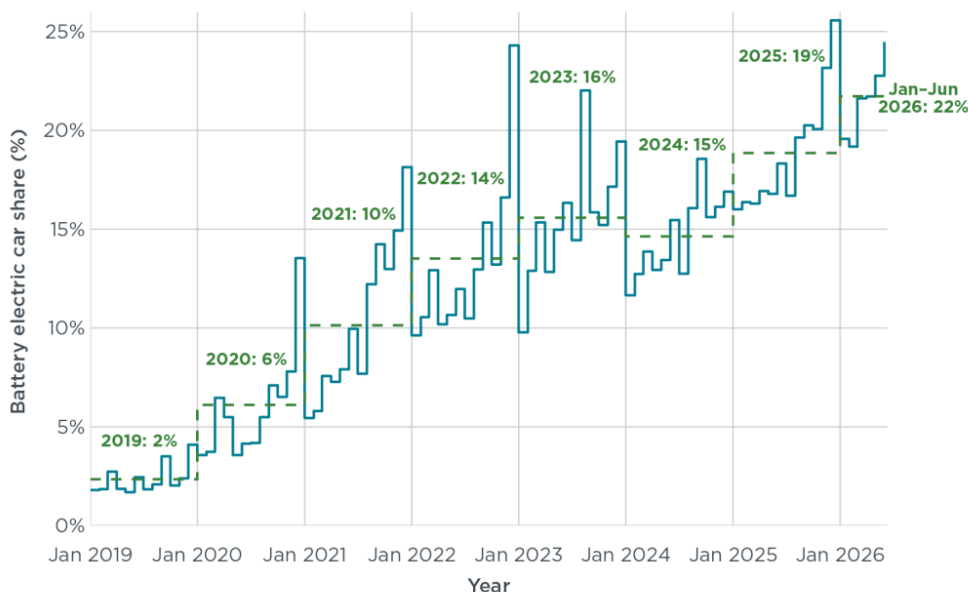


Nel primo semestre 2026 le immatricolazioni di auto elettriche a batteria sono cresciute del 35% in Europa. L'Italia accelera rispetto al 2025, ma rimane molto lontana da Francia e Germania

Figure 1

Share of battery electric vehicles among new passenger car registrations in Europe



THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION [THEICCT.ORG](https://theicct.org)

Calano le auto esclusivamente a combustione

La crescita delle auto elettriche coincide con una contrazione delle motorizzazioni convenzionali. Nel periodo gennaio-giugno 2026 le automobili esclusivamente a combustione interna hanno rappresentato il 30% delle nuove registrazioni europee, otto punti in meno rispetto al 38% dello stesso periodo del 2025.

Le ibride plug-in sono salite dal 9% al 10%, mentre le ibride tradizionali hanno raggiunto il 14%, guadagnando un punto. Le mild hybrid sono passate dal 23% al 25%.

La categoria delle auto ibride, tuttavia, comprende tecnologie molto diverse. Le ibride tradizionali possono percorrere soltanto brevi tratti utilizzando esclusivamente il motore elettrico, mentre nelle mild hybrid il sistema elettrico svolge soprattutto una funzione di assistenza al motore a combustione. Non possono quindi essere considerate veicoli a emissioni zero.

Italia all'8%, Francia e Germania corrono

La distanza tra l'Italia e i principali mercati europei rimane molto ampia. Nel primo semestre del 2026 le auto elettriche hanno rappresentato soltanto l'8% delle nuove immatricolazioni italiane.

Il dato è comunque in miglioramento rispetto al 5% registrato nello stesso periodo del 2025. In termini assoluti, tra gennaio e giugno sono state immatricolate in Italia 79.488 auto elettriche, il 77% in più rispetto al primo semestre dell'anno precedente.

Nel solo mese di giugno le immatricolazioni elettriche sono state 14.867, con una crescita dell'86% rispetto a giugno 2025 e una quota di mercato salita al 10%.

La crescita italiana, dunque, è significativa, ma parte da livelli particolarmente bassi. Nello stesso periodo la quota elettrica ha raggiunto il 28% in Francia e il 26% in Germania. Rispetto al primo semestre 2025, i due Paesi hanno guadagnato rispettivamente dieci e otto punti percentuali.

Anche la Spagna rimane davanti all'Italia, con una quota del 10%, mentre la Polonia è ferma al 5%.

Paese	Quota elettrica gennaio-giugno 2026	Variazione rispetto al 2025
Francia	28%	+10 punti
Germania	26%	+8 punti
Spagna	10%	+2 punti
Italia	8%	+3 punti
Polonia	5%	invariata

L'Italia è prima per le mild hybrid

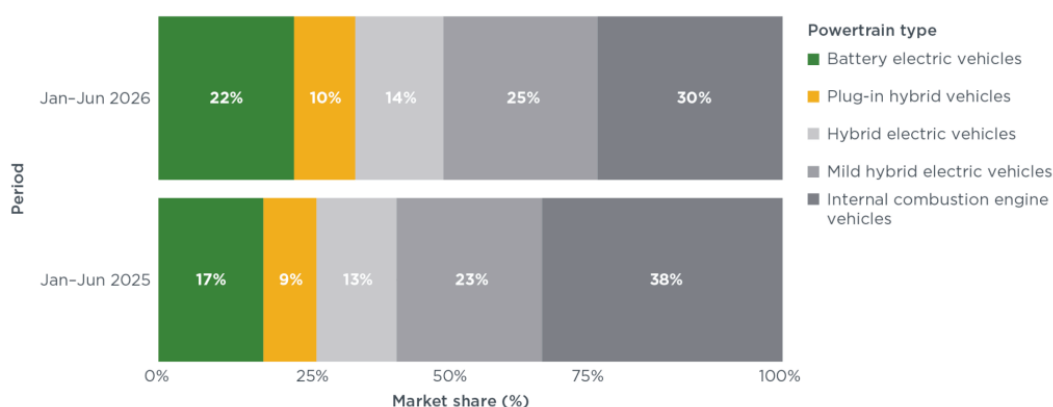
Il mercato italiano continua a essere caratterizzato dal forte peso delle mild hybrid, che nel primo semestre hanno raggiunto il 34% delle immatricolazioni: la percentuale più elevata tra i dieci maggiori mercati automobilistici europei.

Le auto esclusivamente a combustione rappresentano ancora il 33% delle nuove registrazioni italiane. Le ibride tradizionali si attestano al 16% e le plug-in al 9%.

Sommando auto a combustione e mild hybrid, due categorie che dipendono dal motore termico per la trazione, si arriva quindi al 67% delle nuove immatricolazioni. Il dato conferma come la transizione italiana sia ancora fortemente concentrata su soluzioni intermedie.

Figure 2

Europe's new car market share by powertrain type, January-June 2026 versus January-June 2025



THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION [THEICCT.ORG](https://theicct.org)

Dal 98% della Norvegia all'80% della Danimarca

I Paesi nordici si confermano nettamente avanti nella transizione. In Norvegia le elettriche hanno raggiunto il 98% delle immatricolazioni, mentre in Danimarca sono arrivate all'80%.

Seguono Finlandia con il 49%, Islanda con il 43% e Svezia con il 42%. Quote elevate si registrano anche nei Paesi Bassi, al 37%, e in Belgio, al 36%.

La Danimarca ha ottenuto la crescita più consistente rispetto al primo semestre 2025, guadagnando 16 punti percentuali. Questi risultati mostrano che la diffusione dell'auto elettrica non dipende soltanto dalla maturità della tecnologia, ormai comune a tutti i mercati, ma anche dalla stabilità degli incentivi, dalla fiscalità, dalla disponibilità di infrastrutture e dal costo complessivo di acquisto e utilizzo.

BMW guida i maggiori gruppi automobilistici

Tra i sette maggiori gruppi automobilistici europei, BMW ha registrato la quota più alta di auto elettriche nel primo semestre del 2026, pari al 28%.

Hyundai e Mercedes-Benz hanno raggiunto il 25%, mentre Volkswagen si è fermata al 19%, Renault al 18% e Stellantis al 15%. Toyota, pur avendo più che raddoppiato la propria quota rispetto al 2025, rimane al 10%.

Mercedes-Benz ha ottenuto l'incremento più ampio, con otto punti percentuali in più. Hyundai, Renault e Toyota sono cresciute di sei punti, BMW di quattro, Stellantis di tre e Volkswagen di uno.

L'elettrificazione rimane la principale strategia utilizzata dai costruttori per ridurre le emissioni medie delle nuove flotte e rispettare gli obiettivi europei sulla CO₂.

Emissioni vicine all'obiettivo europeo

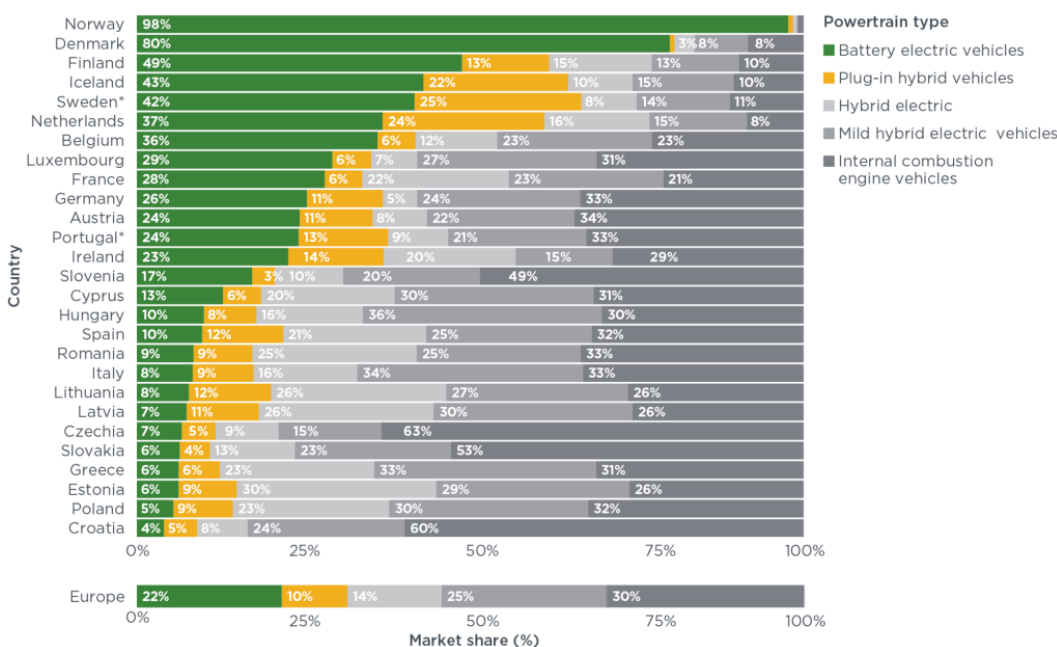
Tra gennaio 2025 e giugno 2026 le emissioni medie corrette delle flotte dei costruttori si sono attestate intorno a 95 grammi di CO₂ per chilometro. Il valore è inferiore di meno di due grammi rispetto all'obiettivo medio di 93 grammi previsto per il periodo 2025-2027.

Il rispetto dei target sarà infatti valutato alla fine del 2027 considerando la media dei tre anni, in seguito alla flessibilità concessa ai costruttori europei.

L'ICCT evidenzia il contributo decisivo delle auto completamente elettriche. Considerando soltanto i veicoli con motore a combustione, comprese le ibride e mild hybrid, le emissioni medie delle nuove immatricolazioni raggiungono 130 grammi per chilometro. L'inclusione delle plug-in le riduce a 120 grammi, mentre con le elettriche la media scende a 93 grammi.

Figure 3

Europe's new car market share by country and powertrain type, January-June 2026



* Data for Portugal and Sweden cover January to May 2026 only.

THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION [THEICCT.ORG](https://theicct.org)

In Europa 1,2 milioni di punti di ricarica

Alla fine di giugno 2026 risultavano installati in Europa circa 1,2 milioni di punti pubblici di ricarica, contro 1,04 milioni dello stesso periodo del 2025.

Le infrastrutture in corrente alternata sono aumentate del 12%, mentre quelle veloci in corrente continua sono cresciute del 29%. Queste ultime rappresentano ormai il 21% della rete europea.

Sta aumentando anche la potenza media disponibile, passata dai 25 kilowatt del gennaio 2021 ai 51 kilowatt del giugno 2026. La crescita segnala una progressiva evoluzione della rete verso ricariche più rapide e adatte anche ai viaggi di lunga percorrenza.

In Italia crescono soprattutto le colonnine veloci

Alla fine del secondo trimestre 2026 l'Italia disponeva di 63.723 punti in corrente alternata e 20.952 in corrente continua, per un totale di 84.675 punti pubblicamente accessibili.

Rispetto a giugno 2025, le infrastrutture in corrente alternata sono cresciute del 13%, mentre quelle veloci in corrente continua hanno registrato un incremento del 37%. Tra i dieci maggiori mercati europei, soltanto il Belgio ha fatto meglio nella crescita delle colonnine veloci, con un aumento del 38%.

Il numero complessivo, però, non racconta l'intera situazione. Rapportando la capacità di ricarica alle dimensioni del parco di automobili e furgoni circolanti, l'Italia dispone di circa quattro punti equivalenti da 22 kilowatt ogni mille veicoli, contro una media europea di 9,8.

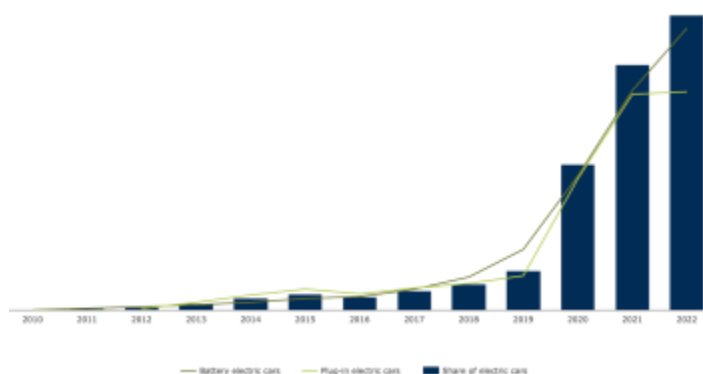
La Danimarca guida la classifica con circa 47 punti equivalenti ogni mille mezzi, seguita da Norvegia con 41, Svezia con 32 e Belgio con 24. Anche la Spagna, come l'Italia, si ferma a quattro.

Una crescita che deve diventare strutturale

Il primo semestre del 2026 mostra segnali incoraggianti per il mercato elettrico italiano: le immatricolazioni sono aumentate del 77%, la quota è salita dal 5% all'8% e la rete di ricarica veloce è cresciuta del 37%.

Il confronto europeo, tuttavia, conferma un ritardo ancora marcato. L'Italia rimane lontana non soltanto dai Paesi nordici, ma anche dai due principali mercati continentali, Francia e Germania.

Per trasformare l'accelerazione del 2026 in una tendenza strutturale servono politiche stabili, prezzi di acquisto più accessibili, una maggiore offerta di modelli compatti e una rete di ricarica più capillare. Occorre inoltre evitare di confondere la crescita delle mild hybrid con la transizione verso la mobilità a emissioni zero: il motore a combustione continua a essere dominante nel mercato italiano.



Nella UE, nel 2022, il 22% delle auto immatricolate era elettrico

Marzo 17, 2024

In "Mobilità"

[Autovetture elettriche a batteria: +76% nel 2021 in Europa](#)

Febbraio 22, 2023

In "auto elettriche"

[Mobilità elettrica, l'Italia cresce ma non abbastanza: i benefici ambientali ed energetici dell'accelerazione](#)

Agosto 18, 2026

In "Mobilità"