



## IN CALO ANCHE A OTTOBRE LE IMMATRICOLAZIONI AUTO

- Il trend negativo prosegue con un calo del 9,1%
- Nei primi 10 mesi dell'anno immatricolate 1.328.663 unità: crescita ridotta a un misero 0,96%
- Sotto 1,6 milioni la previsione di immatricolazioni totali per il 2024: crescita all'1,5%
- La decurtazione dell'80% del Fondo automotive prevista nella Legge di Bilancio segna il *de profundis* della transizione green nel settore

Anche a ottobre 2024 il mercato italiano delle autovetture subisce un'ulteriore flessione, registrando un calo del 9,1%, con 126.488 auto immatricolate rispetto alle 139.078 dello stesso mese 2023, nonostante un giorno lavorativo in più (nel solo trimestre agosto-ottobre la flessione è del 10,7%). Nei primi dieci mesi dell'anno, raggiungendo 1.328.663 unità, la crescita complessiva si riduce a un misero 0,96% rispetto a 1.316.001 dello stesso periodo 2023, un volume comunque inferiore del 18,3% rispetto al pre-pandemia.

UNRAE ha rivisto al ribasso di 30.000 unità le precedenti previsioni di luglio per il 2024, a causa di un terzo trimestre al di sotto delle aspettative senza alcuna prospettiva che il quarto sia in grado di recuperarne il gap. Il volume totale di immatricolazioni è previsto ora in 1,59 milioni di vetture, con un modesto incremento dell'1,5% sul 2023, ancora in forte deficit (-17,0%) rispetto al pre-Covid, dovuto anche ad un persistente indebolimento del potere d'acquisto delle famiglie.

Le prospettive indicano un mercato sostanzialmente piatto anche per il 2025, a 1,6 milioni, ben lontani dai circa 2 milioni del 2019, una crescita dello 0,6% appena rispetto a quanto previsto per l'anno in corso.

Quota di mercato BEV ferma a ottobre al 4,0% - in arretramento rispetto al 5,2% di settembre - e PHEV stabili al 3,4%, per un totale di ECV pari al 7,4%.

A questo riguardo, l'UNRAE manifesta forte preoccupazione per la recente decisione governativa di ridurre di 4,6 mld di euro (80% del totale) il Fondo automotive per il periodo 2025-30. Un drastico abbattimento che per l'Italia significa arrestare il processo di transizione ecologica, già in ritardo rispetto ad altri Paesi europei, e compromettere in modo forse irreversibile il raggiungimento degli obiettivi dell'UE.

L'UNRAE invita pertanto il Governo ad operare un veloce cambio di policy nel corso dell'iter di approvazione della Legge di Bilancio, riequilibrando le risorse a favore del settore automotive, ingiustificatamente penalizzato.

*"I risultati del mese sono una chiara conferma della necessità di attenzione al percorso di transizione nel nostro Paese verso la sostenibilità", commenta Michele Crisci, Presidente di UNRAE. "Emerge con chiarezza l'urgenza di rifinanziare l'Ecobonus per i prossimi anni. Risulta prioritario revocare la decisione di tagliare il Fondo automotive, ma anche individuare nuove misure che consentano di raggiungere gli sfidanti obiettivi fissati dall'UE per il settore".*

UNRAE ribadisce, inoltre, con forza l'importanza strategica di una revisione della fiscalità delle auto aziendali per accelerare la diffusione dei veicoli a zero emissioni. È necessario modulare la detraibilità IVA e la deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, e ridurre il periodo di ammortamento a tre anni. Il più veloce ricambio delle flotte garantirebbe un'offerta più ampia di veicoli ecologici a prezzi inferiori, favorendo il rinnovo del parco circolante con mezzi più virtuosi in termini ambientali e anche di sicurezza stradale.

*“In merito alla modifica della tassazione dei fringe benefits prevista nel Disegno di Legge di Bilancio”, prosegue il Presidente Crisci, “la riduzione delle aliquote al 10 e 20% per i veicoli BEV e PHEV rappresenta certamente un passo avanti da leggere in modo positivo. Tuttavia, in ossequio al principio di neutralità tecnologica al quale è già ispirata la normativa vigente, sarebbe necessario applicare queste aliquote rispettivamente alle vetture con emissioni di CO<sub>2</sub> pari a 0 e 1-60 g/Km, anziché fare riferimento alle alimentazioni. Riteniamo inoltre che l'aumento dell'aliquota al 50% per le vetture con emissioni tra 61 e 160 g/Km sia eccessivamente penalizzante: la nostra proposta al Governo è quella di mantenere l'attuale aliquota del 30% almeno per il triennio 2025-2027”.*

L'analisi della struttura del mercato del mese, sotto il profilo degli **utilizzatori**, evidenzia una lieve flessione dei privati che guadagnano 5,7 punti e salgono al 64,4% di quota (57,7% nel cumulato, +2,4 p.p.). In forte contrazione le autoimmatricolazioni (-1,7 p.p.) che retrocedono al 9,8% di share nel mese (11,2% in gennaio-ottobre, +1.2 p.p.). Prosegue in ottobre la flessione del noleggio a lungo termine che perde 1/4 delle immatricolazioni e 3,8 punti di quota, fermandosi al 18,3% (19,8% nel cumulato, -4,6 p.p.), per la forte contrazione in volume delle principali società Top, a cui si affianca un calo anche delle Captive. Flette anche il noleggio a breve termine, che scende di un decimale in quota, all'1,2% in ottobre (al 5,6% nei 10 mesi, +1,2 p.p.). Le società cedono 0,2 punti di quota nel mese, al 6,3%, e ne perdono 0,3 nel cumulato al 5,6%.

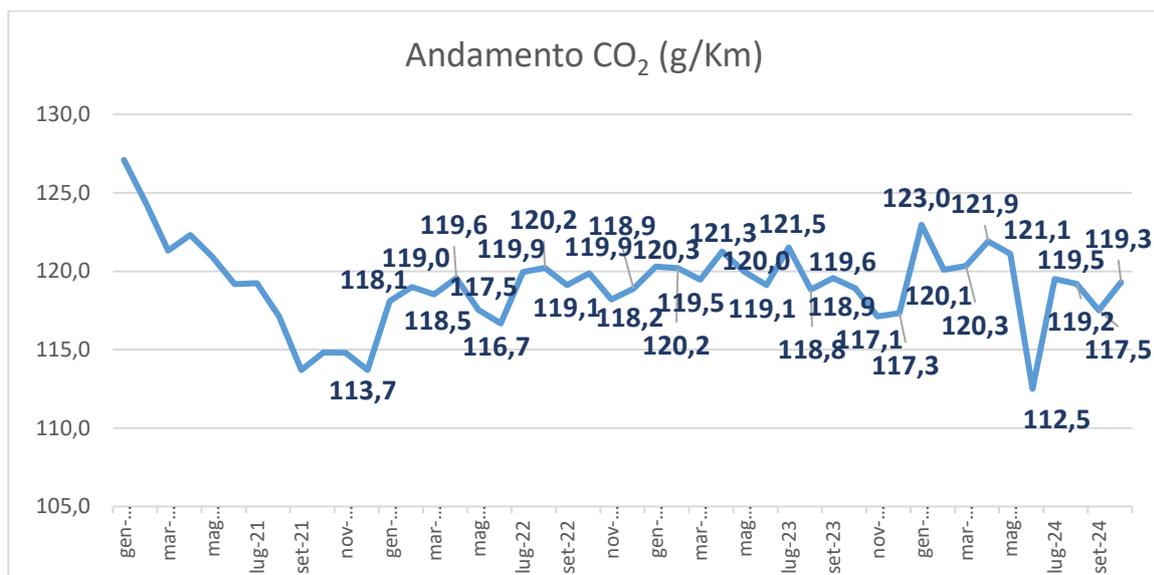
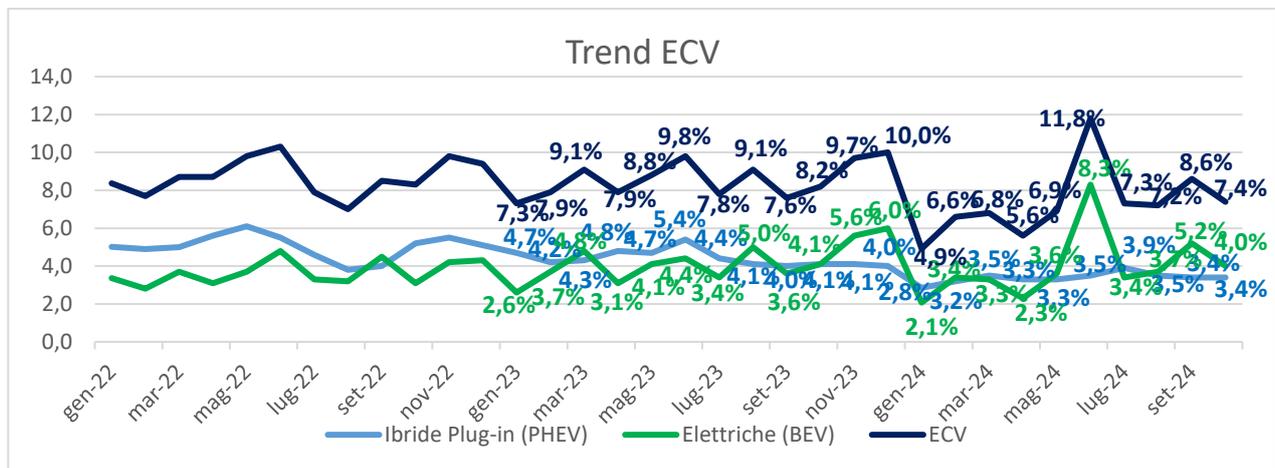
Tra le **alimentazioni**, in ottobre il motore a benzina, con una flessione in linea con il mercato complessivo, conferma il 27,5% di quota, 29,2% nel cumulato (+1,1 p.p.). Il diesel perde altri 2,1 punti in ottobre scendendo al 13,1% e al 14,0% nei 10 mesi (-4,3 p.p.), mentre il Gpl perde 0,7 punti, fermandosi al 9,2% nel mese e al 9,4% nel cumulato (+0,4 p.p.); il metano immatricula appena 3 autovetture nel mese, nei 10 mesi copre lo 0,1%. Le vetture ibride salgono al 42,8% di share (+3,8 p.p.) e al 39,9% nel cumulato (+3,8 p.p.), con un 13,5% per le “full” hybrid e 29,3% per le “mild” hybrid in ottobre. Come anticipato, le auto BEV in ottobre scendono al 4,0% di quota (-0,1 p.p. e al 4,0% in gennaio-ottobre), mentre le PHEV si fermano al 3,4% (-0,7 p.p. e al 3,3% nei 10 mesi).

L'analisi della **segmentazione** mostra in ottobre una pesante flessione delle berline e dei Suv del segmento A, rispettivamente al 7,8% e 2,3% del totale mercato. Anche nel segmento B flettono in volume sia le berline (al 19,9%), sia i Suv, che guadagnano quota al 28,1% di share. Nel segmento delle medie (C) crescono sia le berline, al 5,5%, che i Suv, al 21,0% di quota. In ottobre in flessione le berline e i Suv del segmento D, rispettivamente allo 0,7% e 6,5% di share, mentre nell'alto di gamma guadagnano le berline (allo 0,3%) e i Suv all'1,8%. Infine, le station wagon rappresentano il 3,1% del totale, gli MPV il 2,5% e le sportive lo 0,7%.

Sul fronte delle **aree geografiche** in ottobre il Nord Ovest mantiene la leadership ma perde 1,5 punti fermandosi al 28,9% (28,4% in gennaio-ottobre). Il Nord Est è sostanzialmente stabile al 28,2% di share (-0,1 p.p. e al 31,6% nel cumulato), grazie al contributo del noleggio, senza il quale scenderebbe al 22,6%. Il Centro Italia recupera due decimali al 25,6% (24,2% nei 10 mesi), l'area meridionale sale all'11,5% e le Isole al 5,8% (rispettivamente 10,6% e 5,2% nel cumulato).

Le **emissioni medie di CO<sub>2</sub>** delle nuove immatricolazioni in ottobre crescono dello 0,3% a 119,3 g/Km; 119,4 g/Km nei 10 mesi (-0,4%).

L'analisi delle immatricolazioni di ottobre per fascia di CO<sub>2</sub> riflette l'andamento nel mese di auto BEV e PHEV: la fascia 0-20 g/Km rappresenta il 5,0% del mercato, il 2,2% la fascia 21-60 g/Km (rispettivamente 4,7% e 2,5% nel cumulato). La fascia 61-135 g/Km rappresenta il 66,7% (67,2% nel cumulato), mentre la quota delle vetture da 136 a 190 g/Km si porta al 21,7% e quella della fascia oltre i 190 g/Km al 2,2% (rispettivamente 21,6% e 2,0% nei 10 mesi).



Roma, 4 novembre 2024

# MERCATO ITALIANO DELLE AUTOVETTURE

10 OTTOBRE 2024

126.488  
OTTOBRE 2024

139.078  
OTTOBRE 2023

↓ -9,1%

GENNAIO/OTTOBRE 2024

1.328.663

GENNAIO/OTTOBRE 2023

1.316.001

↑ +1,0%



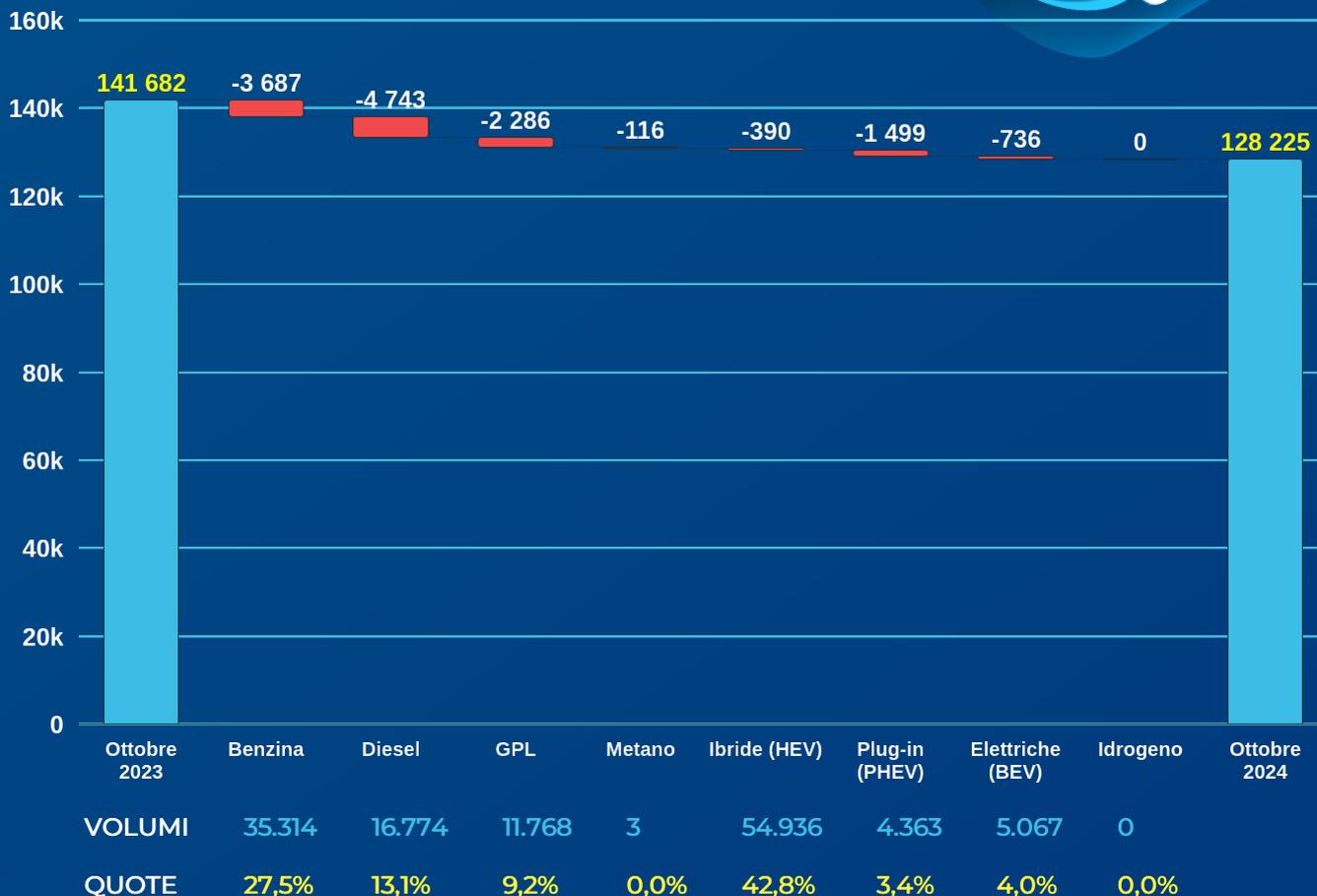
## UTILIZZATORI

10 OTTOBRE 2024 - metodo UNRAE



# ALIMENTAZIONI

10 OTTOBRE 2024 - metodo UNRAE



## MERCATO ELETTRICO

10 OTTOBRE 2024 - metodo UNRAE

	Volumi	Variazioni	Quote
<b>HEV</b> (FULL + MILD HYBRID)	54.936	-0,7%	42,8%
▷ FULL HYBRID	17.351	+6,4%	13,5%
▷ MILD HYBRID	37.585	-3,7%	29,3%
<b>PHEV</b>	4.363	-25,6%	3,4%
<b>BEV</b>	5.067	-12,7%	4,0%

