

IMMATRICOLAZIONI AUTO: MARZO CONFERMA LA CRESCITA (+7,6%) VOUCHER ANTICIPATI PER GLI INCENTIVI, ORA SERVONO RIMBORSI RAPIDI PER TUTELARE I CONCESSIONARI

- ECV in accelerazione: elettriche pure all'8,6% e ibride plug-in al 9,1% nel mese
- ZTL Roma, abolizione dell'esenzione per le BEV: serve coerenza tra politiche locali e nazionali
- Urgente riforma della fiscalità delle flotte per sostenere la transizione

Il mercato autovetture italiano conferma la sua fase espansiva e nel mese di marzo totalizza 185.367 nuove immatricolazioni, un incremento del 7,6% rispetto alle 172.271 unità registrate nello stesso mese del 2025; il primo trimestre raggiunge così 484.802 vetture, pari a una crescita del 9,2% sul periodo gennaio-marzo dello scorso anno, pur rimanendo ancora distante dai livelli pre-pandemia del 2019 (-10%).

La quota delle vetture elettriche pure sale all'8,6% con 16.137 immatricolazioni (con 1/3 del totale concentrato su un solo brand), un valore nettamente superiore al 5,4% di marzo 2025 e in aumento anche rispetto al 7,9% registrato a febbraio; le ibride plug-in confermano un andamento vivace, sostenuto dall'ampliamento dell'offerta e dalle regole sui fringe benefit aziendali, raggiungendo il 9,1% contro il 4,6% di un anno fa e l'8,5% del mese precedente.

“È necessario intervenire con urgenza sul tema degli incentivi: la rete dei concessionari li ha anticipati di tasca propria, esponendosi per milioni di euro e sostenendo rilevanti oneri finanziari. Il ritardo nei rimborsi sta mettendo sotto pressione centinaia di imprese. È quindi fondamentale garantire tempi certi e rapidi di erogazione, dando priorità alle pratiche correttamente gestite, per tutelare la stabilità della filiera e rafforzare la credibilità delle misure pubbliche”, afferma il Presidente UNRAE Roberto Pietrantonio.

Nel contempo, UNRAE esprime forti perplessità in merito alla recente delibera di Roma Capitale che, a partire dal 1° luglio, introduce un contributo annuale di 1.000 euro per l'accesso alle ZTL dei veicoli BEV e a idrogeno.

“Il provvedimento appare difficilmente comprensibile in un Paese in cui la quota di auto elettriche è ancora significativamente inferiore rispetto ai principali mercati europei, dove eventuali revisioni delle agevolazioni sono intervenute solo a fronte di livelli di diffusione ben più elevati. In Italia, al contrario, in assenza di incentivi strutturali all'acquisto, è ancora più necessario sostenere l'utilizzo dei veicoli a zero emissioni, anche attraverso misure come l'accesso agevolato alle ZTL”, prosegue Pietrantonio.

“È soprattutto indispensabile garantire coerenza e coordinamento tra le politiche nazionali e le decisioni locali. Da un lato, a livello centrale si introducono strumenti che incentivano la transizione – come la fiscalità sui fringe benefit favorevole a BEV e PHEV – dall'altro, interventi locali disallineati rischiano di generare incertezza e disorientamento. In un contesto già complesso, chi utilizza l'auto per lavorare in ambito urbano (professionisti, operatori e imprese), ha bisogno di stabilità e chiarezza per poter pianificare i propri investimenti. Misure frammentate tra città e territori finiscono invece per rallentare la transizione, penalizzare gli operatori e indebolire la fiducia complessiva nel sistema”, aggiunge il Presidente.

Parallelamente, l'UNRAE ritiene che la transizione energetica richieda interventi strutturali e tempestivi sulle infrastrutture di ricarica: è necessario riequilibrare la presenza dei punti di ricarica tra Nord, Centro e Sud, definire la loro localizzazione sulla base di criteri di capillarità e densità territoriale, favorire la diffusione di sistemi di ricarica intelligente capaci di ottimizzare la potenza richiesta nelle diverse aree, programmare investimenti mirati per modernizzare e potenziare le reti elettriche urbane, dove la domanda è più elevata, e intervenire sui costi delle ricariche, oggi non coerenti con l'andamento reale dei prezzi dell'energia all'ingrosso.

“In questo scenario, uno dei passaggi più urgenti per sostenere la transizione riguarda la revisione della fiscalità delle auto aziendali, che deve essere orientata alla sostenibilità attraverso un intervento su IVA, deducibilità e ammortamenti: le flotte rinnovano più rapidamente, generano un usato “fresco”, moderno e accessibile, e accelerano la diffusione dei veicoli a basse e zero emissioni. La Delega Fiscale in scadenza il prossimo 29 agosto rappresenta un’occasione per intervenire in tal senso”, conclude Roberto Pietrantonio.

L'Associazione esprime infine forte preoccupazione per il recente aumento dei prezzi dei carburanti, affrontato finora con misure emergenziali sulle accise ma ancora privo di un piano strutturale, un tema che sta diventando sempre più critico per i bilanci delle famiglie e per i costi del trasporto merci su gomma, con effetti potenzialmente dirompenti sull'inflazione.

L'analisi della struttura del mercato del mese, sotto il profilo degli **utilizzatori** evidenzia per i privati un incremento dei volumi e un guadagno di 4,5 punti di quota al 51,2% del totale; nel 1° trimestre chiudono al 53,2% di share (-0,8 p.p.). Le autoimmatricolazioni a marzo crescono in volume ma rimangono stabili in quota, all'8,2% di share, e recuperano 0,7 punti in gennaio-marzo, al 9,2% del totale. Il noleggio a lungo termine segna una flessione a doppia cifra dei volumi e cede 4,8 punti, fermandosi al 21,8% di quota (con un primo trimestre al 21,1% di share, -2,7 p.p.), per una flessione più forte delle Captive, a fronte di un lieve calo delle società Top. Il noleggio a breve termine evidenzia un incremento nel mese, al 13,4% di share; in gennaio-marzo la quota sale all'11,4% (+3,2 p.p.). Le società in marzo evidenziano una crescita in linea con il mercato totale, confermando il 5,2% di share (5,1% nel cumulato, -0,4 p.p.).

Tra le **alimentazioni**, il motore a benzina nel mese perde 6,5 punti, scendendo al 20,2% di share (19,8% nel cumulato, -6,7 p.p.). Il diesel perde quasi 1/3 dei volumi e retrocede al 6,5% di quota nel mese (-3,7 p.p.) e al 6,7% nel trimestre (-3,1 p.p.). Il Gpl in marzo perde 2,3 punti di quota, al 5,4%, e scende al 5,6% in gennaio-marzo (-3,6 p.p.). Le ibride, regine del mercato, anche in marzo segnano una forte accelerazione, guadagnano 4,8 punti al 50,2% di share (51,3% nel 1° trimestre), con un 14,8% per le “full” hybrid e 35,4% per le “mild” hybrid. Le auto BEV, come anticipato, chiudono il mese di marzo all'8,6% di share, in crescita di 3,2 punti sul 2025 (7,8% nel cumulato); le PHEV salgono al 9,1% rispetto al 4,6% di un anno fa (8,8% in gennaio-marzo, +4,5 p.p.).

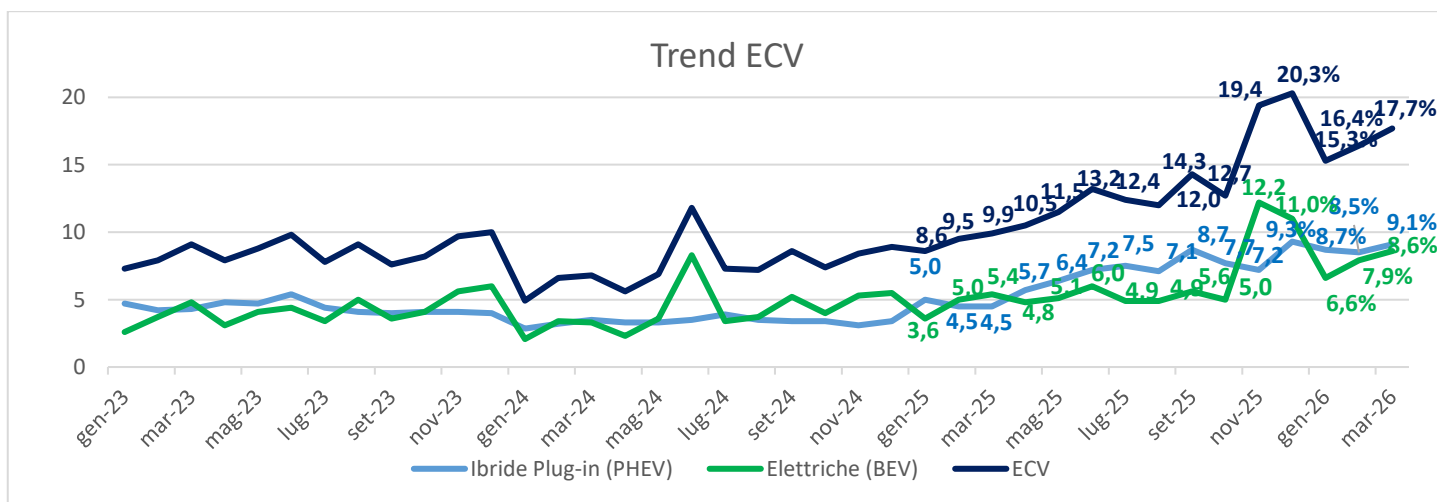
L'analisi della **segmentazione** mostra in marzo una crescita di quasi 1/3 dei volumi delle berline e dei SUV del segmento A, rispettivamente al 10,7% e 2,3% di share. In contrazione le berline del segmento B, che scendono al 14,6%, mentre recuperano i Suv al 30,2%. Nel segmento delle medie (C) in calo le berline, al 3,6% di quota, mentre un'ottima crescita interessa i Suv al 23,9%. Stabili le berline del segmento D, all'1,2%, in sostenuta crescita i Suv al 7,4% del totale. Nell'alto di gamma crescono in volume le berline mentre retrocedono i Suv,

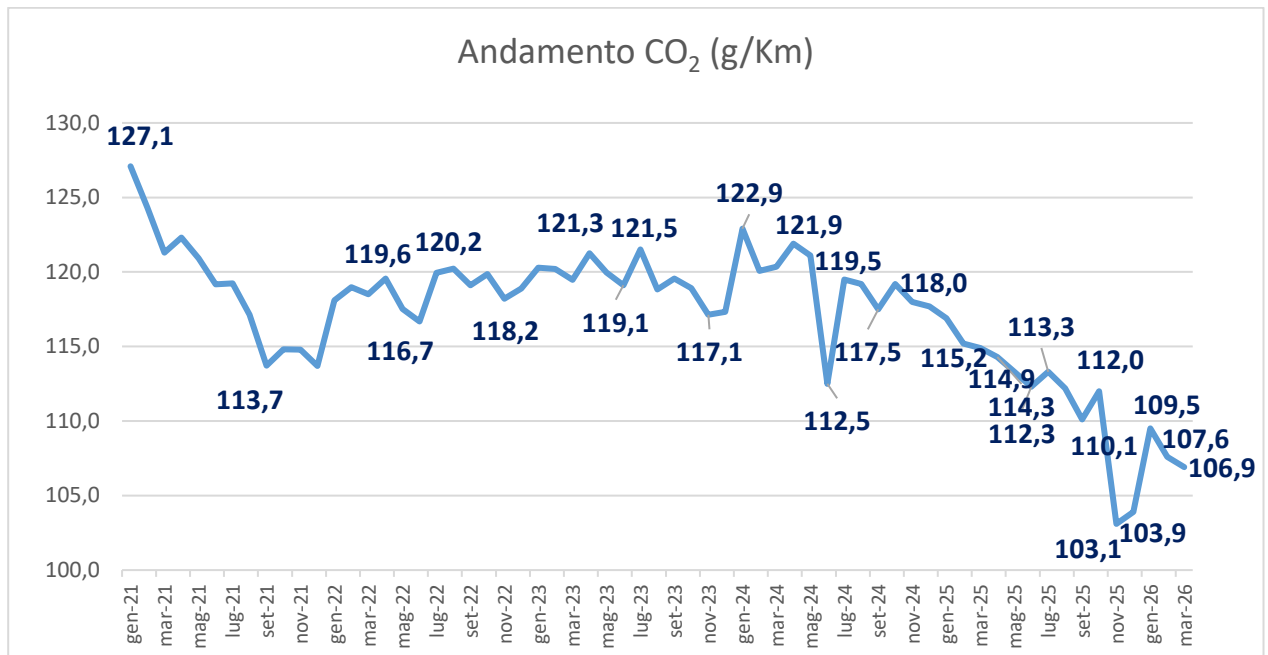
rispettivamente allo 0,2% e 1,1% di quota. Infine, le station wagon rappresentano il 2,2% del totale, gli MPV l'1,6% e le sportive lo 0,9%.

Sul fronte delle **aree geografiche**, in marzo il Nord Est conferma la prima posizione, con una quota al 33,4% (-2,1 p.p.), grazie comunque al noleggio, senza il quale perderebbe ben 11,4 punti (fermandosi al 22,0%). Il Nord Ovest nel mese perde 1,3 punti, al 27,1% del totale; il Centro Italia sale al 24,6% delle immatricolazioni totali, il Sud al 9,1% (+1,1 p.p.) e le Isole al 5,8% (+1,6 p.p.).

Le **emissioni medie di CO₂** delle nuove immatricolazioni in marzo cedono il 7,0% e scendono a 106,9 g/Km; nel 1° trimestre flettono del 6,7%, a 107,9 g/Km.

L'analisi delle immatricolazioni per fascia di CO₂ riflette l'andamento in marzo di auto BEV e PHEV: la fascia delle ZEV (0 g/Km) rappresenta l'8,6% del mercato, lo 0,9% la fascia 1-20 g/Km (rispettivamente 7,8% e 1,3% nel trimestre). La fascia 21-50 g/Km pesa il 4,5% del totale e la 51-60 g/Km l'1,7% (nei primi 3 mesi rispettivamente il 3,9% e l'1,8%). La 61-94 g/Km rappresenta il 4,6% (4,7% nel cumulato), la 95-135 g/Km il 59,7% (60,4% in gennaio-marzo), mentre la quota delle vetture da 136 a 190 g/Km si porta al 15,8% e quella della fascia oltre i 190 g/Km all'1,5% (rispettivamente 16,0% e 1,6% nel cumulato).





Roma, 1° aprile 2026

MERCATO ITALIANO DELLE AUTOVETTURE

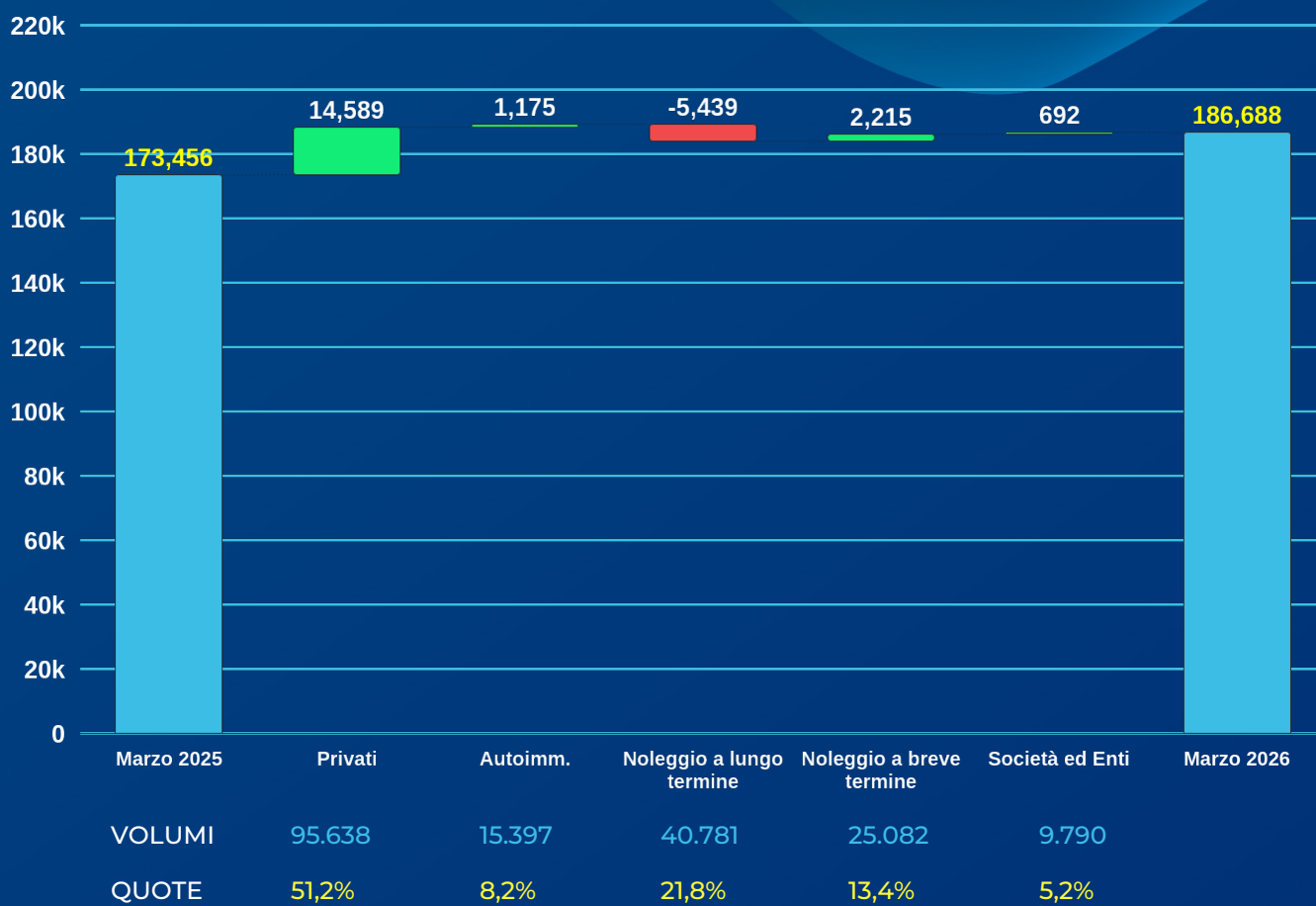
📅 MARZO 2026

185.367 | 172.271 ↑ +7,6%
MARZO 2026 | MARZO 2025

484.802 | 443.957 ↑ +9,2%
GEN/MAR 2026 | GEN/MAR 2025

UTILIZZATORI

📅 MARZO 2026 - metodo UNRAE



ALIMENTAZIONI

 MARZO 2026 - metodo UNRAE



unrae.it



MERCATO ELETTRICO

 MARZO 2026 - metodo UNRAE

	Volumi	Variazioni	Quote
HEV (FULL + MILD HYBRID)	93.652	+19%	50,2%
▷ FULL HYBRID	27.665	+24,1%	14,8%
▷ MILD HYBRID	65.987	+16,9%	35,4%
PHEV	16.998	+114,5%	9,1%
BEV	16.137	+71,7%	8,6%



unrae.it

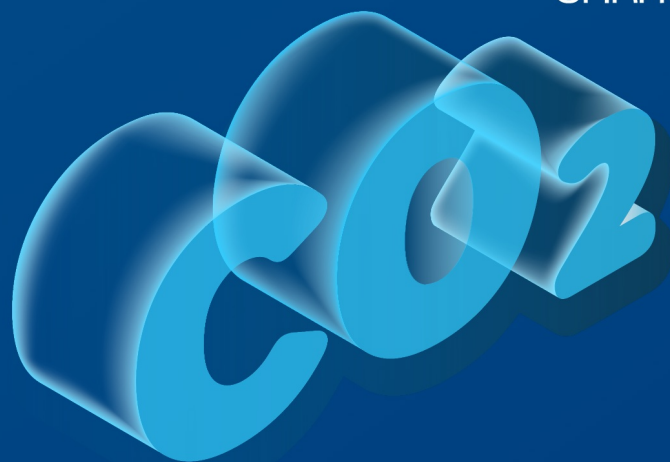
EMISSIONI CO₂



GENNAIO/MARZO - metodo UNRAE



unrae.it



media

107,9 g/km

VAR % GEN/MAR
2026/2025

↓-6,7%

FASCE CO₂ (g/km)

GEN/MAR 2026

Quote %

FINO A 20

9,2 %

21 - 60

5,7 %

61 - 135

65,1 %

136 - 190

16,0 %

TOT. > 190

1,6 %

N.D.

2,5 %

AREE GEOGRAFICHE

IMMATRICOLAZIONI



unrae.it



GENNAIO/MARZO - metodo UNRAE

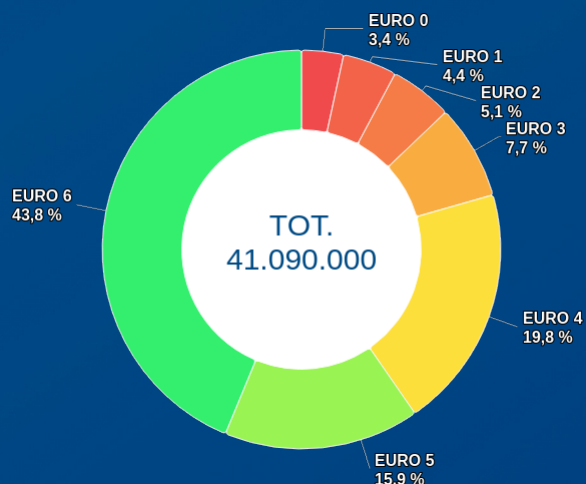
	QUOTE	QUOTE NETTO NOLEGGIO
NORD OCCIDENTALE	27,9%	32,2%
NORD ORIENTALE	32,3%	22,3%
CENTRALE	24,7%	23,3%
MERIDIONALE	9,7%	14,4%
INSULARE	5,5%	7,7%



PARCO CIRCOLANTE AUTOVETTURE

12 31 DICEMBRE 2025 - stime UNRAE

NEW



ANTE EURO 4
20,6 %

