% delle vendite mensili, sulla stessa quota di luglio e in crescita rispetto al 3,7% dello stesso mese dell'anno precedente. Le auto ibride plug-in mostrano una performance del 7,1%, in significativa crescita rispetto al 3,5% di agosto 2024, anche grazie alle nuove disposizioni sui fringe benefit, ma in calo rispetto al 7,5% del mese precedente. Complessivamente, i veicoli a ricarica elettrica raggiungono una quota del 12,0%, inferiore al 12,4% di luglio.

L'UNRAE evidenzia come la situazione di stallo del mercato sia anche influenzata dall'annuncio degli incentivi per l'acquisto di veicoli elettrici da parte del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, ancora non operativi. UNRAE sottolinea l'importanza di rendere immediatamente attivo il sistema di sostegno, senza introdurre ulteriori limitazioni come l'ipotesi di un eco-score, che ridurrebbe il numero di modelli ammissibili e quindi l'efficacia nell'utilizzo dei fondi disponibili. L'Associazione sottolinea infatti i rischi legati alle molteplici restrizioni già previste, inclusi i limiti ISEE, l'obbligo di rottamazione e i vincoli territoriali, che potrebbero generare disparità significative tra i potenziali beneficiari e compromettere l'equità nell'accesso alla transizione ecologica. Inoltre, il termine del 30 giugno 2026 per la validazione delle prenotazioni rappresenta un forte limite alla capacità di utilizzare i fondi disponibili.

“L'automobile resta un pilastro insostituibile per la mobilità e l'economia del nostro Paese, e vedere il mercato ancora in caduta ad agosto è allarmante, nonostante si tratti di un mese tradizionalmente poco “pesante”. La flessione di quasi il 3% rispetto allo stesso mese dello scorso anno, che già aveva segnato un calo del 13,4%, conferma un settore in sofferenza ormai cronica. Nei primi otto mesi del 2025 sono state immatricolate 40.000 vetture in meno rispetto al 2024, e addirittura 285.000 unità in meno rispetto al 2019, un gap del 21,6% che pesa come un macigno”, dichiara **Roberto Pietrantonio**, Presidente di UNRAE.

“Di questo passo, la transizione ecologica resterà inesorabilmente al palo: sebbene la quota di auto elettriche pure stia lentamente salendo, è ancora largamente insufficiente.

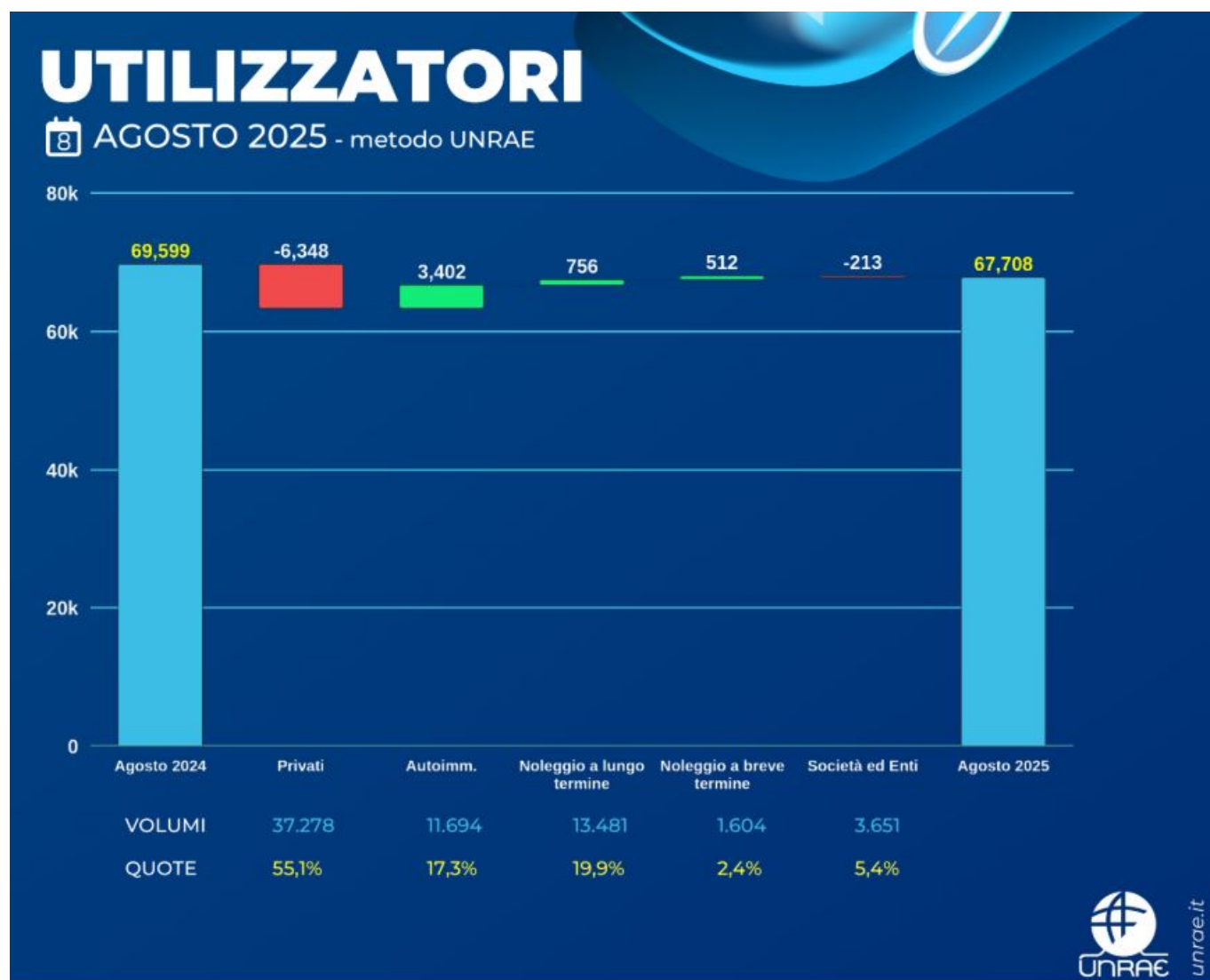
Purtroppo, l’annuncio degli incentivi da parte del MASE, ancora senza seguito concreto, ha avuto l’effetto di congelare il mercato: molti clienti – e purtroppo non solo quelli interessati alle BEV – stanno rimandando l’acquisto in attesa del bonus, e questa incertezza paralizza le vendite. Chiediamo

quindi con forza che gli incentivi promessi diventino pienamente operativi e che non includano ulteriori paletti burocratici perché tutti gli automobilisti possano partecipare alla transizione in modo equo”, prosegue Pietrantonio.

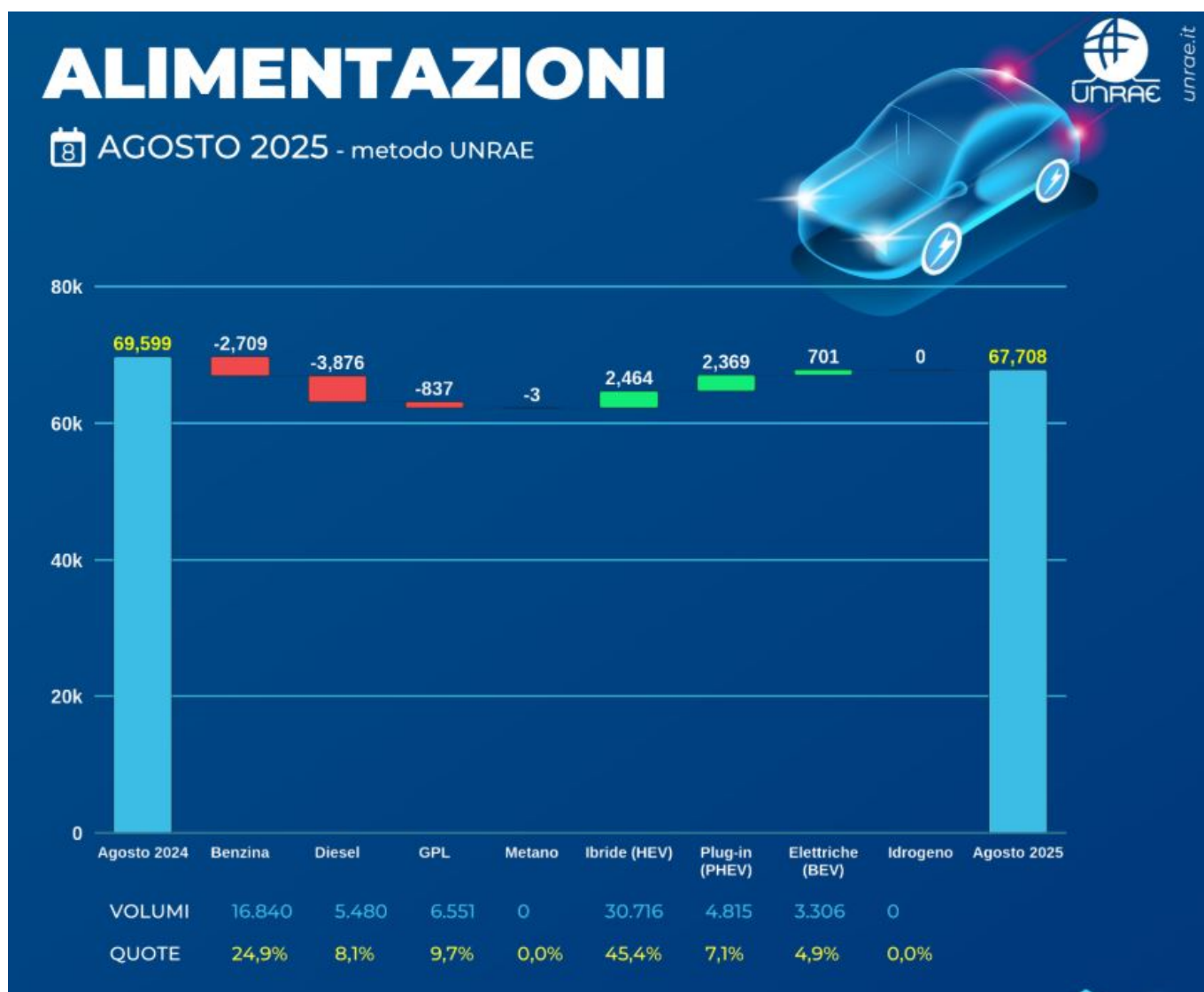
“Servono invece misure chiare e non discontinue: gli incentivi sono utili solo se inseriti in una strategia di medio-lungo periodo, non come fiammate occasionali legate alle offerte statali.

Solo così potremo recuperare il terreno perso e colmare il gap con gli altri principali Paesi europei, dove la mobilità elettrica cresce molto più rapidamente. Non meno importante, ribadiamo la necessità di una riforma della fiscalità sulle auto aziendali, da troppo tempo attesa: aumentare la detraibilità dell’IVA e la deducibilità dei costi, riducendo al contempo a tre anni il periodo di ammortamento, darebbe nuova linfa al mercato. Ora che la Delega Fiscale è stata prorogata fino a fine 2026, ci aspettiamo interventi concreti e tempestivi” aggiunge il Presidente.

L’analisi della struttura del mercato del mese, sotto il profilo degli **utilizzatori**, evidenzia per i privati una flessione più pesante del mercato. La quota si riduce di 7,6 punti al 55,1% del totale (52,4% nel cumulato, -3,8 p.p.). Le autoimmatricolazioni segnano un forte incremento in volume e guadagnano 5,4 punti, salendo al 17,3% di quota e all’11,2% nel cumulato (-0,3 p.p.). Il noleggio a lungo termine ad agosto cresce in volume e quota, guadagnando 1,6 punti, al 19,9% (23,3% negli 8 mesi, +3,1 p.p.), grazie all’accelerazione delle Captive, a fronte di un calo delle società Top. Il noleggio a breve termine nel mese sale al 2,4% del totale (+0,8 p.p.) e al 7,3% negli 8 mesi (+0,7 p.p.); le società flettono in volume e quota, cedendo 0,2 punti, al 5,4% del mercato, al 5,8% nel cumulato (+0,3 p.p.).



Tra le **alimentazioni**, in agosto si conferma la flessione di tutti i motori endotermici: il motore a benzina cede 3,2 punti, scendendo al 24,9% (25,7% nel cumulato, -4,2 p.p.). Il diesel scende all'8,1% di share (-5,3 p.p. e al 9,7% in gennaio-agosto, -4,6 p.p.); il Gpl scende al 9,7% ad agosto (-0,9 p.p.) e al 9,2% nel cumulato (-0,2 p.p.). Le vetture ibride nel mese raggiungono il 45,4% (+4,8 p.p.) e il 44,6% (+5,5 p.p.) negli 8 mesi, con un 13,9% per le "full" hybrid e 31,5% per le "mild" hybrid in agosto. Come anticipato, le auto BEV si portano al 4,9% del totale (+1,2 p.p. e al 5,2% in gennaio-agosto, +1,4 p.p.), mentre le PHEV salgono al 7,1% (+3,6 p.p. e al 5,7% negli 8 mesi, +2,3 p.p.).



L'analisi della **segmentazione** mostra in agosto un recupero delle berline e una riduzione dei Suv del segmento A, rispettivamente all'8,5% e 1,6% del totale mercato. Viceversa, nel segmento B, invece, flettono le berline (al 18,5%) mentre recuperano leggermente i Suv, al 31,1% di share. Nel segmento delle medie (C) cedono sia le berline (al 4,4%) che i Suv (al 20,1%); mentre crescono sia le berline del segmento D, allo 0,8%, sia i Suv al 7,8% di share. Nell'alto di gamma, stabile la quota delle berline (allo 0,2%) e dei Suv (all'1,4%). Infine, le station wagon rappresentano il 2,8% del totale, gli MPV il 2,2% e le sportive lo 0,7%.

Sul fronte delle **aree geografiche**, in agosto il Nord Ovest guadagna la leadership, con una quota al 29,2% (al 29,3% in gennaio-agosto, +1,1 p.p.). Il Nord Est perde 3 punti, al 26,9% del totale (30,5% nel cumulato), grazie al contributo del noleggio, senza il quale

scenderebbe di 2,5 punti, al 24,4%. Il Centro Italia sale al 28,2% nel mese (+1,6 p.p., al 26,0% in gennaio-agosto), l'area meridionale scende al 9,9% e le Isole al 5,9% (rispettivamente 9,3% e 4,9% nel cumulato).

Le **emissioni medie di CO2** delle nuove immatricolazioni in agosto flettono del 5,9% a 112,2 g/Km e del 4,5% negli 8 mesi a 114,2 g/Km.

L'analisi delle immatricolazioni di agosto per fascia di CO2 riflette l'andamento nel mese di auto BEV e PHEV: la fascia 0-20 g/Km rappresenta l'8,6% del mercato, il 3,2% la fascia 21-60 g/Km (rispettivamente 7,8% e 2,9% nel cumulato). La fascia 61-135 g/Km rappresenta il 65,9% (66,2% nel cumulato), mentre la quota delle vetture da 136 a 190 g/Km si porta al 18,4% e quella della fascia oltre i 190 g/Km all'1,9% (rispettivamente 19,2% e 2,0% negli 8 mesi).

