



UNRAE book **2024**

Analisi del mercato autoveicoli in Italia

XXV edizione

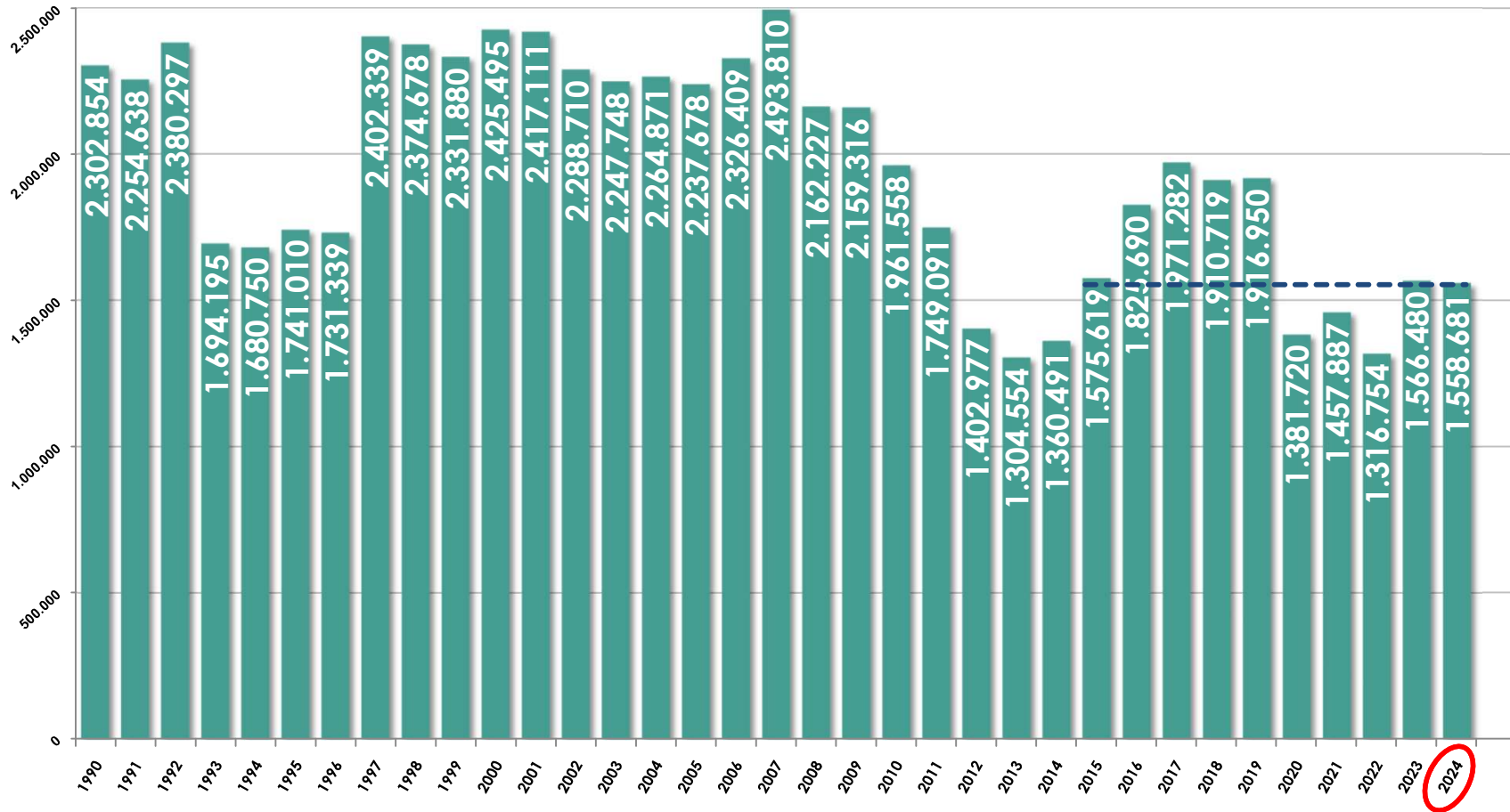
Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri

UNRAE BOOK 2024 – INDICE

2. Indice
3. Andamento storico del mercato Italiano
4. Immatricolazioni: Benzina
5. Immatricolazioni: Diesel
6. Immatricolazioni: GPL
7. Immatricolazioni: Metano
8. Immatricolazioni: Ibrida (HEV)
9. Immatricolazioni: Ibrida (plug-in)
10. Immatricolazioni: Elettrica
11. Immatricolazioni: ECV
12. Auto elettrica: permuta per alimentazione
13. Infrastrutture pubbliche di ricarica elettrica
14. Auto elettrificate 5 Major Markets
15. Immatricolazioni: Privati
16. Immatricolazioni a Privati con Partita IVA
17. Immatricolazioni a Privati per fasce d'età
18. Immatricolazioni a Privati per genere
19. Immatricolazioni: Autoimmatricolazioni
20. Immatricolazioni: Noleggio a Lungo Termine
21. Il noleggio a lungo termine - Utilizzatori
22. Immatricolazioni: Noleggio a Breve Termine
23. Immatricolazioni: Società ed enti
24. Imm.zioni per alimentazione/canali vendita
25. Leasing autovetture per canali di vendita
26. Autoimmatricolazioni per alimentazione
27. Stock di Autoimmatricolazioni
28. Auto a società in Europa
29. Imm.zioni autovetture: segmento A-berline
30. Imm.zioni autovetture: segmento A-SUV
31. Imm.zioni autovetture: segmento B-berline
32. Imm.zioni autovetture: segmento B-SUV
33. Imm.zioni autovetture: segmento C-berline
34. Imm.zioni autovetture: segmento C-SUV
35. Imm.zioni autovetture: segmento D-berline
36. Imm.zioni autovetture: segmento D-SUV
37. Imm.zioni autovetture: segmento E/F-berline
38. Imm.zioni autovetture: segmento E/F-SUV
39. Imm.zioni autovetture: segmento Station Wagon
40. Imm.zioni autovetture: segmento MPV
41. Imm.zioni autovetture: segmento Sportive
42. Immatricolazioni a Privati per carrozzeria/età
43. Immatricolazioni per aree geografiche
44. Aree geografiche al netto del noleggio
45. Immatricolazioni per regione
46. Immatricolazioni per regione (mappe geografiche)
47. Immatricolazioni per provincia
48. Immatricolazioni per provincia al netto del noleggio
49. Immatricolazioni di autovetture per colore
50. Italia: emissioni medie di CO₂
51. Immatricolazioni 2024 CO₂ per canali e fasce
52. Europa: emissioni medie di CO₂
53. Consumi carburante
54. Invecchiamento parco circolante reale
55. Parco circolante autovetture per Direttiva Euro
56. Parco circolante autovetture per alimentazione
57. Trasferimenti di proprietà autovetture
58. Trasferimenti di proprietà e minivolture per contraente
59. Trasferimenti di proprietà e minivolture per alimentazione
60. Trasferimenti di proprietà e minivolture per anzianità
61. Rapporto usato/circolante
62. Rapporto usato/nuovo
63. Esportazioni di autovetture per anzianità
64. Esportazioni di autovetture per Paese
65. Esportazioni di autovetture per canale
66. Demolizioni di autovetture per canale
67. Demolizioni di autovetture per Direttiva
68. Importazioni di autovetture per Paese
69. Trend storico fatturato auto reale e IVA
70. Fatturato auto reale per canale di vendita
71. Credito al consumo flussi finanziati
72. Credito e immatricolazioni autovetture nuove
73. Previsioni 2025: indicatori congiunturali
74. Previsioni autovetture 2025
75. Previsioni autovetture 2025: canali di vendita
76. Previsioni autovetture 2025: alimentazioni
77. Immatricolazioni Autocarri fino a 3,5 t
78. Veicoli Commerciali per canale
79. Veicoli Commerciali per alimentazione
80. Veicoli Commerciali: Emissioni medie di CO₂
81. Immatricolazioni a Privati possessori di Partita IVA
82. Parco circolante Veicoli Commerciali
83. Immatricolazioni Veicoli Industriali > 3,5 t
84. Immatricolazioni VI > 3,5 t per alimentazione
85. Immatricolazioni VI > 3,5 t per carrozzeria
86. Immatricolazioni VI > 3,5 t per uso
87. Parco circolante Veicoli Industriali
88. Immatricolazioni Rimorchi e Semirimorchi
89. Parco circolante Rimorchi e Semirimorchi > 3,5 t
90. Immatricolazioni Autobus
91. Parco circolante Autobus
92. L'UNRAE in numeri
93. Autori e Metodologia



Andamento storico del mercato italiano autovetture

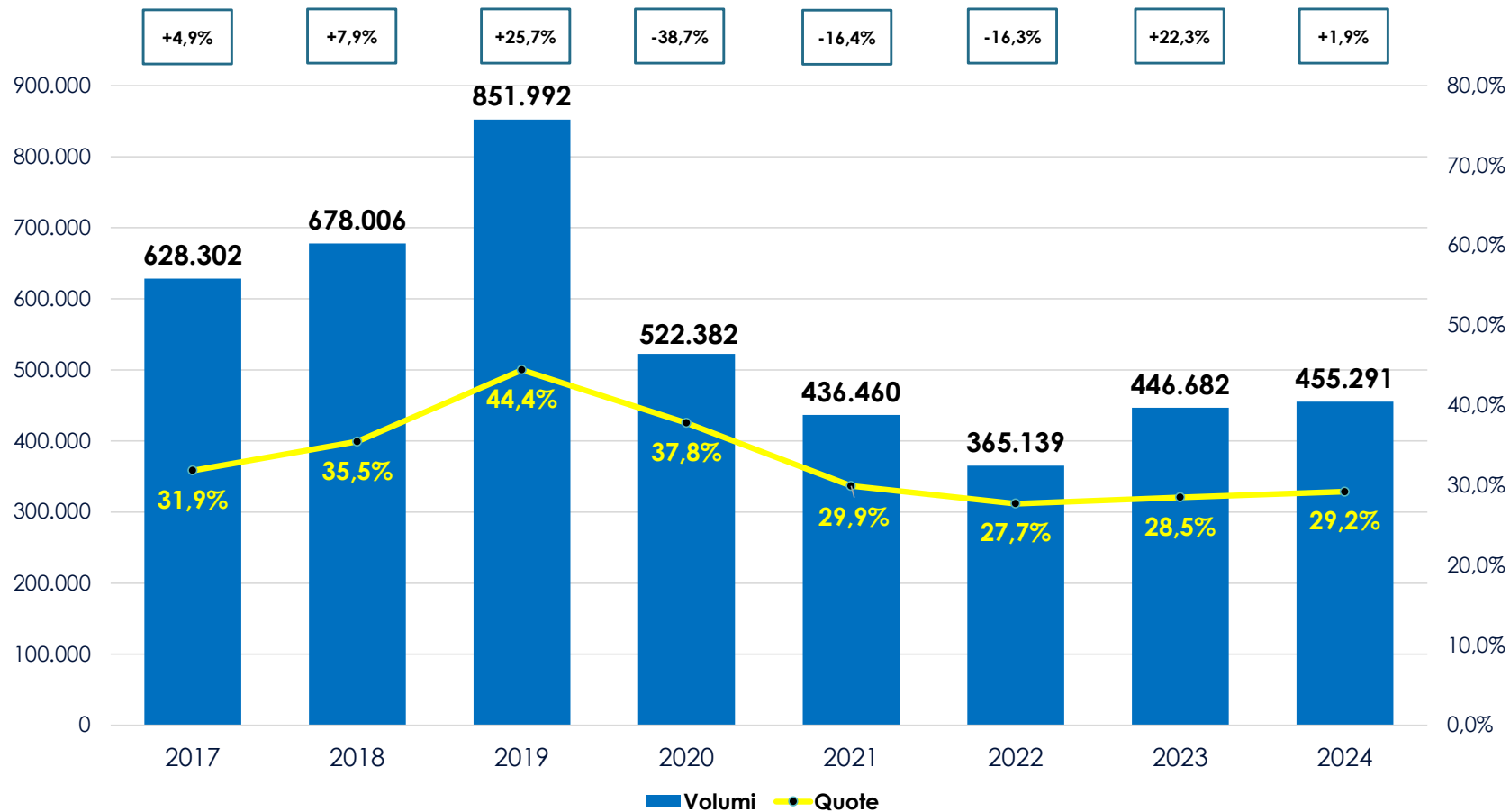


3

Nei 30 anni, dal 1990 al 2019, il mercato Italiano delle autovetture ha fatto registrare una media di circa 2.030.000 immatricolazioni, con volumi al di sopra dei 2,2 milioni di unità sino al 2007, anno della crisi finanziaria innescata dal fallimento di Lehman Brothers. Unica eccezione fu il periodo 1993-1996, successivo alla svalutazione della Lira, quando le vendite di auto oscillarono intorno a 1,7 milioni di unità. Solo gli incentivi pubblici alla rottamazione riportarono i volumi al di sopra dei 2 milioni di auto. Dopo il picco del 2007, la crisi economica portò al crollo della domanda di auto, che toccò il fondo nel 2013. Il successivo recupero è stato graduale, sino a sfiorare nel 2017 la soglia dei 2 milioni di unità. La crisi innescata dalla pandemia ha riportato il mercato 2020 sotto 1,4 milioni di auto; il 2022 è riuscito a fare ancora peggio per l'onda lunga della pandemia e la crisi dei semiconduttori. Nel 2024 il mercato ha evidenziato un lieve calo, chiudendo a 1,559 milioni di autovetture, ben lontano dal 2019.



Immatricolazioni: alimentazione Benzina

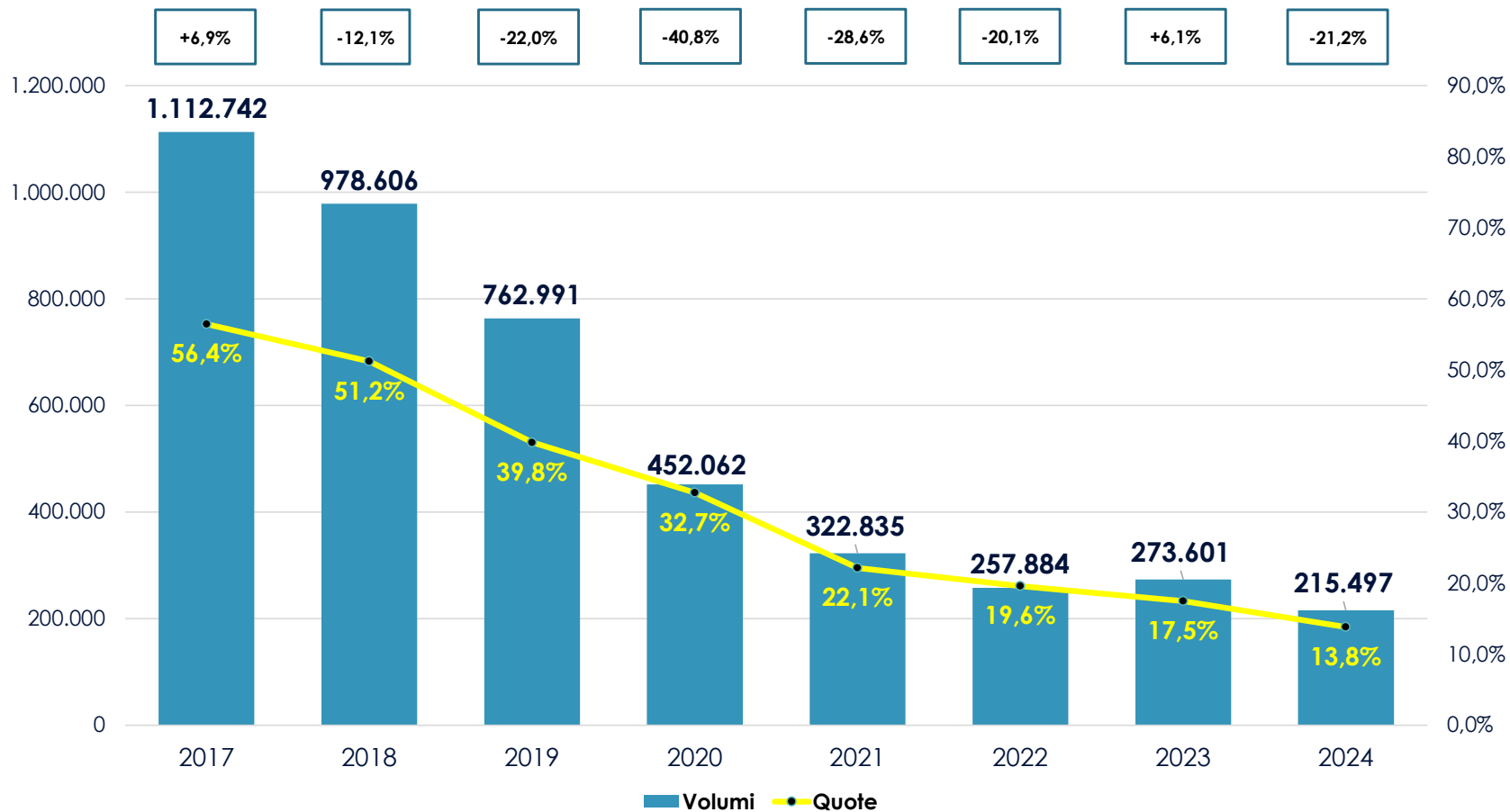


4

Nel 2024 il motore a benzina segna un ulteriore lieve incremento, guadagnando altri 0,7 punti di quota e salendo al 29,2% delle preferenze degli acquirenti. Le vendite di auto a benzina risultano in crescita in tutti i canali, fatta eccezione per il noleggio a lungo termine e le società.



Immatricolazioni: alimentazione Diesel

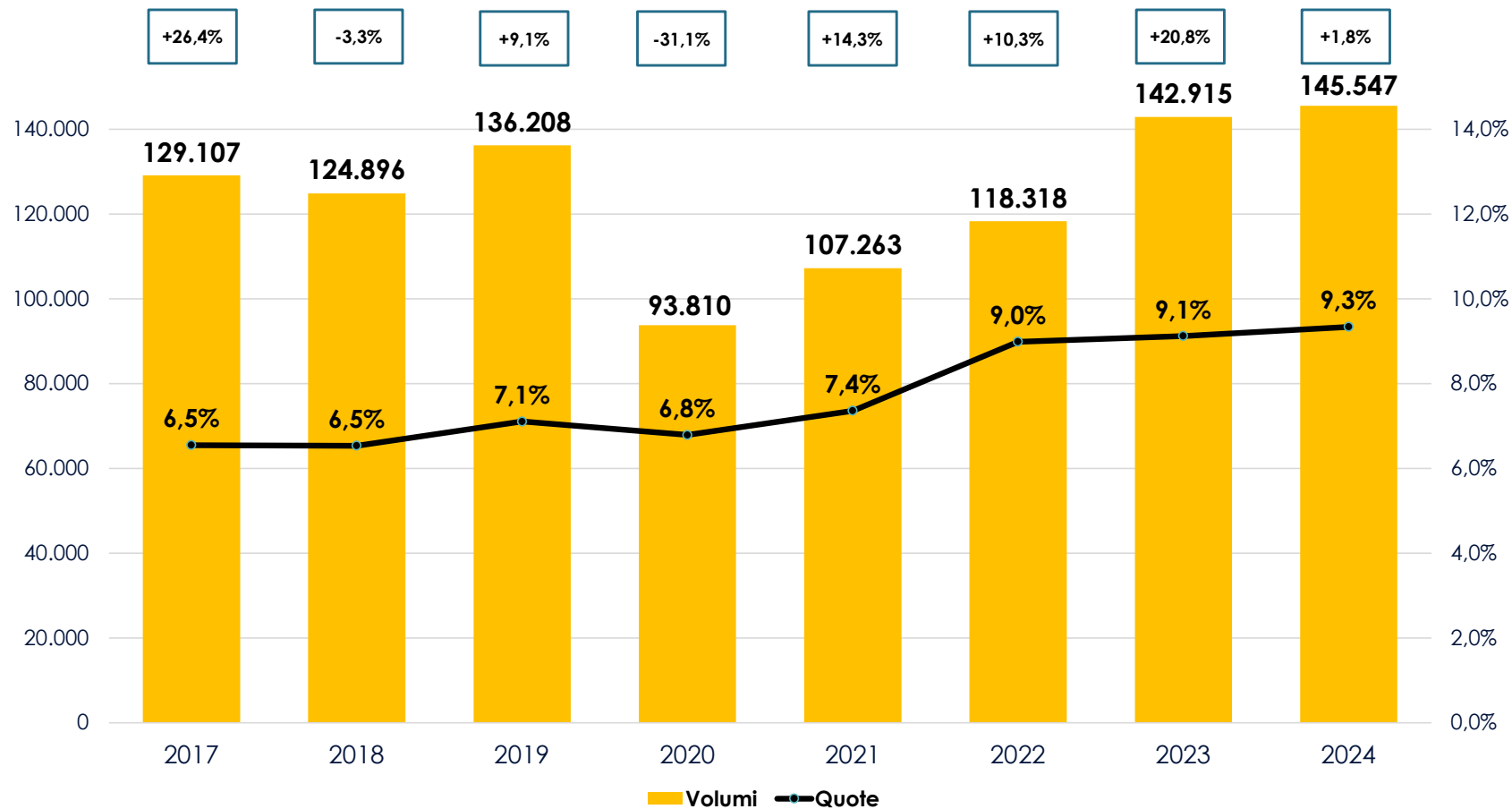


5

Le vendite di auto diesel nel 2024 tornano in pesante flessione, cedendo 4,7 punti di share che si ferma al 13,8% del totale. Risultano in calo le immatricolazioni di tutti i canali, in controtendenza solo il noleggio a breve termine.



Immatricolazioni: alimentazione GPL

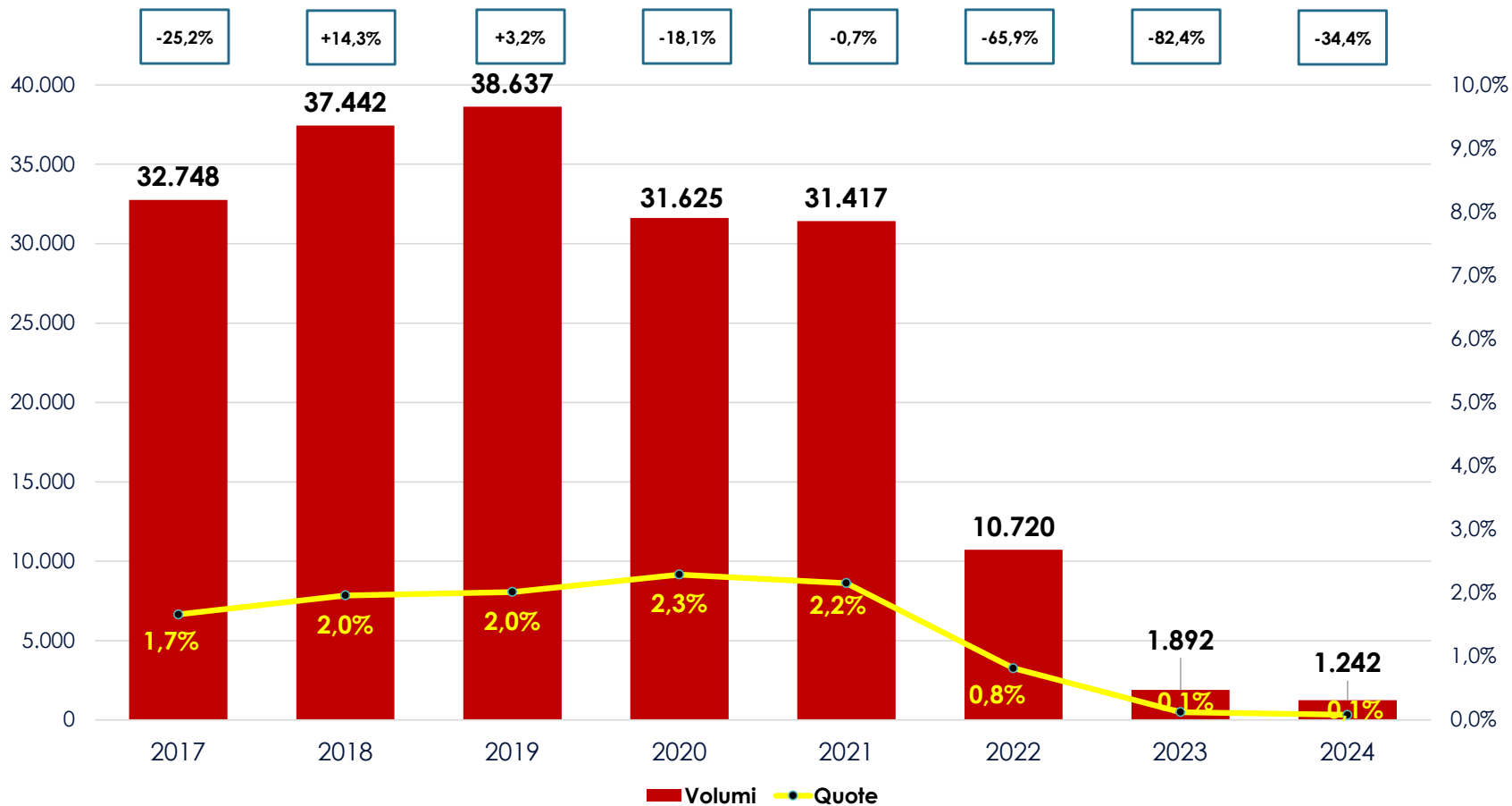


6

Come alternativa alla sostituzione di auto diesel, il Gpl tiene in volume (grazie alle scelte dei privati), salendo al 9,3% di quota.



Immatricolazioni: alimentazione Metano

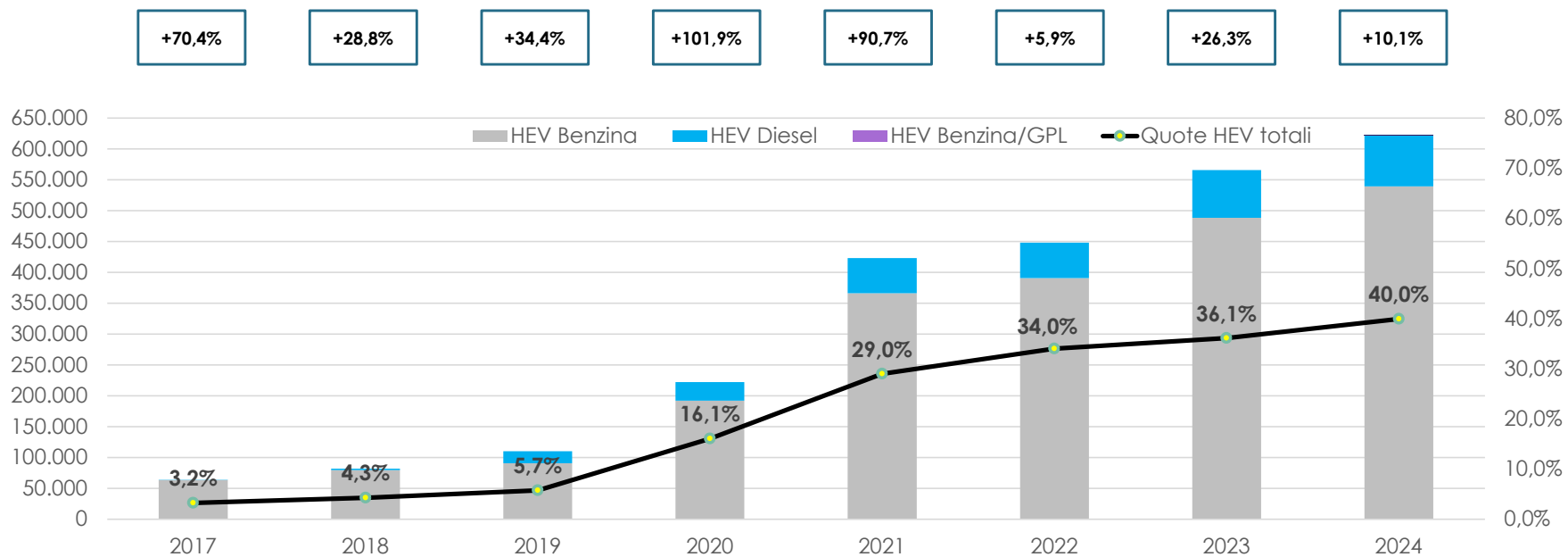


7

Il metano nel 2024 si ferma allo 0,1% di quota a poco meno di 1.250 unità immatricolate, evidenziando una debacle in tutti i canali di vendita, ad eccezione delle società.



Immatricolazioni: alimentazione Ibrida (HEV)



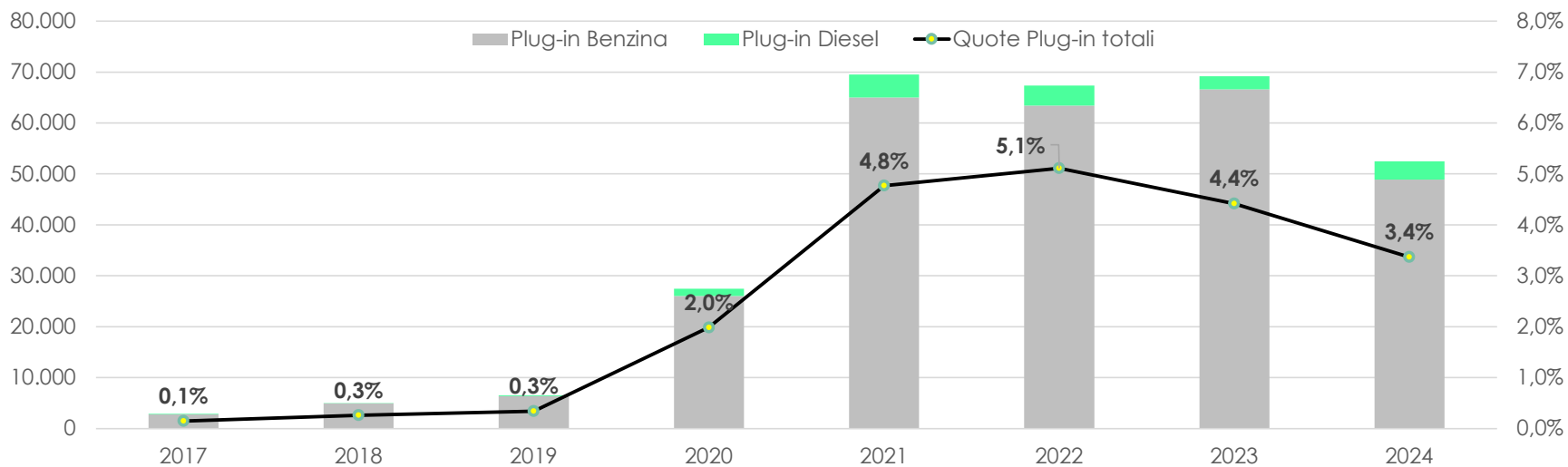
IBRIDE HEV	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
FULL	21.296	67.440	73.067	64.330	102.260	121.285	157.674	186.206
MILD	42.178	14.339	36.853	157.587	320.840	326.891	408.234	436.775

8

Le vetture ibride proseguono l'ascesa, grazie all'indipendenza dalle infrastrutture di ricarica e alle direttive sempre più stringenti in tema di emissioni. Con una crescita di 3,9 punti di quota, coprono il 40,0% delle preferenze degli automobilisti (il 28% di quota alle mild hybrid e il 12% alle full hybrid). In crescita in tutti i canali, tranne nel noleggio a lungo termine.



Immatricolazioni: alimentazione Ibrida (plug-in)



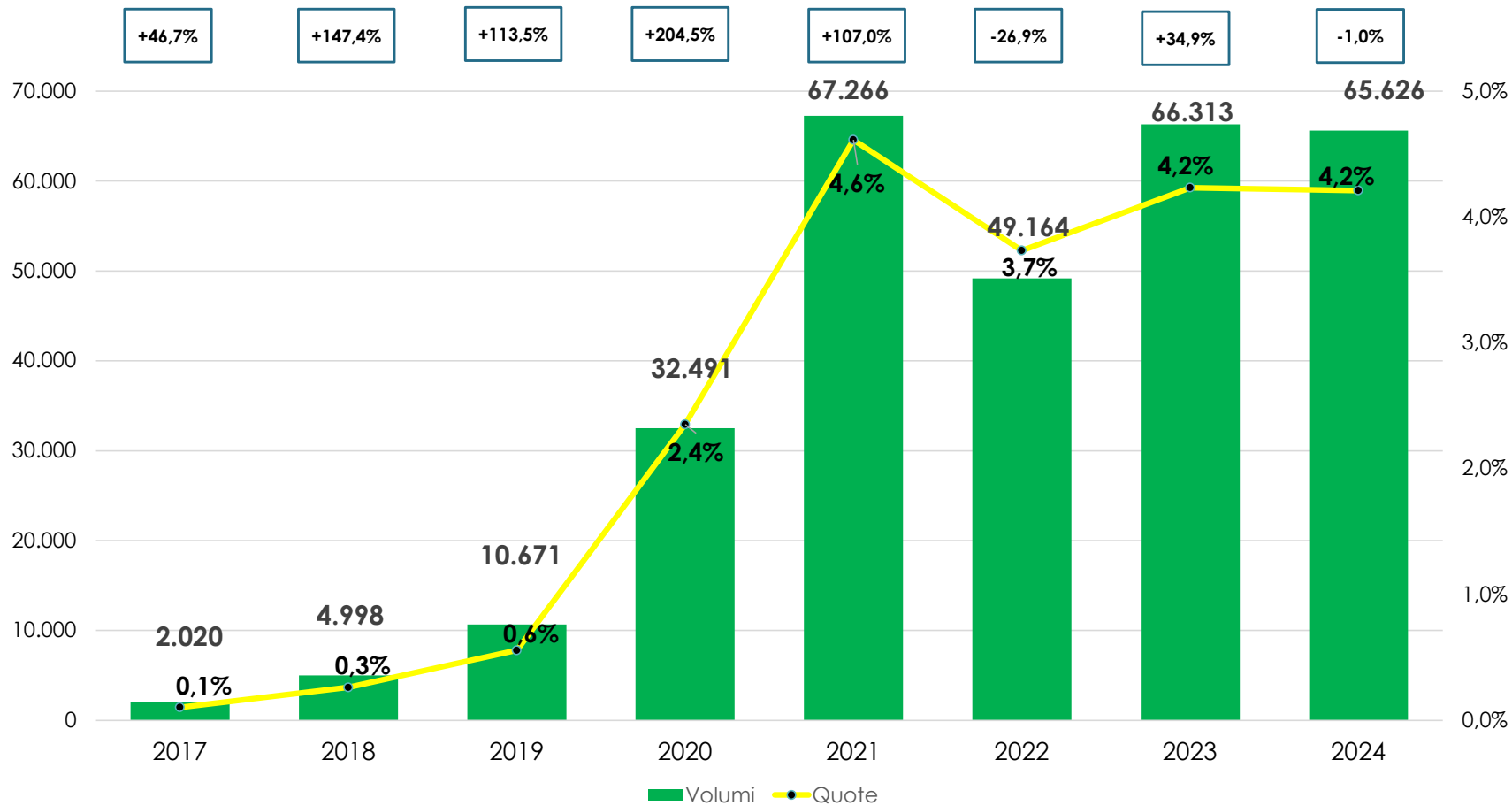
IBRIDE PLUG-IN	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Benzina	2.765	4.946	6.378	26.025	64.991	63.431	66.632	48.861
Diesel	123	45	136	1.406	4.545	3.911	2.535	3.635

9

Nel 2024 le vetture plug-in invertono addirittura il trend e cedono un punto di quota, fermandosi al 3,4% del totale mercato, deludendo nuovamente le aspettative iniziali. Sono sostenute solo dall'incremento del canale delle società.



Immatricolazioni: alimentazione Elettrica

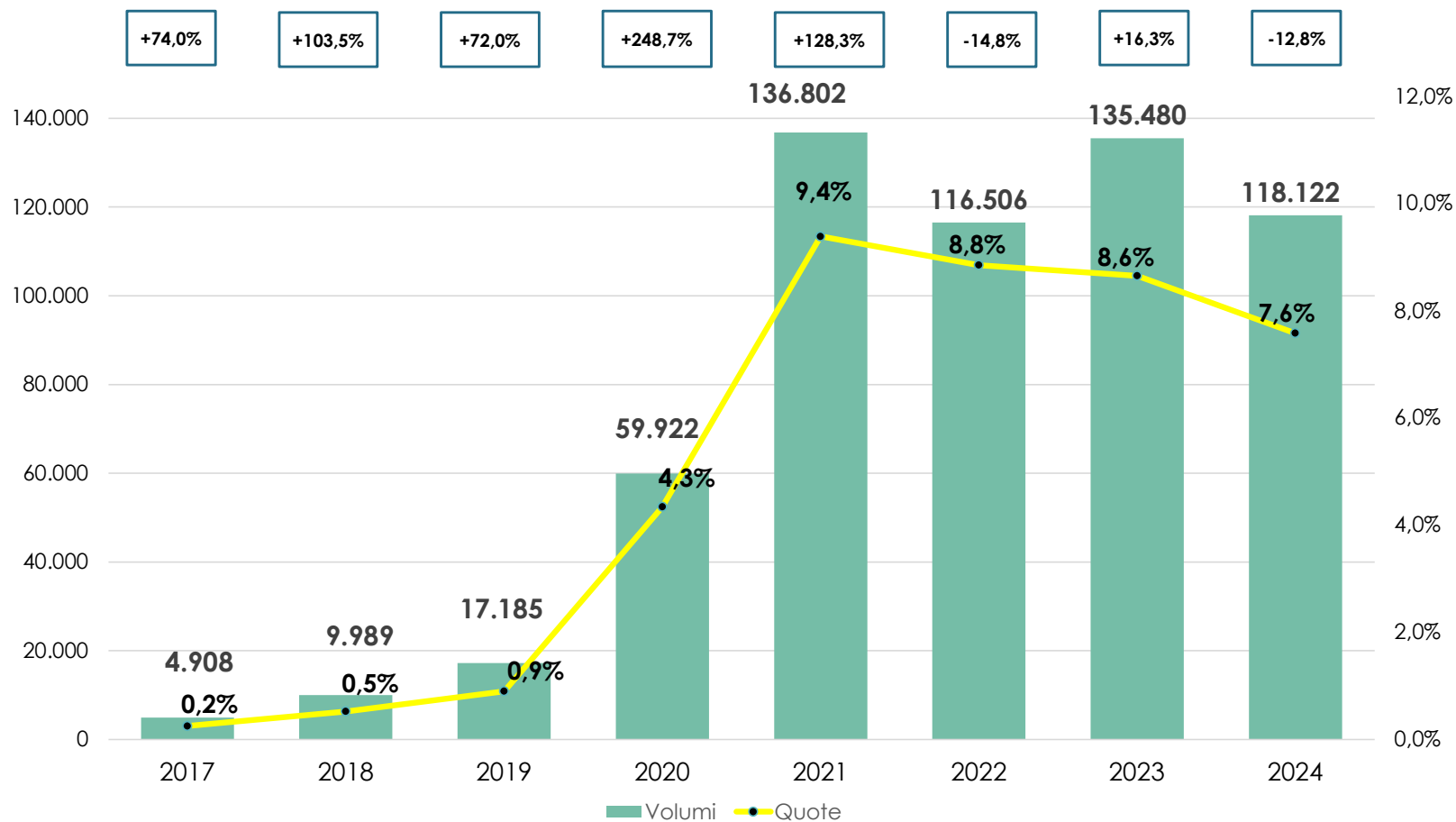


10

Deludono le attese anche le auto elettriche pure che nel 2024 ristagnano su una quota del 4,2%, a causa di incentivi poco efficaci e tardivi e da una non sufficiente disponibilità di punti di ricarica per uno sviluppo delle stesse. Solo i privati contribuiscono positivamente ai volumi immatricolati.



Immatricolazioni: alimentazione ECV

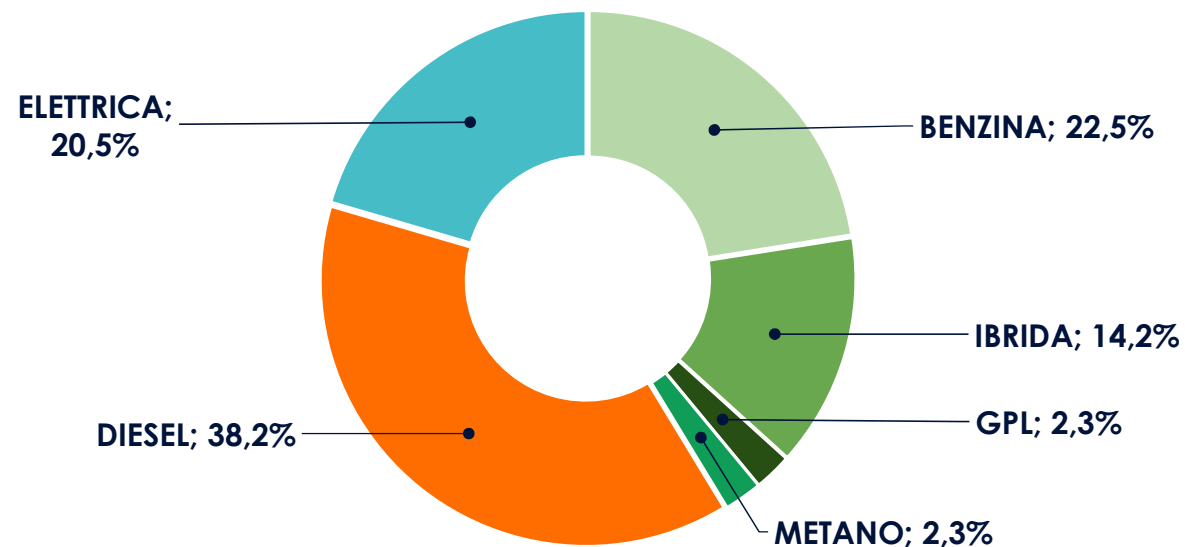


11

Nel complesso le vendite di auto «con la spina» nel 2024 sono calate ulteriormente in quota, scendendo al 7,6% del mercato. Come anticipato, hanno pesato incentivi poco efficaci e tardivi e un'offerta di punti di ricarica ancora insufficiente.



BEV permutate per alimentazione
 Mercato auto e fuoristrada (metodo UNRAE), Gen-Set 2024



Acquisti dei privati di auto elettriche - Analisi su un campione di 3.115 unità

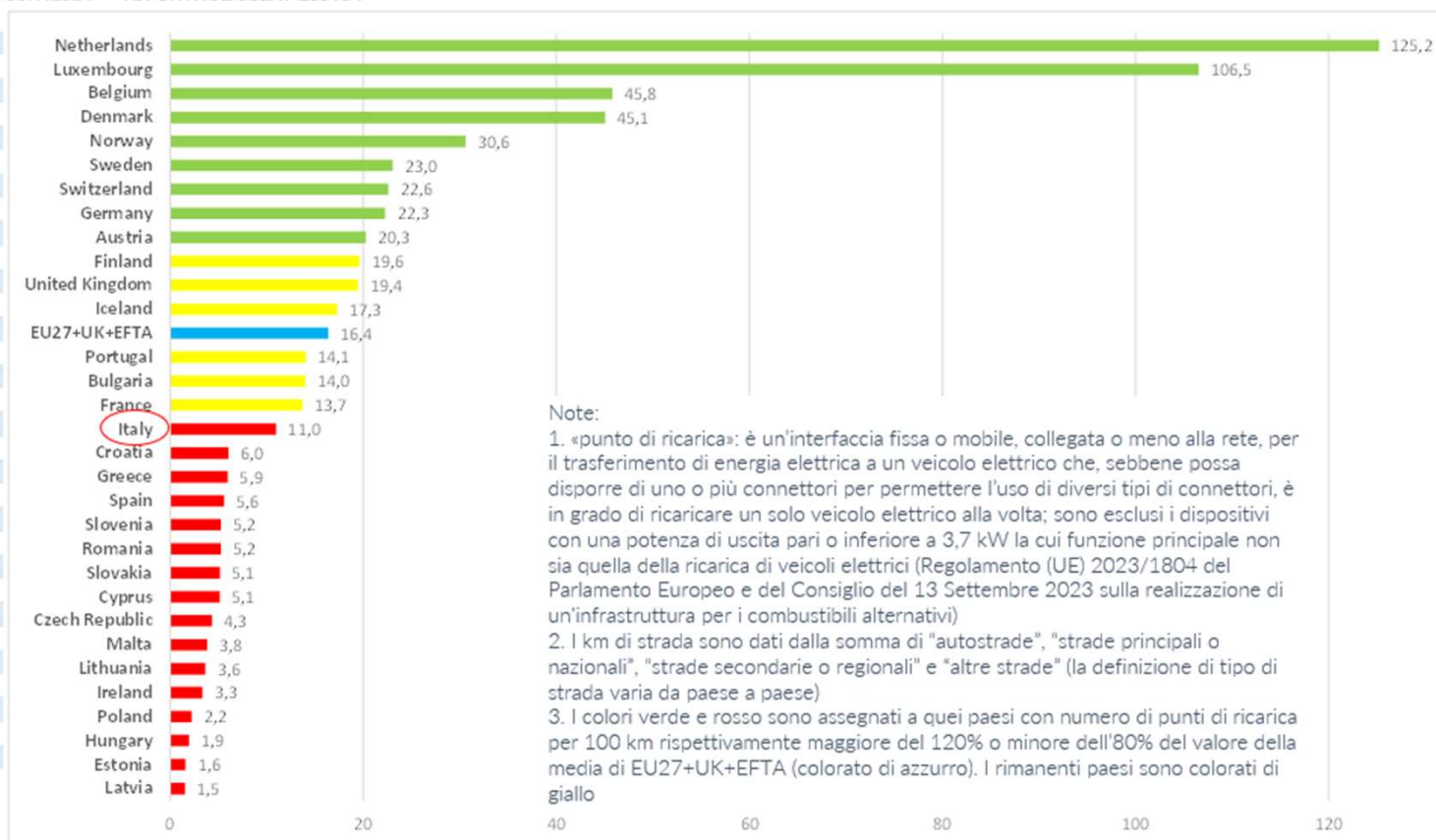
Nei primi 9 mesi del 2024 a fronte dell'acquisto di una vettura BEV il 38,2% dei clienti ha dato indietro una vettura diesel. Nel 22,5% dei casi il cliente ha permutato un'auto a benzina e nel 14,2% un'ibrida. Inoltre, il 20,5% degli acquirenti BEV ha permutato una vettura della stessa motorizzazione, per le offerte vantaggiose che le Case rivolgono agli utilizzatori di BEV in occasione dell'uscita di nuove versioni del modello in uso. Nel 2,3% dei casi l'auto permutata è a Gpl e a metano.



Infrastrutture pubbliche di ricarica elettrica

N. PUNTI RICARICA al 30.9.2024 N. PUNTI RICARICA / 100 KM

Totale	% >= 50kW
174.442	3%
3.078	11%
71.078	6%
33.598	15%
29.084	32%
50.887	15%
16.153	18%
143.455	21%
27.769	18%
15.283	26%
82.046	18%
2.228	24%
951.284	15%
11.174	26%
2.839	32%
151.332	16%
53.994	16%
1.615	31%
6.996	10%
37.201	22%
2.047	15%
4.516	32%
2.929	28%
507	7%
5.646	28%
109	0%
2.608	33%
3.284	21%
9.399	28%
4.015	15%
932	32%
1.040	36%



Note:

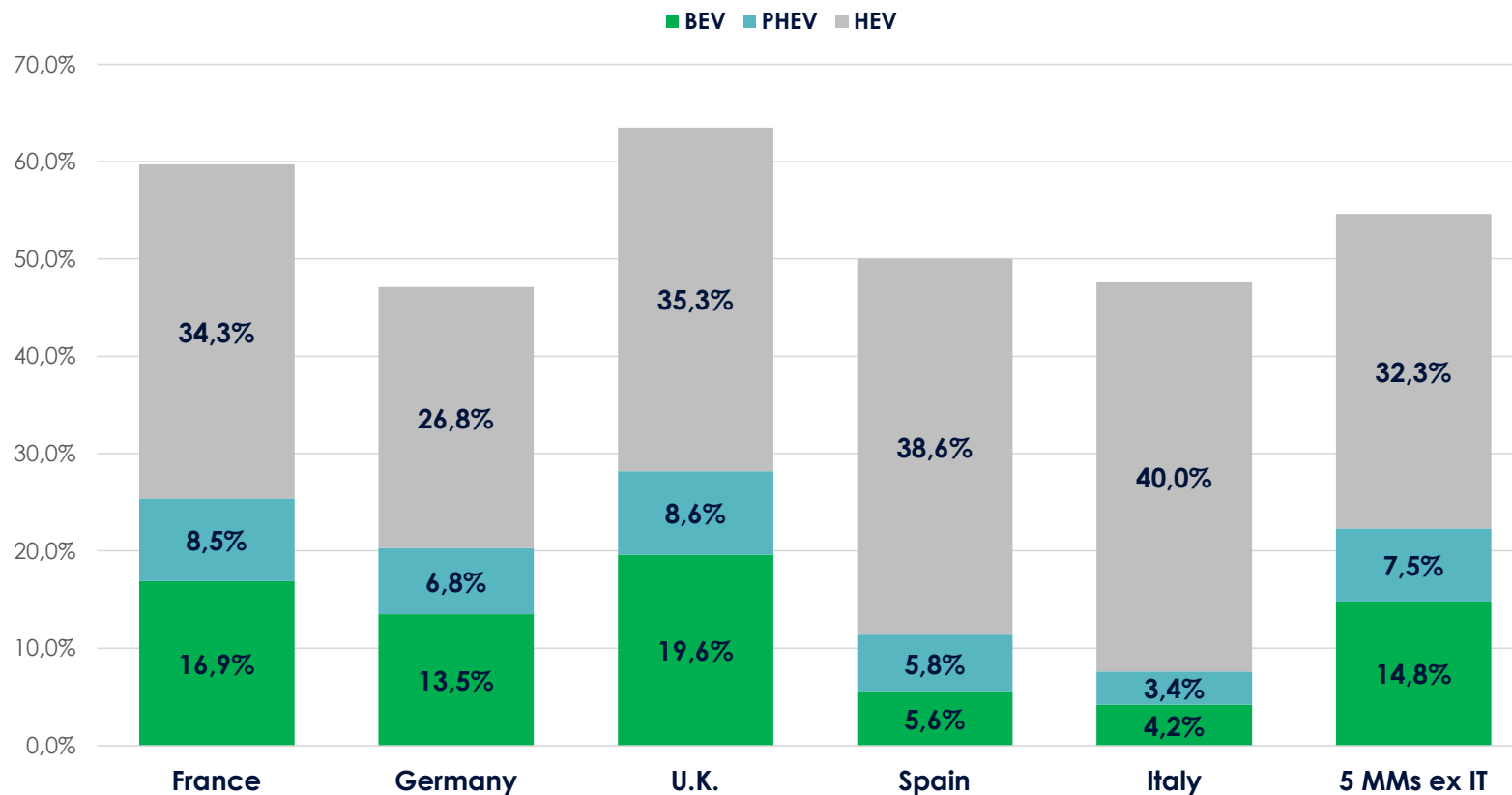
1. «punto di ricarica»: è un'interfaccia fissa o mobile, collegata o meno alla rete, per il trasferimento di energia elettrica a un veicolo elettrico che, sebbene possa disporre di uno o più connettori per permettere l'uso di diversi tipi di connettori, è in grado di ricaricare un solo veicolo elettrico alla volta; sono esclusi i dispositivi con una potenza di uscita pari o inferiore a 3,7 kW la cui funzione principale non sia quella della ricarica di veicoli elettrici (Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 Settembre 2023 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi)
2. I km di strada sono dati dalla somma di "autostrade", "strade principali o nazionali", "strade secondarie o regionali" e "altre strade" (la definizione di tipo di strada varia da paese a paese)
3. I colori verde e rosso sono assegnati a quei paesi con numero di punti di ricarica per 100 km rispettivamente maggiore del 120% o minore dell'80% del valore della media di EU27+UK+EFTA (colorato di azzurro). I rimanenti paesi sono colorati di giallo

Fonti: EAFO (European Alternative Fuels Observatory), 2024Q3; ERF (European Union Road Federation)

13

L'infrastrutturazione pubblica di punti di ricarica continua ad accelerare, ma il nostro Paese rimane molto indietro: a fine settembre 2024 si ferma in 16ª posizione nel ranking Europeo in base al numero di punti di ricarica per 100 km, solo 11,0 contro 16,4 nella media Europea.

Auto elettrificate 5 Major Markets (quote %) – Anno 2024

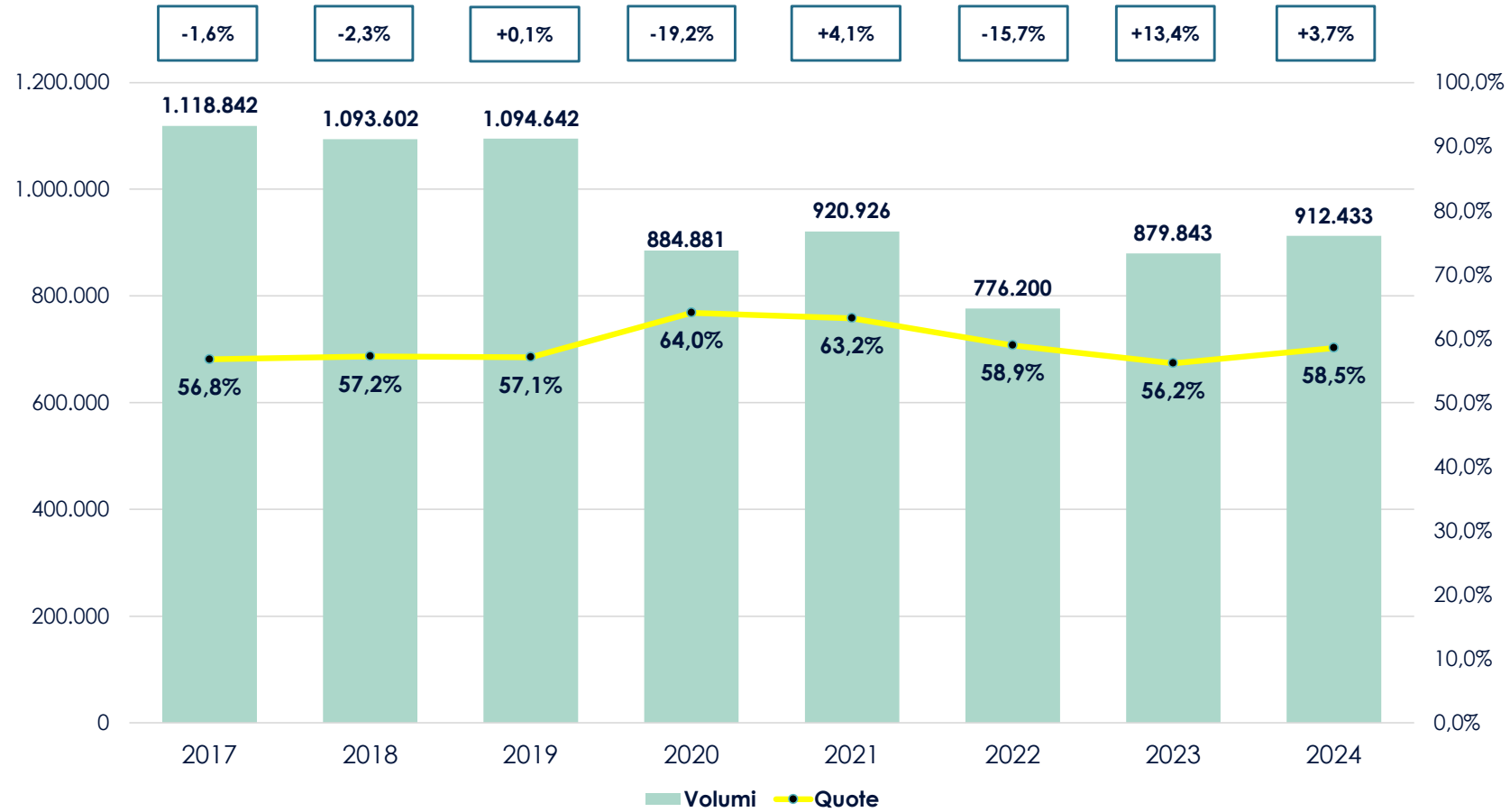


14

Anche nel 2024 l'Italia si conferma come ultimo mercato per quota di auto «con la spina». La quota delle auto elettriche pure (BEV) e delle ibride plug-in (PHEV) si ferma rispettivamente al 4,2% e 3,4%, quindi al 7,6% complessivo. Ma nel Regno Unito BEV e PHEV insieme valgono il 28,2% del mercato, in Francia il 25,4%, in Germania il 20,3% e in Spagna l'11,4%.



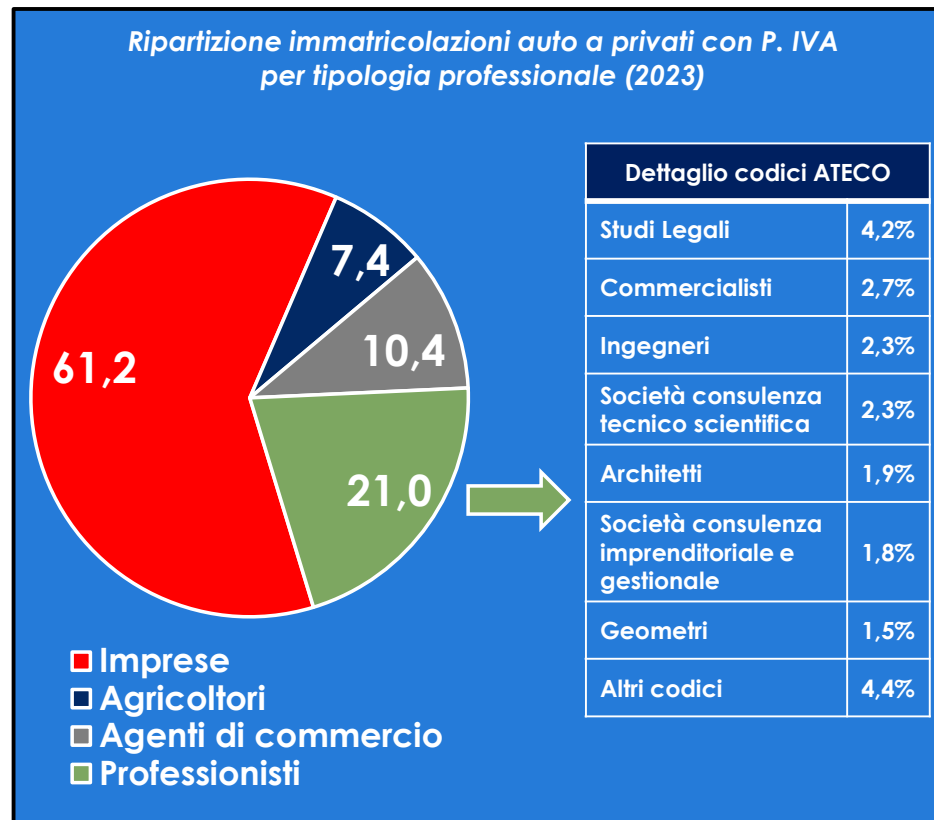
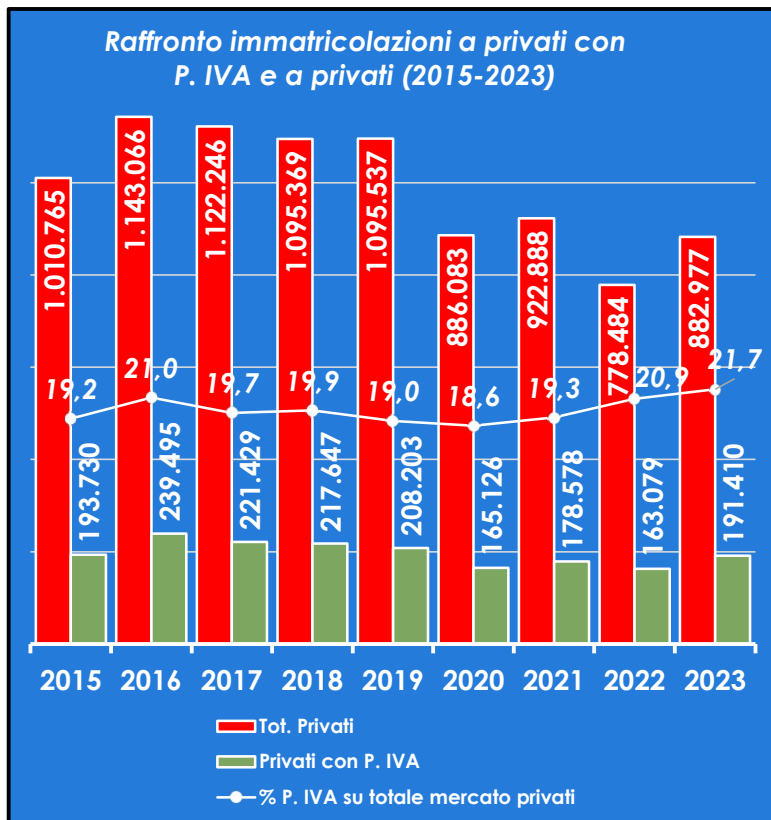
Immatricolazioni: canale vendita Privati



15

Sale la quota della domanda dei privati nel 2024, grazie anche alla presenza degli incentivi, al 58,5% del totale mercato, con oltre 912.000 immatricolazioni.

Immatricolazioni a Privati possessori di Partita IVA

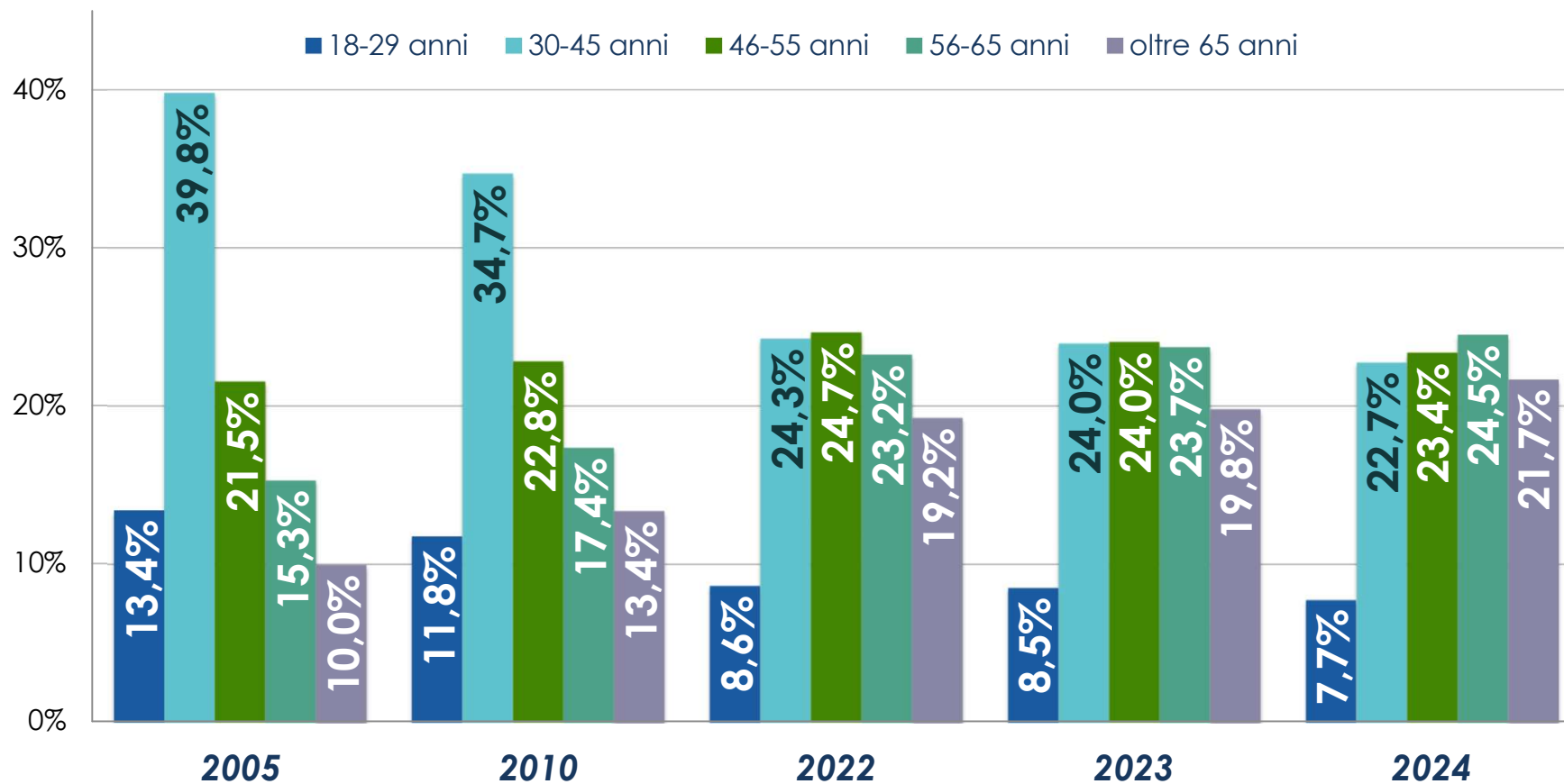


Il 2023 ha visto una significativa ripresa nelle immatricolazioni di auto da parte dei privati con partita Iva, registrando una crescita del 17,4% rispetto all'anno precedente, con 191.410 vetture. Il dato si avvicina ai livelli del 2015, anno in cui furono immatricolate 193.700 unità. Questi risultati, indicano una crescita leggermente inferiore al mercato generale (+19,1%), ma superiore a quella del totale a privati (+13,4%). La quota delle immatricolazioni da parte dei privati con partita Iva rispetto al totale privati sale sul livello più alto di sempre: al 21,7% dal 20,9% del 2022.

Nel 2023, il fatturato generato dagli acquisti dei privati con partita IVA aumenta del 29,4%, raggiungendo i 7,03 miliardi di euro.



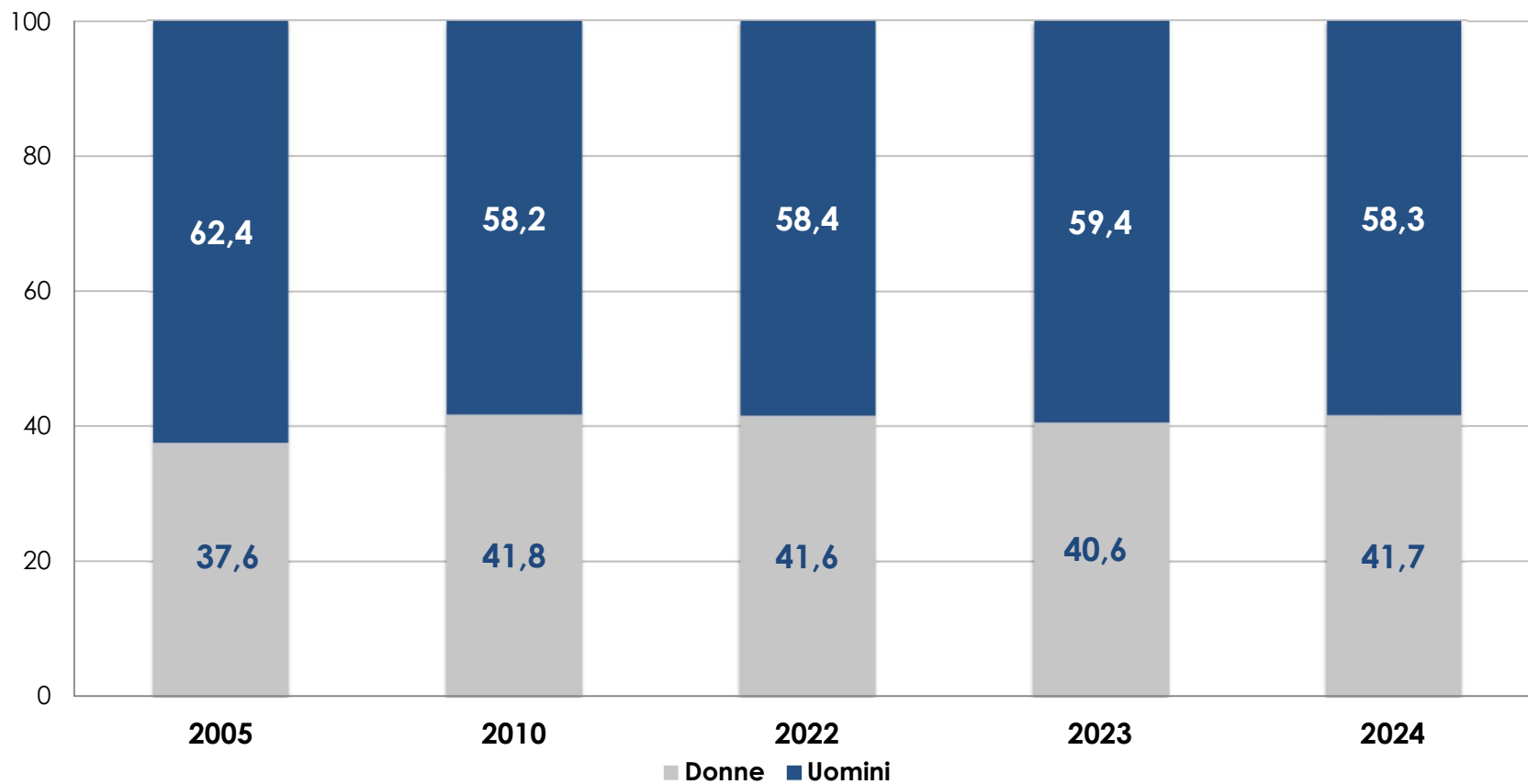
Immatricolazioni a Privati per fasce d'età



17

Nel 2024 le immatricolazioni a privati per fasce di età evidenziano una flessione di quota dei giovani (18-29 anni), al 7,7% del totale e per la fascia dei giovani maturi (30-45 anni), al 22,7% del totale (-1,3 p.p.). La fascia 46-55 anni perde la prima posizione e scende al 23,4% delle immatricolazioni, in calo di 0,6 punti. Recuperano le fasce più mature: guadagnano 0,8 punti, al 24,5% i 56-65enni, prendendosi la leadership, e 1,9 punti gli over 65 anni, al 21,7%. Queste ultime due coorti di età aumentano comunque progressivamente la loro rappresentatività sul totale della popolazione Italiana.

Immatricolazioni a Privati per genere

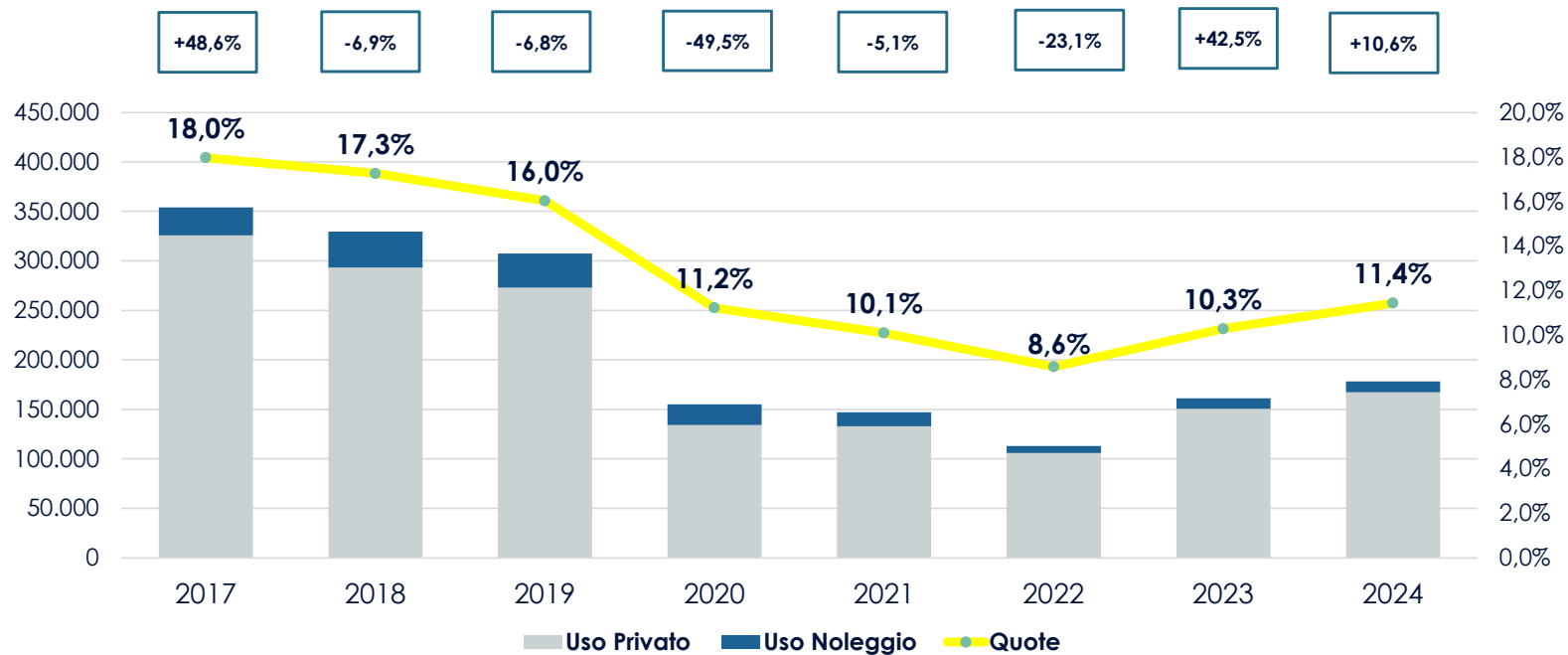


18

Torna in crescita nel 2024 la quota della componente femminile di acquirenti privati di autovetture al 41,7% e, indipendentemente dall'intestatario, la stessa potrebbe essere anche più alta, se guardassimo al reale utilizzatore del veicolo.



Immatricolazioni: canale vendita Autoimmatricolazioni

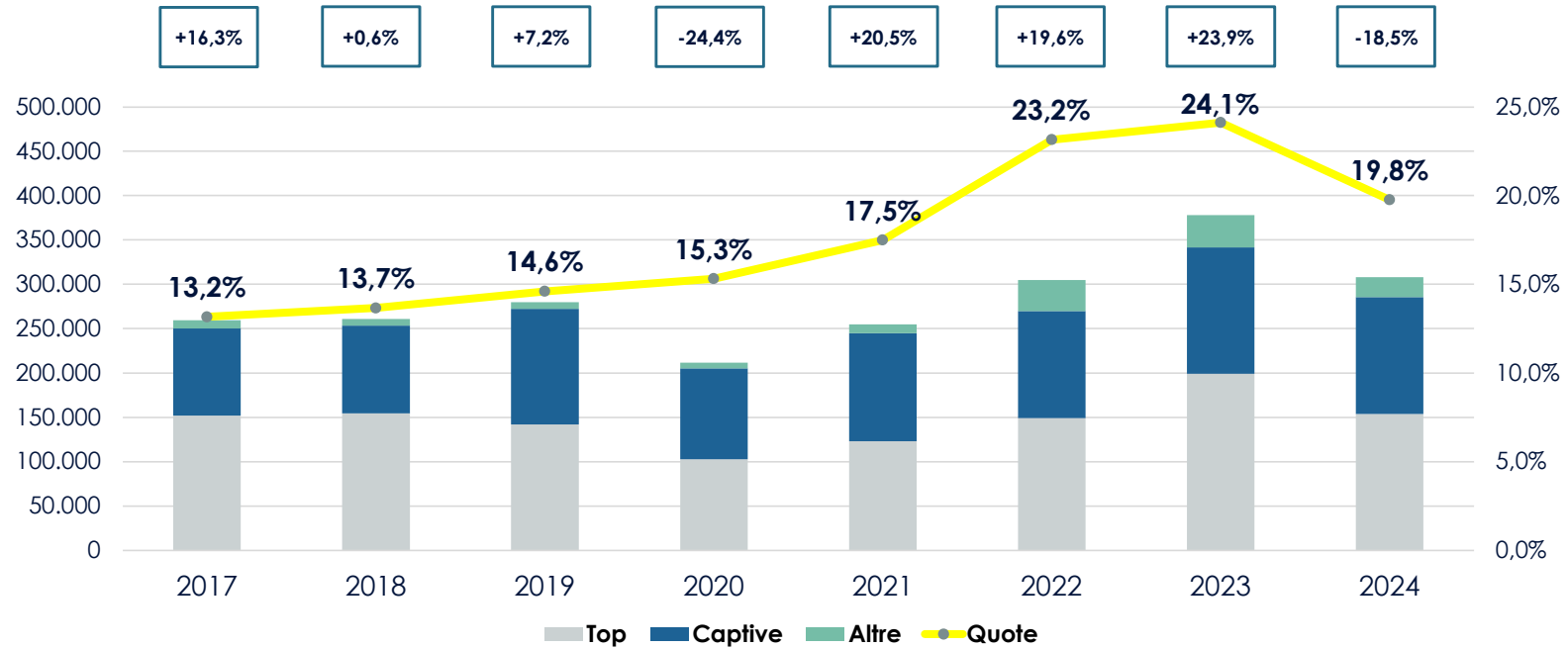


Autoimmat.	354.062	329.729	307.261	155.087	147.120	113.075	161.161	178.230
Uso Privato	325.753	293.326	272.886	134.317	133.043	105.881	150.691	167.188
Uso Noleggio	28.309	36.403	34.375	20.770	14.077	7.194	10.470	11.042

Dopo 5 anni di progressive flessioni e il recupero del 2023, le autoimmatricolazioni (Demo, Courtesy Car, Km zero ed imm.ni noleggio dei Concessionari) hanno confermato una crescita dinamica, con una quota salita all'11,4% del totale mercato (+1,1 punti) a 178.200 unità.



Immatricolazioni: canale vendita Noleggio a Lungo Termine



NLT	259.490	261.033	279.942	211.630	254.942	304.867	377.876	307.909
Top	152.046	154.382	141.856	102.887	123.003	149.150	199.240	153.758
Captive	98.166	99.128	130.533	102.197	121.636	120.645	142.147	131.633
Altre	9.278	7.523	7.553	6.546	10.303	35.072	36.489	22.518

20

Nel 2024 si arresta l'espansione del noleggio a lungo termine che, dopo aver toccato il 24,1% di quota l'anno precedente, scende di 4,3 punti, al 19,8% delle preferenze con 307.900 immatricolazioni.



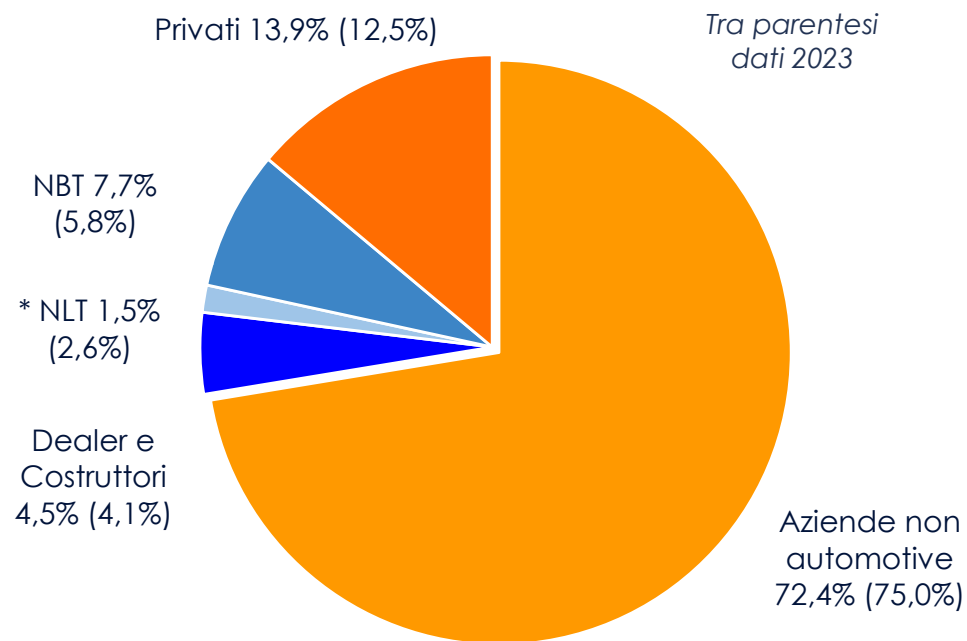
2024

autovetture e
fuoristrada

Totale contratti 949.162

(+33,6% vs anno 2023)

Il noleggio a lungo termine - Utilizzatori



Tra parentesi
dati 2023

Il dato non è confrontabile con le immatricolazioni dello stesso periodo

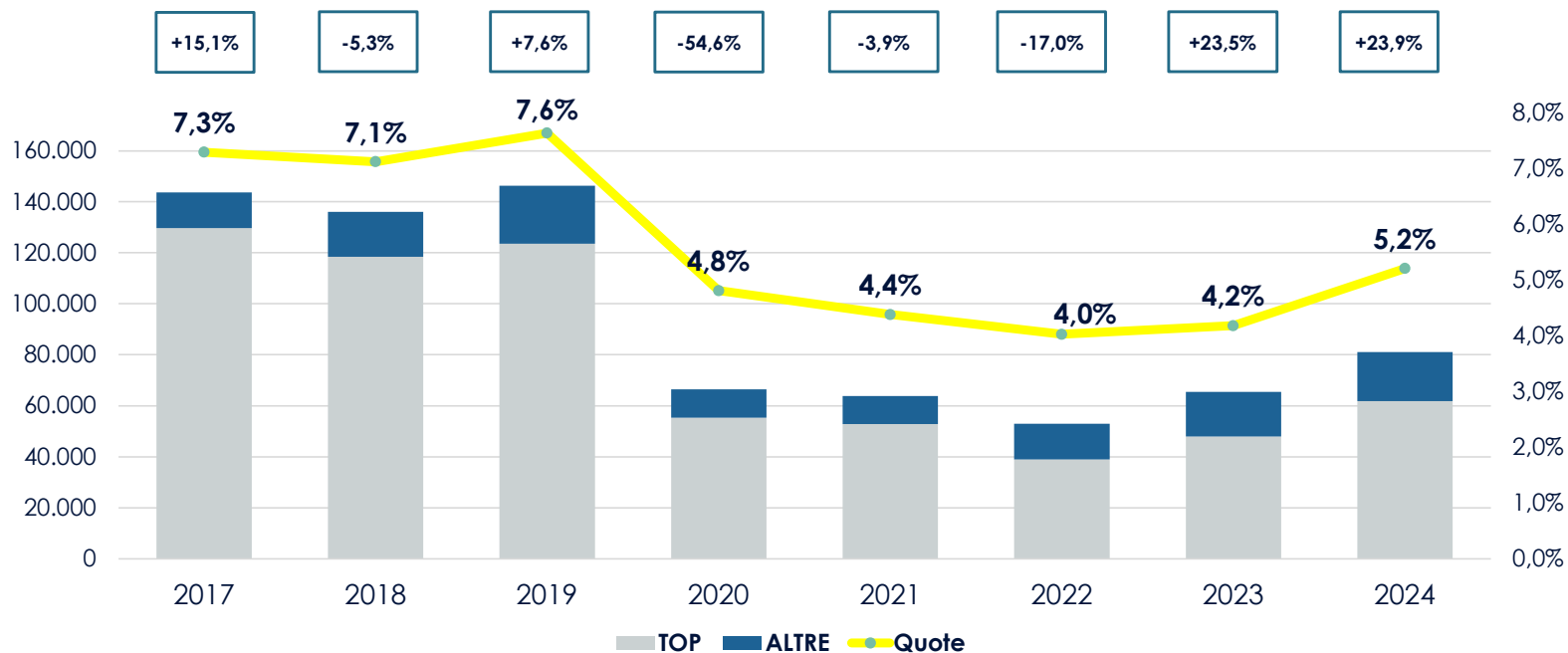
* piccole società NLT che prendono vetture da Aziende Top o Captive

21

Nel 2024 il Noleggio a Lungo Termine di autovetture e fuoristrada registra 949.162 contratti, con una crescita del 33,6% rispetto all'anno precedente. Secondo l'analisi elaborata da UNRAE sulla base dei dati forniti dal MIT, nel corso dell'anno i contratti di NLT di durata superiore a 30 giorni, sono stipulati per il 13,9% con Privati (131.609 unità), registrando una crescita del 48,0%, e per l'86,1% con Società (817.553 unità), in aumento del 31,5%. In quest'ultima categoria, vi è una netta prevalenza delle Aziende non-automotive con una quota del 72,4% sul totale dei contratti e un incremento del 29,1% rispetto all'anno precedente. Seguono le società di Noleggio a Breve Termine (NBT) con una quota che sale dal 5,8% del 2023 al 7,7%, Dealer e Costruttori con il 4,5% (4,1% nel 2023), e le altre società di NLT con il restante 1,5% (in calo dal 2,6% di un anno fa).



Immatricolazioni: canale vendita Noleggio a Breve Termine



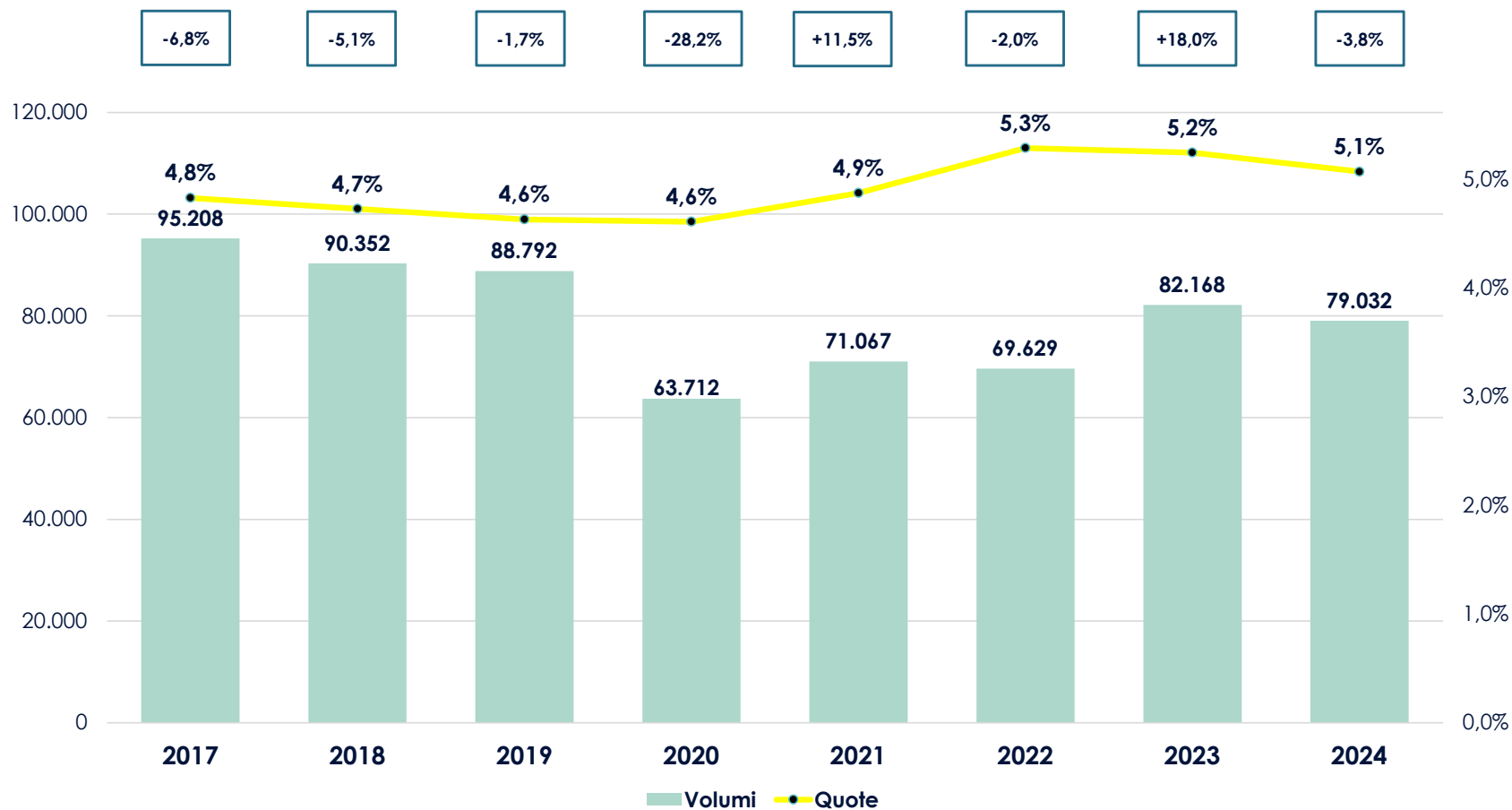
NBT	143.680	136.003	146.313	66.410	63.832	52.983	65.432	81.077
TOP	129.609	118.458	123.516	55.264	52.838	38.887	47.925	61.806
ALTRE	14.071	17.545	22.797	11.146	10.994	14.096	17.507	19.271

22

Nel 2024 recuperano ulteriormente terreno le immatricolazioni del noleggio a breve termine, con una quota di mercato che sale al 5,2% a 81.000 vetture complessive.



Immatricolazioni: canale vendita Società ed enti



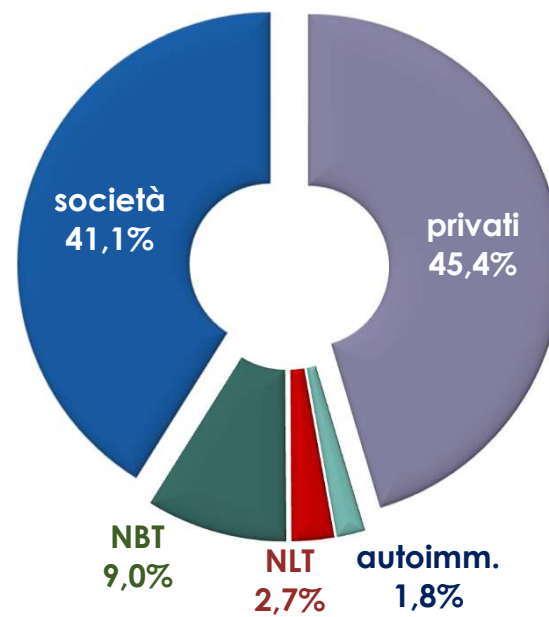
23

Dopo la sostanziale stabilità di quota dello scorso anno, nel 2024 le immatricolazioni da parte delle società rimangono al 5,1% del totale (-0,1 p.p.), a oltre 79.000 immatricolazioni.

Alimentazione	Quote % 2024						Quote % 2024					
	Privati	Autoim.	NLT	NBT	Società ed Enti	Totale	Privati	Autoim.	NLT	NBT	Società ed Enti	Totale
Benzina	32,8	34,4	16,9	33,9	18,6	29,2	65,8	13,5	11,4	6,0	3,2	100,0
Diesel	7,9	12,3	27,3	23,7	23,3	13,8	33,4	10,1	39,0	8,9	8,5	100,0
Gpl	14,7	3,1	0,8	0,4	3,6	9,3	92,4	3,8	1,6	0,2	2,0	100,0
Metano	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	64,9	15,9	13,8	0,1	5,4	100,0
Ibride elettriche (HEV)	38,7	42,9	42,1	39,0	40,5	40,0	56,7	12,3	20,8	5,1	5,1	100,0
Ibride elettriche plug-in (PHEV+REx)	1,9	3,4	7,3	1,6	7,1	3,4	32,5	11,6	42,8	2,5	10,7	100,0
Elettriche (BEV)	3,9	3,8	5,6	1,4	6,8	4,2	53,7	10,2	26,1	1,7	8,2	100,0
Totale ECV (BEV+PHEV+REx)	5,7	7,2	12,9	3,0	13,9	7,6	44,3	10,8	33,5	2,1	9,3	100,0
Idrogeno (FCEV)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	0,0	100,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	58,5	11,4	19,8	5,2	5,1	100,0

Sul fronte delle nuove motorizzazioni da segnalare che i privati hanno acquistato il 54% delle vetture BEV immatricolate nel 2024, seguiti dal noleggio a lungo termine con il 26,1%. Nell'ambito delle plug-in la fa da padrone il noleggio a lungo termine con circa il 43% degli acquisti, seguito dai privati al 32,5%. Quasi il 57% degli acquisti di auto ibride nel 2024 è stato fatto dai privati e per il 21% dal noleggio a lungo termine.

**Totale immatricolazioni
Leasing 2024:
73.973**



Autoimmatricolazioni per alimentazione

Alimentazione	2019	2023	2024	Quote % 2019	Quote % 2023	Quote % 2024
Benzina	150.825	46.869	61.393	49,1	29,1	34,4
Diesel	121.277	27.773	21.862	39,5	17,2	12,3
Gpl	19.670	10.635	5.492	6,4	6,6	3,1
Metano	5.267	287	197	1,7	0,2	0,1
Ibride elettriche (HEV)	7.774	58.301	76.491	2,5	36,2	42,9
<i>benzina+elettrica</i>	4.586	53.902	71.002	1,5	33,4	39,8
<i>diesel+elettrica</i>	3.188	4.399	5.489	1,0	2,7	3,1
Ibride elettriche plug-in (PHEV+Rex)	1.590	7.255	6.097	0,5	4,5	3,4
<i>benzina+elettrica</i>	1.557	7.137	5.885	0,5	4,4	3,3
<i>diesel+elettrica</i>	33	118	212	0,0	0,1	0,1
Elettriche (BEV)	852	10.041	6.698	0,3	6,2	3,8
Totale ECV (BEV+PHEV+Rex)	2.442	17.296	12.795	0,8	10,7	7,2
Idrogeno (FCEV)	6	0	0	0,0	0,0	0,0
Totale	307.261	161.161	178.230	100,0	100,0	100,0

26

Prosegue la crescita nel 2024 delle autoimmatricolazioni del motore a benzina, che sale al 34,4%. Cresce anche l'incidenza fra le ibride, mentre cala per tutte le altre motorizzazioni, comprese le auto «con la spina», nel complesso al 7,2%.

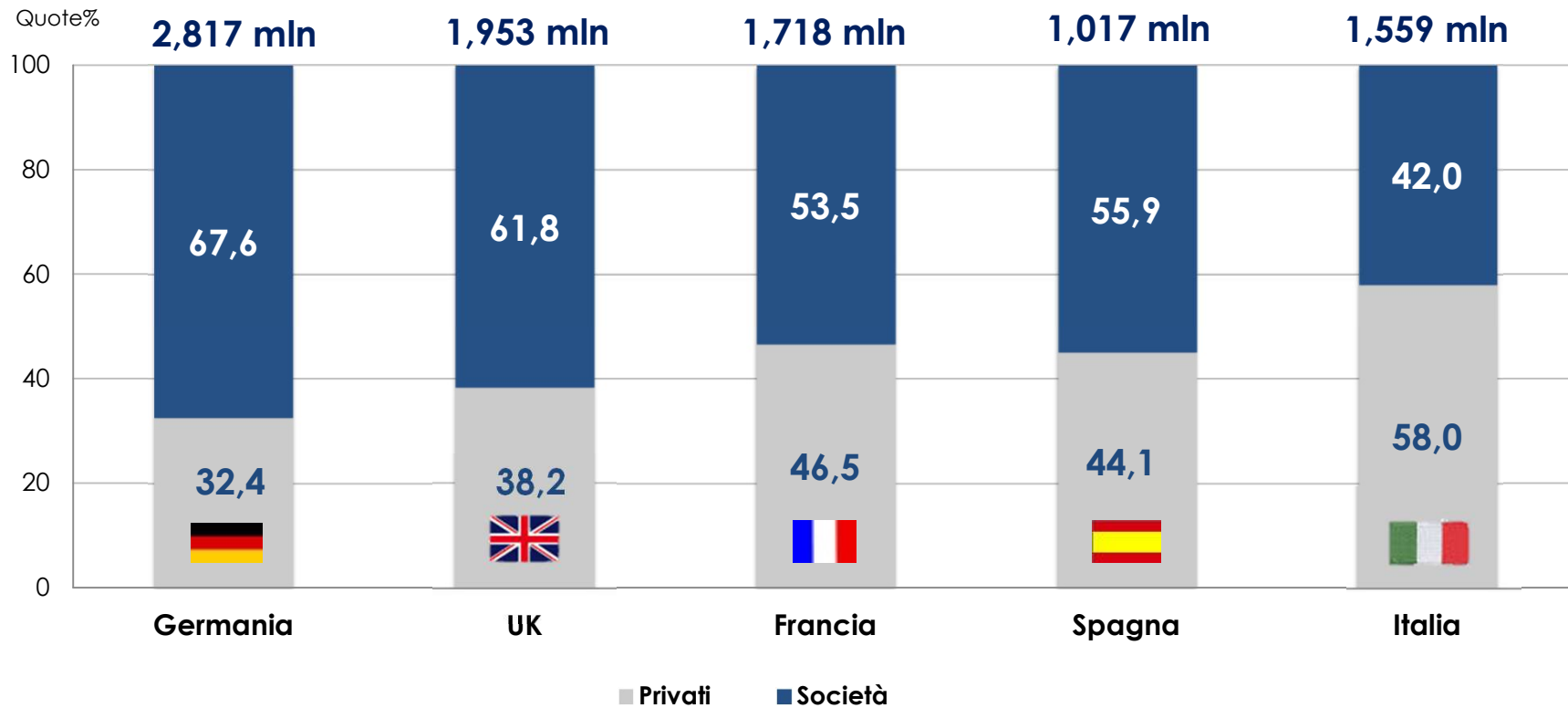
Alimentazione	Stock al 31/10/2024	Quota %
Benzina	30.082	27,9
Diesel	15.557	14,4
Gpl	3.271	3,0
Metano	177	0,2
Ibride elettriche (HEV):	40.759	37,8
<i>di cui benzina+elettrica</i>	36.265	33,6
<i>di cui diesel+elettrica</i>	4.494	4,2
Ibride elettriche plug-in (PHEV+REx):	8.069	7,5
<i>di cui benzina+elettrica</i>	7.806	7,2
<i>di cui diesel+elettrica</i>	263	0,2
Elettriche (BEV)	10.021	9,3
Totale ECV (BEV+PHEV+REx)	18.090	16,8
Idrogeno (FCEV)	5	0,0
Totale	107.941	100,0

Anzianità	Stock al 31/10/2024	Quota %
fino a 3 mesi	28.309	26,2
4-6 mesi	28.915	26,8
7-9 mesi	15.297	14,2
10-12 mesi	8.530	7,9
oltre 12 mesi	26.890	24,9
Totale	107.941	100,0

* Vetture Demo, Courtesy Car, Km zero ed immatricolazioni noleggio dei Concessionari

Nei primi 10 mesi del 2024 segna un'ulteriore risalita il livello dello stock di autoimmatricolazioni, per la crescita delle immatricolazioni delle stesse. Rispetto ad un anno fa, recupera 2,7 punti la quota dello stock di vetture con più di un anno e quella da 4 a 6 mesi, mentre ne perde oltre 12 quella delle vetture fresche fino a 3 mesi.

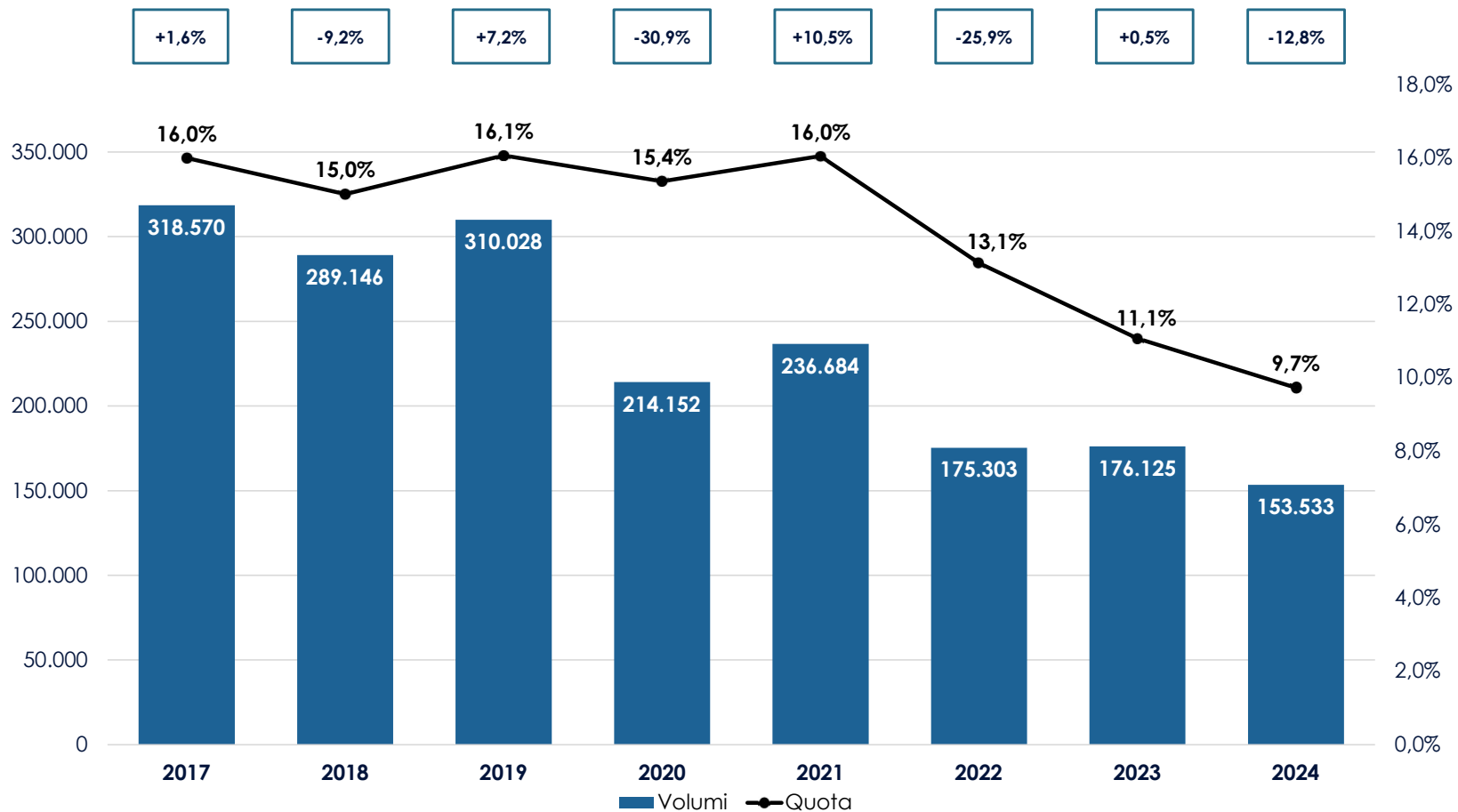
Auto a società in Europa (quote %) – Anno 2024



Fonte: varie

Nonostante la costante crescita della domanda business, l'Italia continua a registrare la quota più bassa di auto aziendali rispetto agli altri Major Markets Europei, a causa di una fiscalità penalizzante. Nel 2024 il divario dagli altri quattro Paesi europei la posiziona a 11,5 punti percentuali dalla Francia, a 14 punti dalla Spagna, a quasi 20 punti dal Regno Unito e a quasi 26 punti dalla Germania, che ha la più alta quota di domanda business, al 67,6%.

Immatricolazioni autovetture per segmento: A - BERLINE

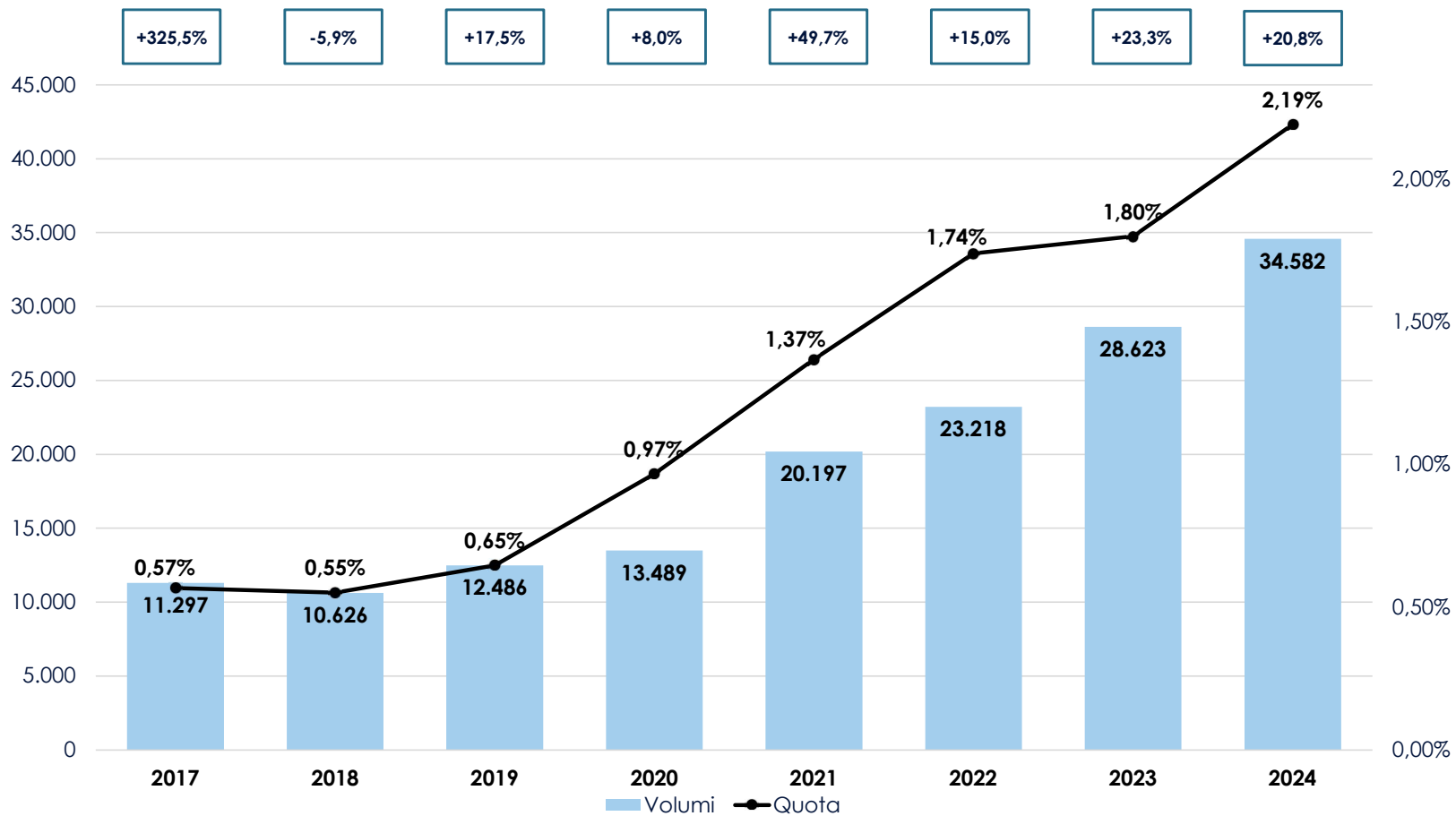


Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

Le berline del segmento A nel 2024 tornano in flessione e si fermano al 9,7% del totale mercato, per una flessione trasversale a tutti i canali (eccetto il nolo a breve).



Immatricolazioni autovetture per segmento: A - SUV



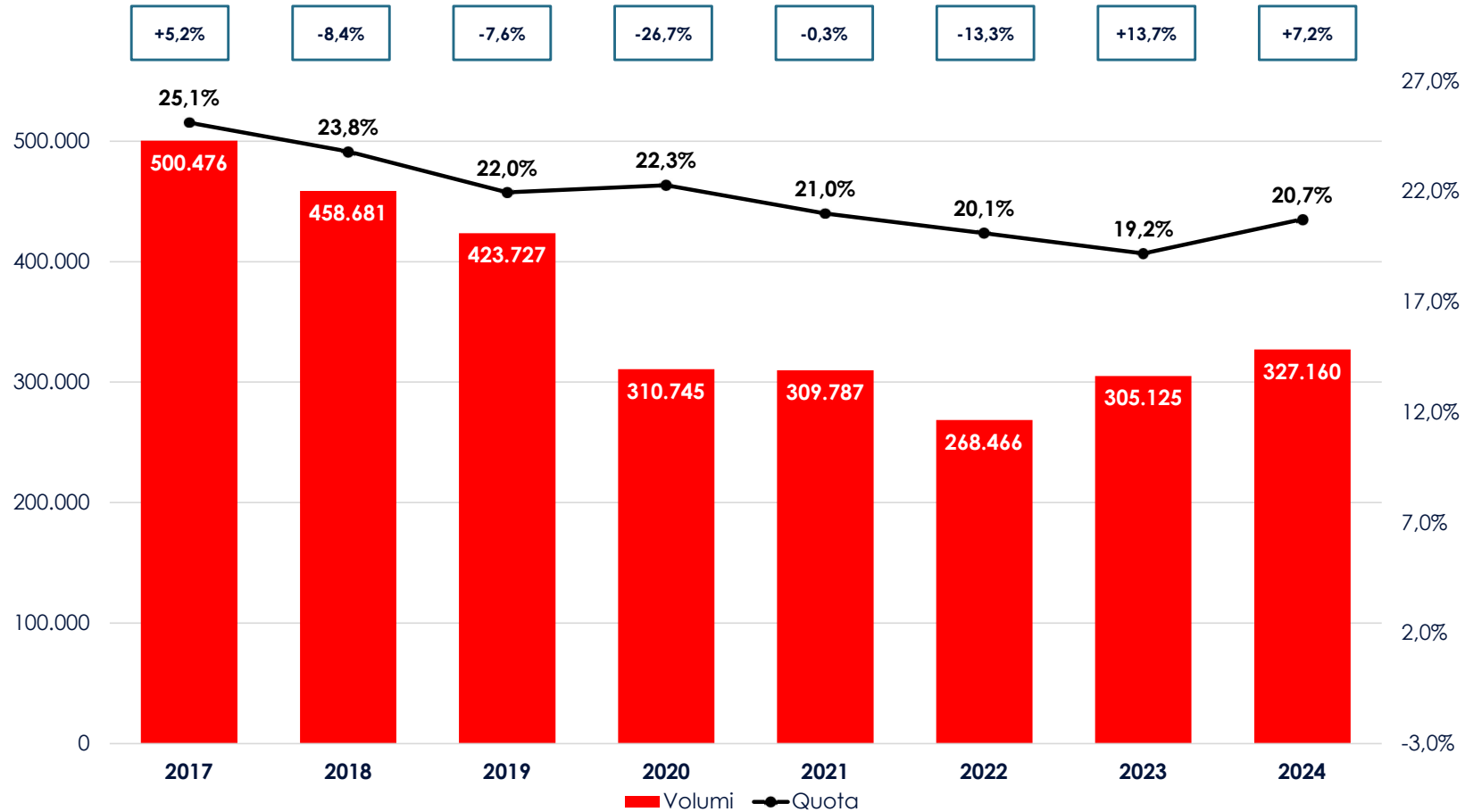
Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

30

Parallelamente nello stesso segmento A prosegue l'ascesa dei SUV, comunque al 2,2% del totale mercato.



Immatricolazioni autoveature per segmento: B - BERLINE



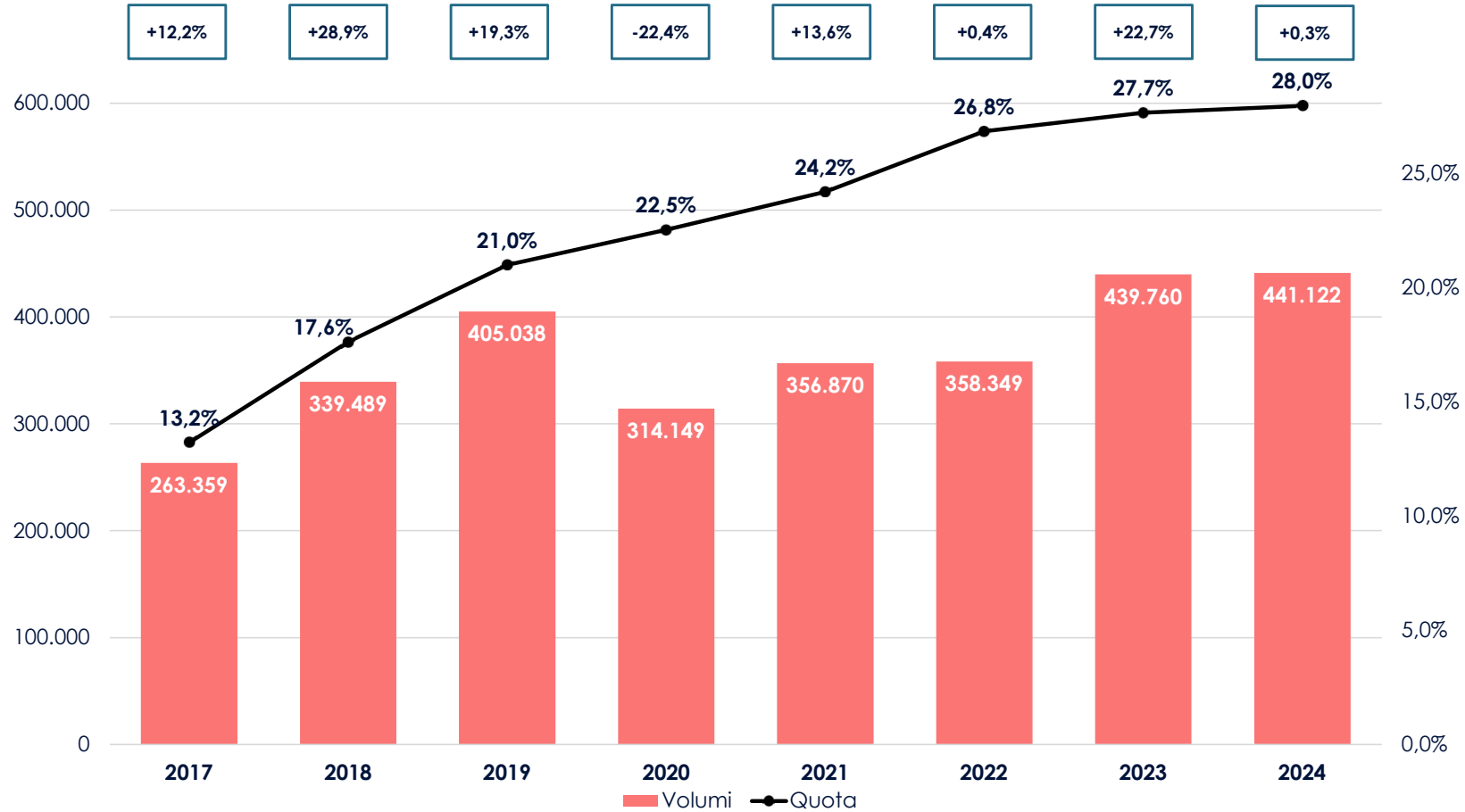
Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

31

Il segmento B evidenzia per le berline un recupero di quota, al 20,7% del totale mercato, grazie alla crescita della domanda dei privati, noleggio a breve e autoimmatricolazioni.



Immatricolazioni autovetture per segmento: B - SUV

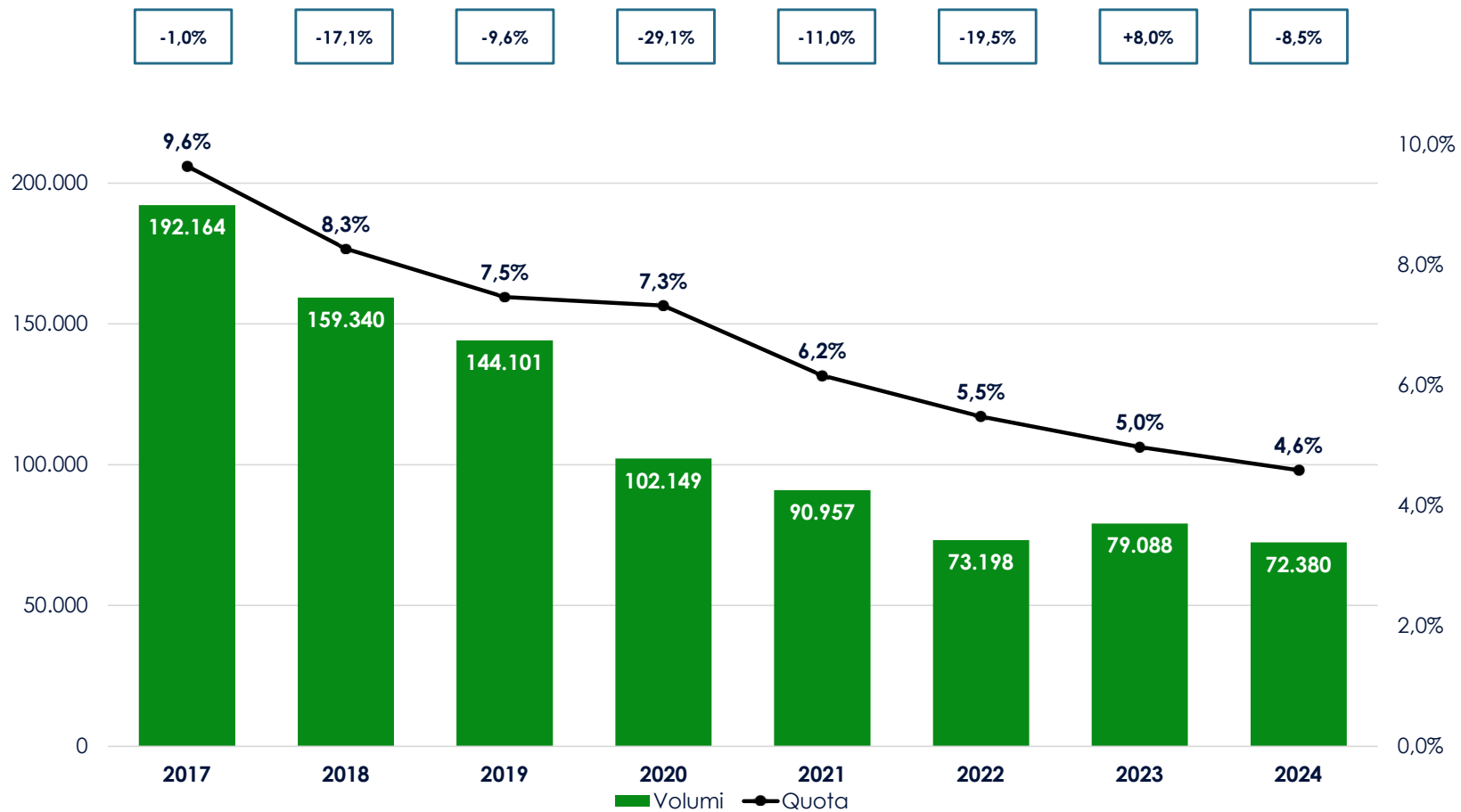


Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

32

Nello stesso segmento guadagnano i SUV, che salgono al 28,0% di quota sul totale. Anche in questo segmento contribuiscono positivamente tutti i canali, tranne la domanda business (nolo a lungo e società).

Immatricolazioni autovetture per segmento: C - BERLINE

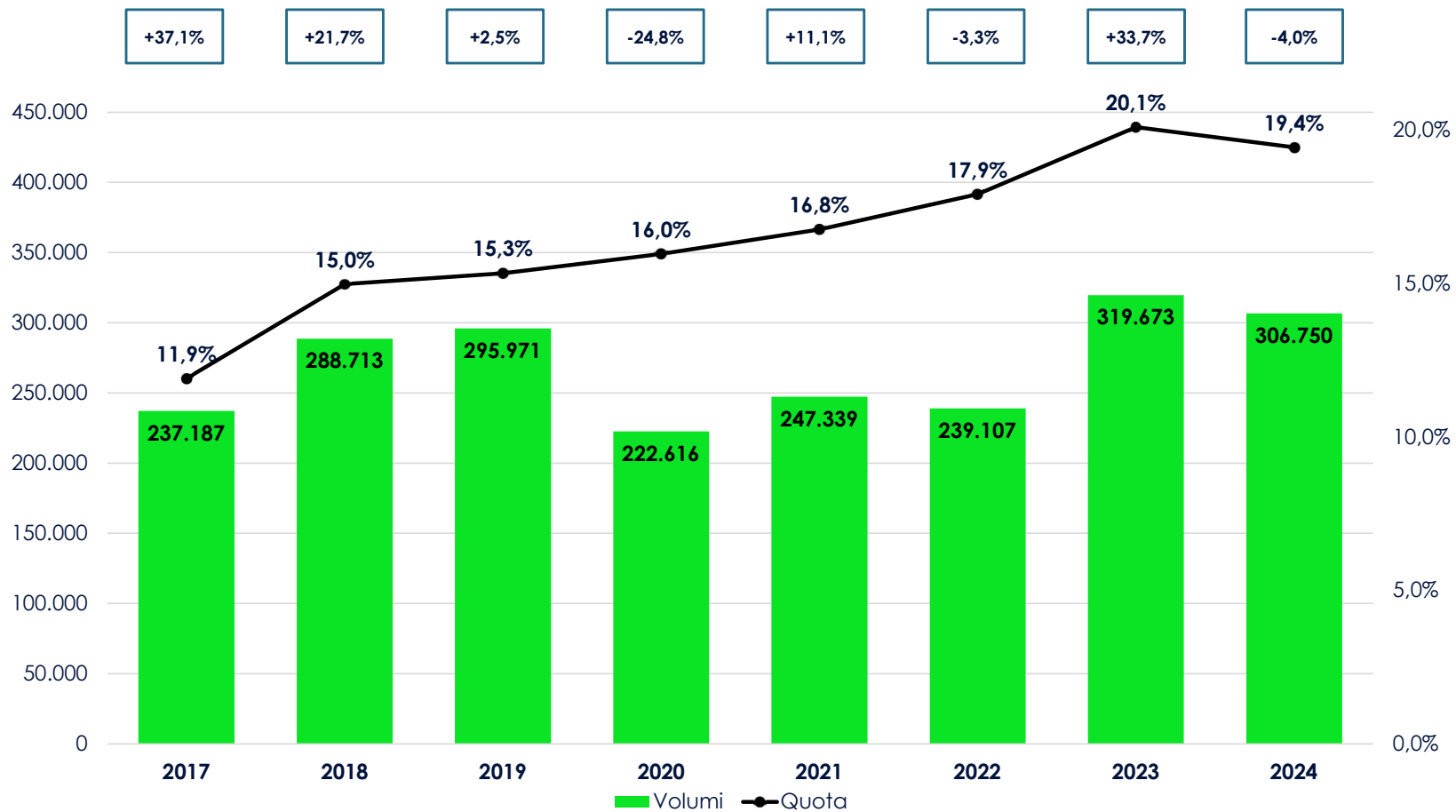


Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

Prosegue la flessione delle berline nel segmento C, scendendo al 4,6% di rappresentatività.



Immatricolazioni autovetture per segmento: C - SUV



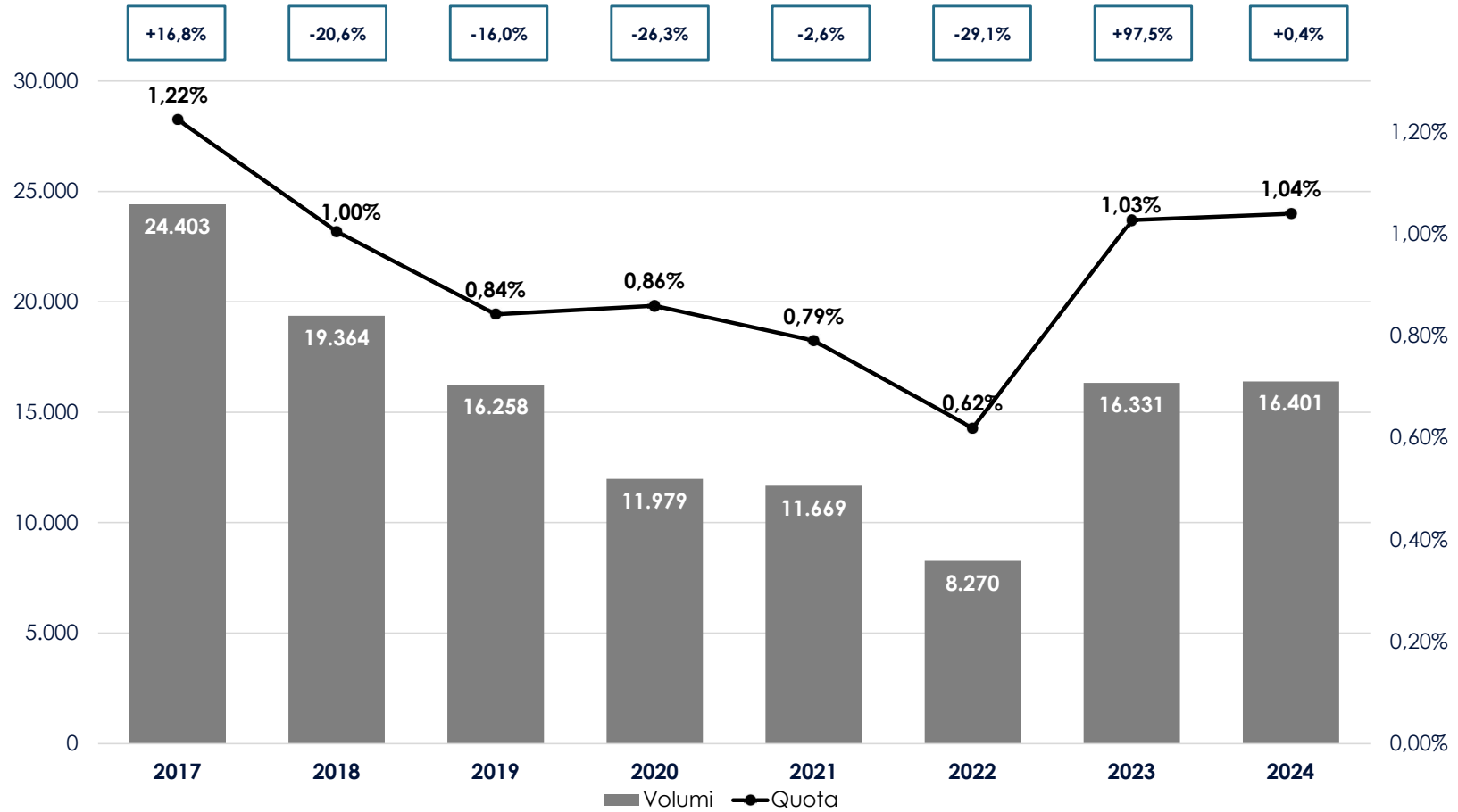
Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

34

Dopo anni di progressiva crescita, nello stesso segmento, la quota dei SUV inverte il trend e nel 2024 scende al 19,4%, per la flessione dei privati e del noleggio a lungo.



Immatricolazioni autoveature per segmento: D - BERLINE



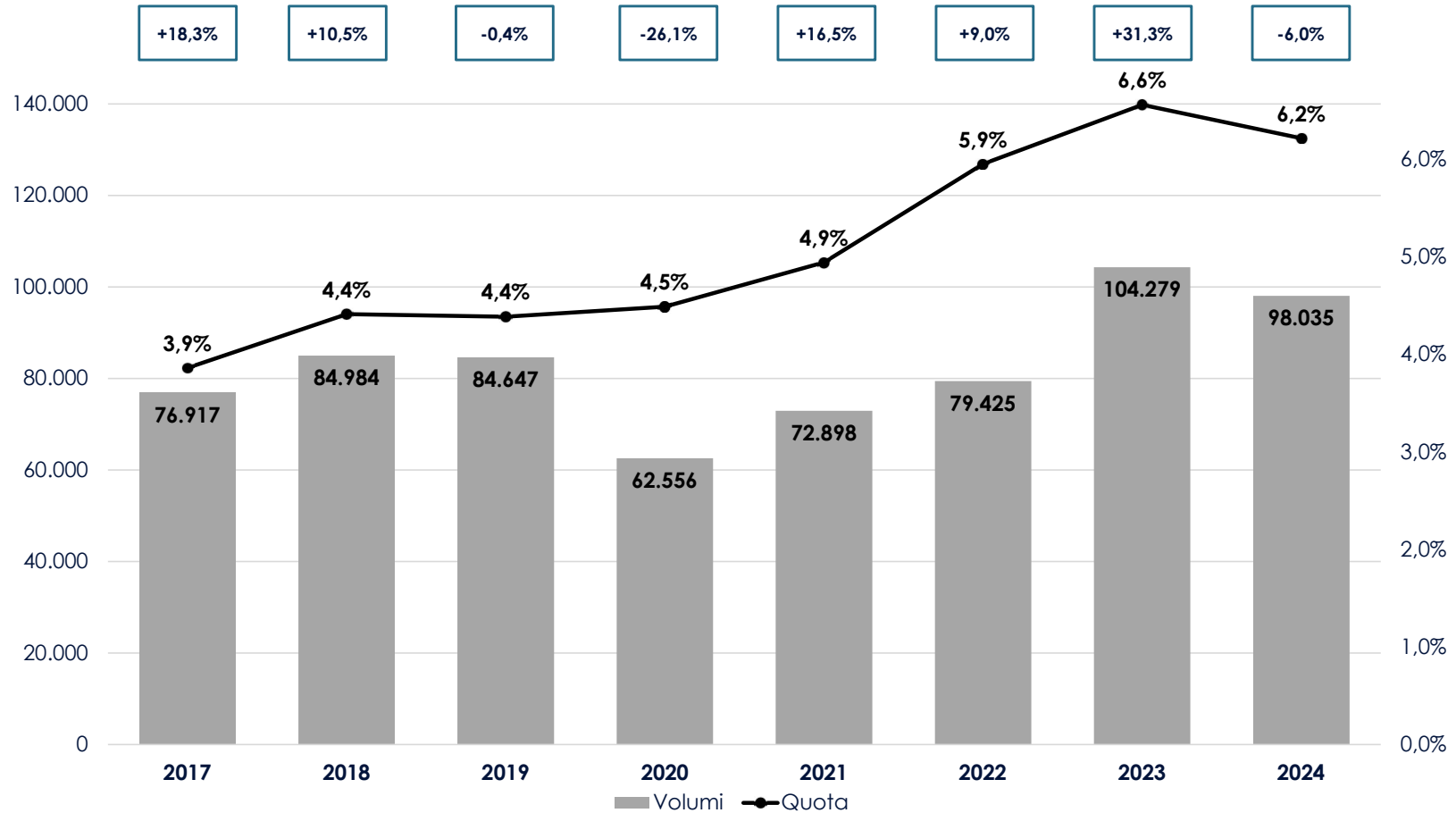
Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

35

Stabili le berline del segmento D, di poco superiori all'1% di share, quota recuperata nel 2023 dopo cali progressivi dal 2018.



Immatricolazioni autovetture per segmento: D - SUV



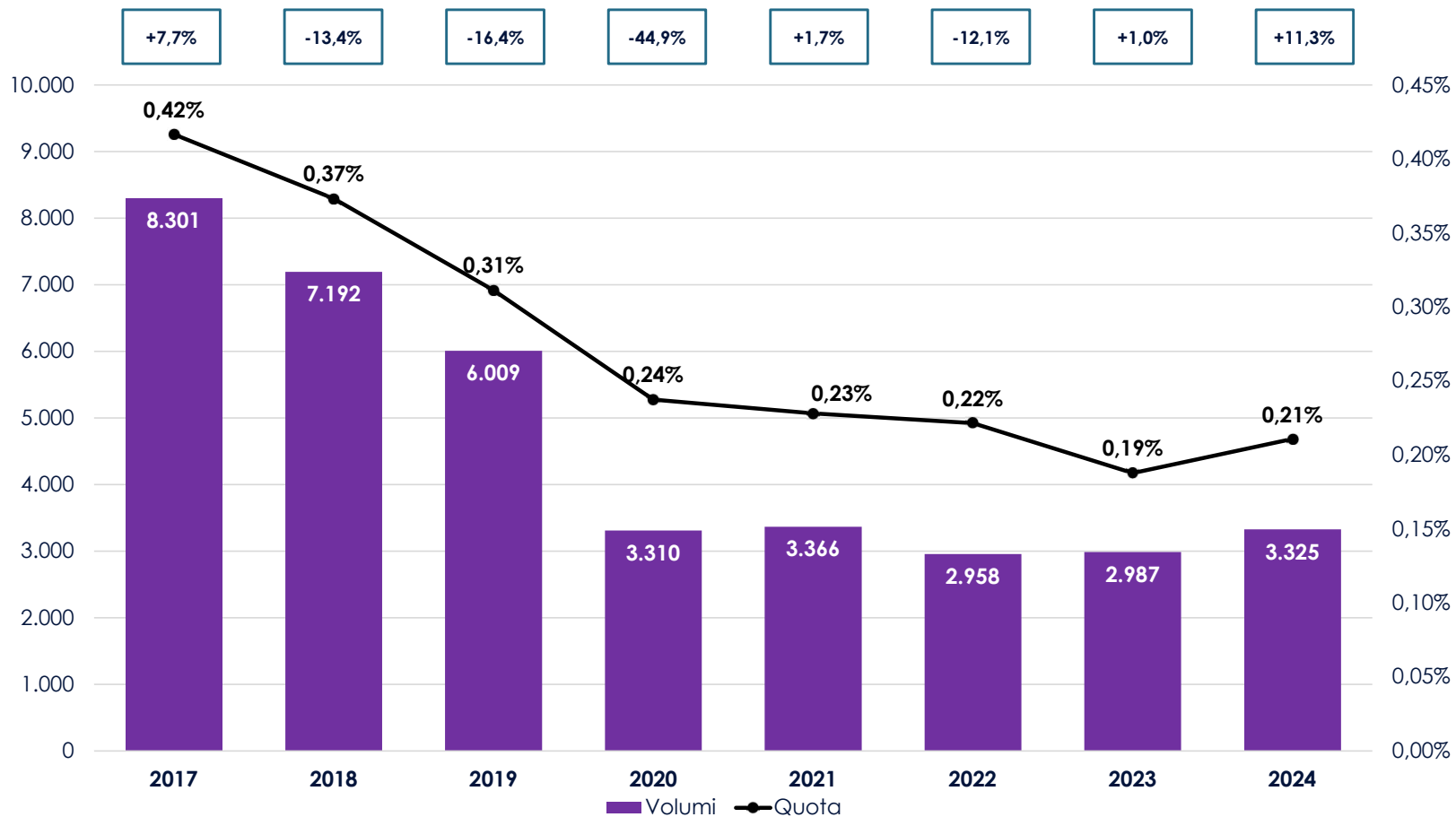
Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

36

Dopo anni di progressiva ascesa, nel 2024 arretra la quota dei SUV nel segmento D, al 6,2% del totale.



Immatricolazioni autoveature per segmento: E/F - BERLINE



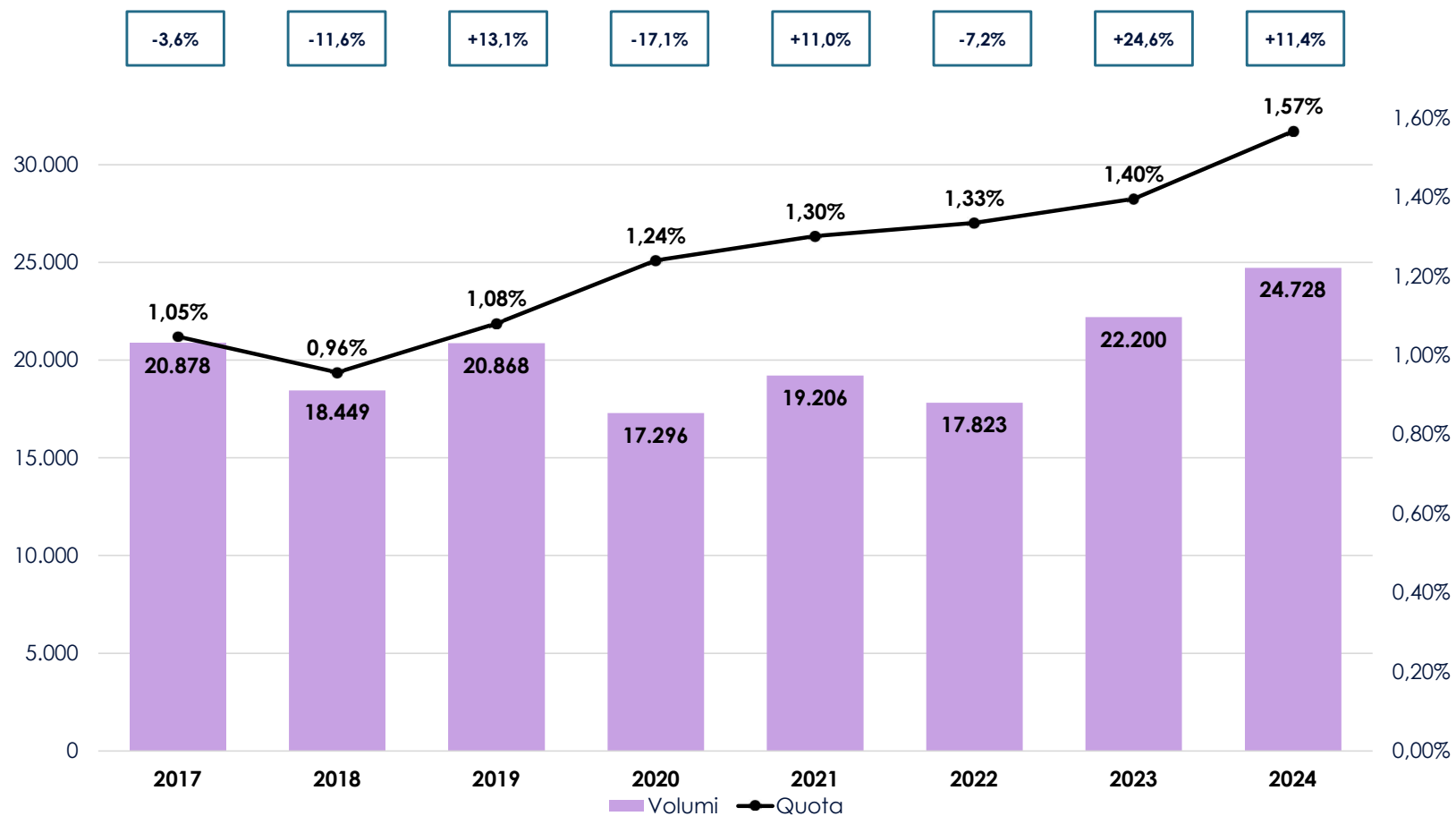
Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

37

Le berline nell'alto di gamma tornano allo 0,2% del totale mercato.



Immatricolazioni autovetture per segmento: E/F - SUV

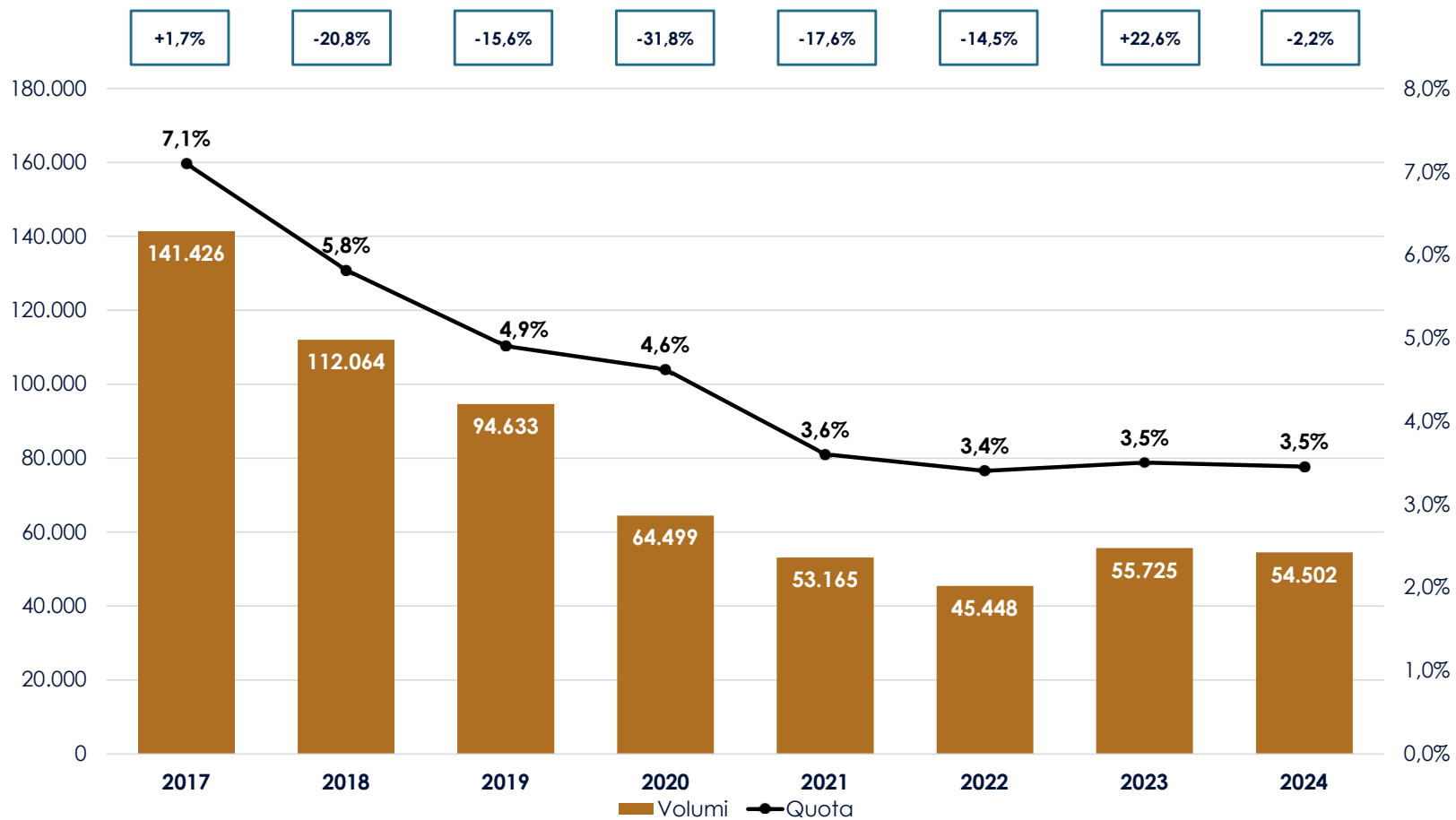


Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

38

Continuano a crescere i SUV nello stesso segmento, all'1,6% del totale mercato.

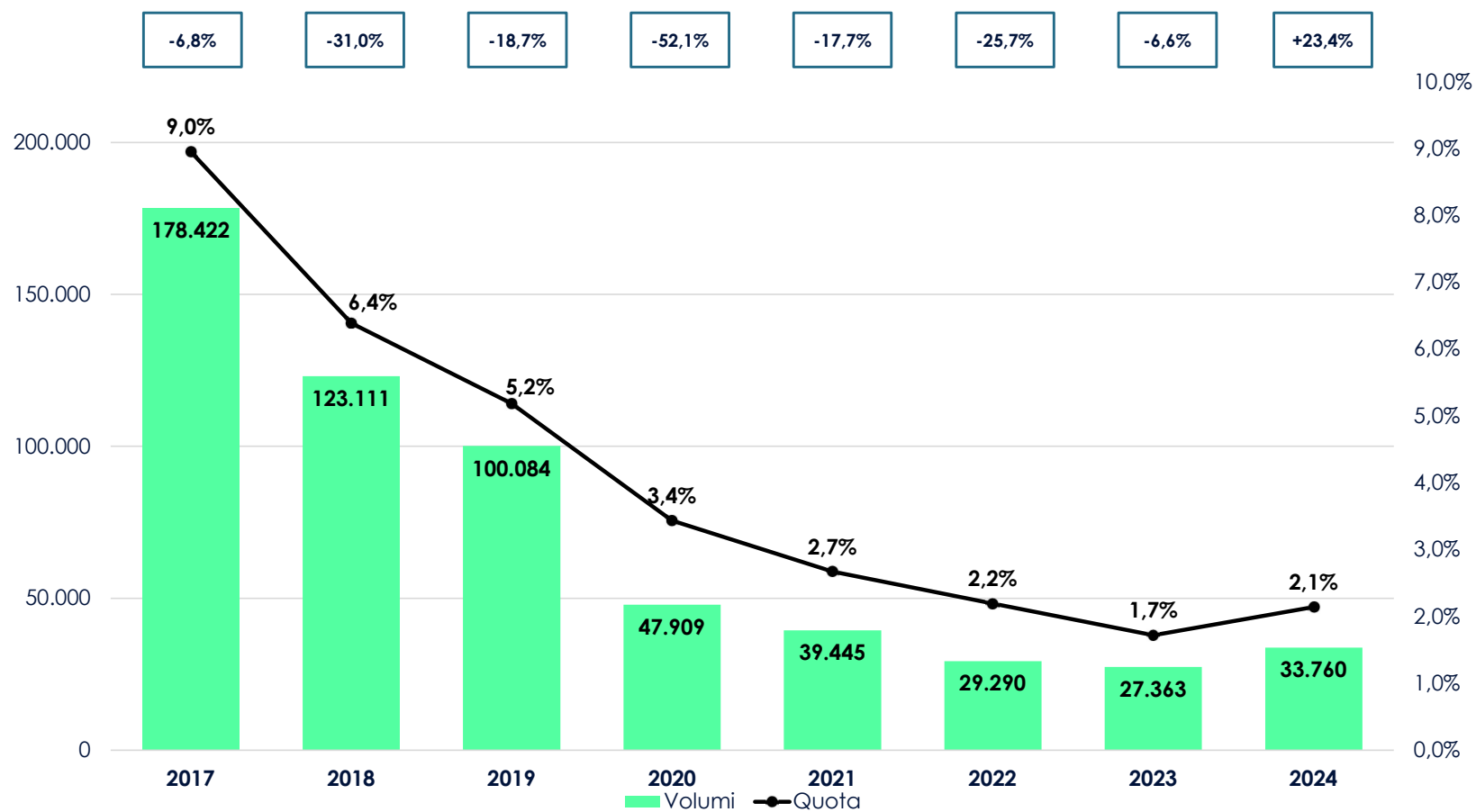
Immatricolazioni autovetture per segmento: Station Wagon



Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

Anche nel 2024 le station wagon confermano il 3,5% di quota.

Immatricolazioni autovetture per segmento: MPV

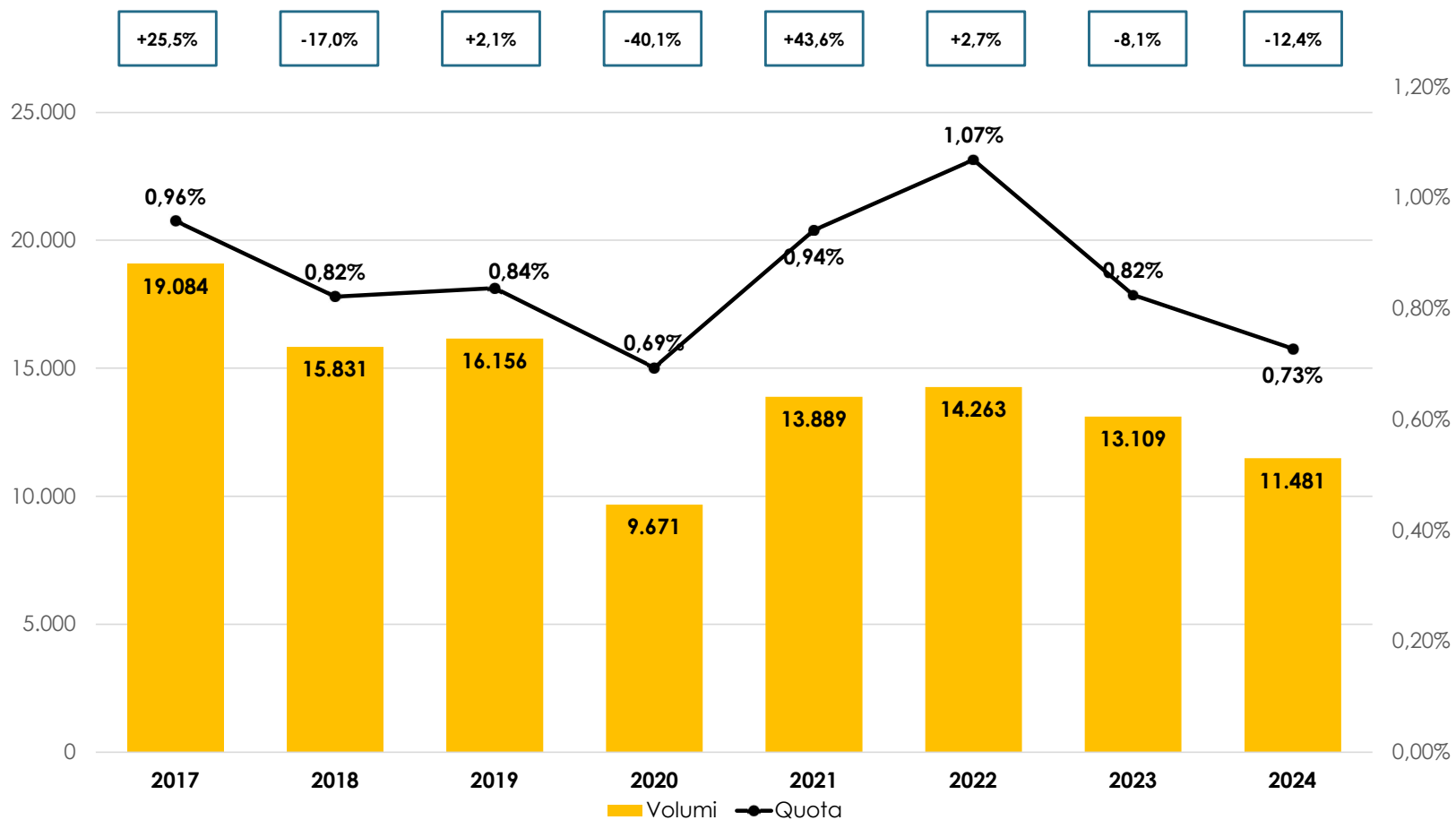


Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

Dopo anni di progressiva frenata, gli MPV recuperano quota di mercato al 2,1% del totale.



Immatricolazioni autovetture per segmento: Sportive



Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

41

In ulteriore calo le sportive, allo 0,7% di share ed in flessione in tutti i canali.

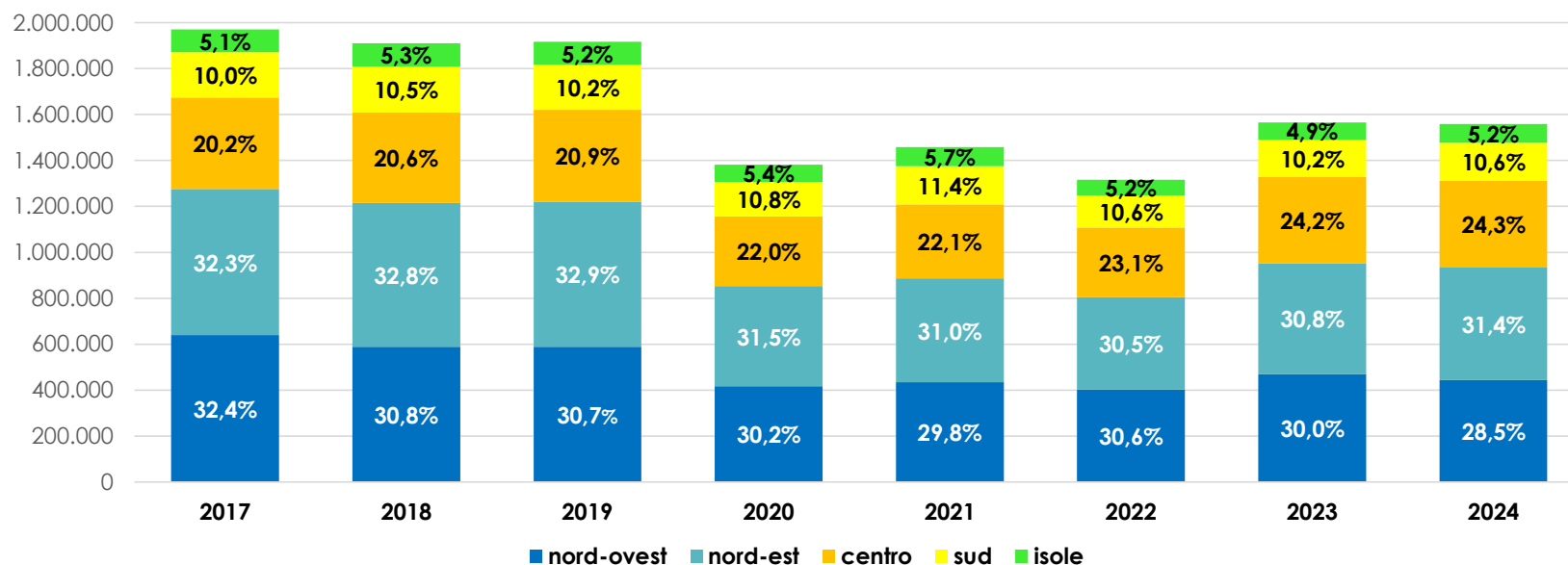
% 2024

Carrozzeria	18-29 anni	30-45 anni	46-55 anni	56-65 anni	oltre 65 anni	Totale
Crossover	36,0	55,8	51,9	51,0	47,1	50,3
Berline	60,6	34,7	37,1	37,5	42,2	39,5
Fuoristrada	1,9	5,0	6,6	7,6	7,7	6,4
Monovolume	0,3	1,4	1,1	1,0	0,9	1,0
S.Wagon	0,3	1,1	1,3	1,0	0,5	0,9
Multispazio	0,5	1,6	1,3	1,3	1,0	1,2
Cabrio e Spider	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3
Coupè	0,2	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3

Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione



Immatricolazioni per aree geografiche

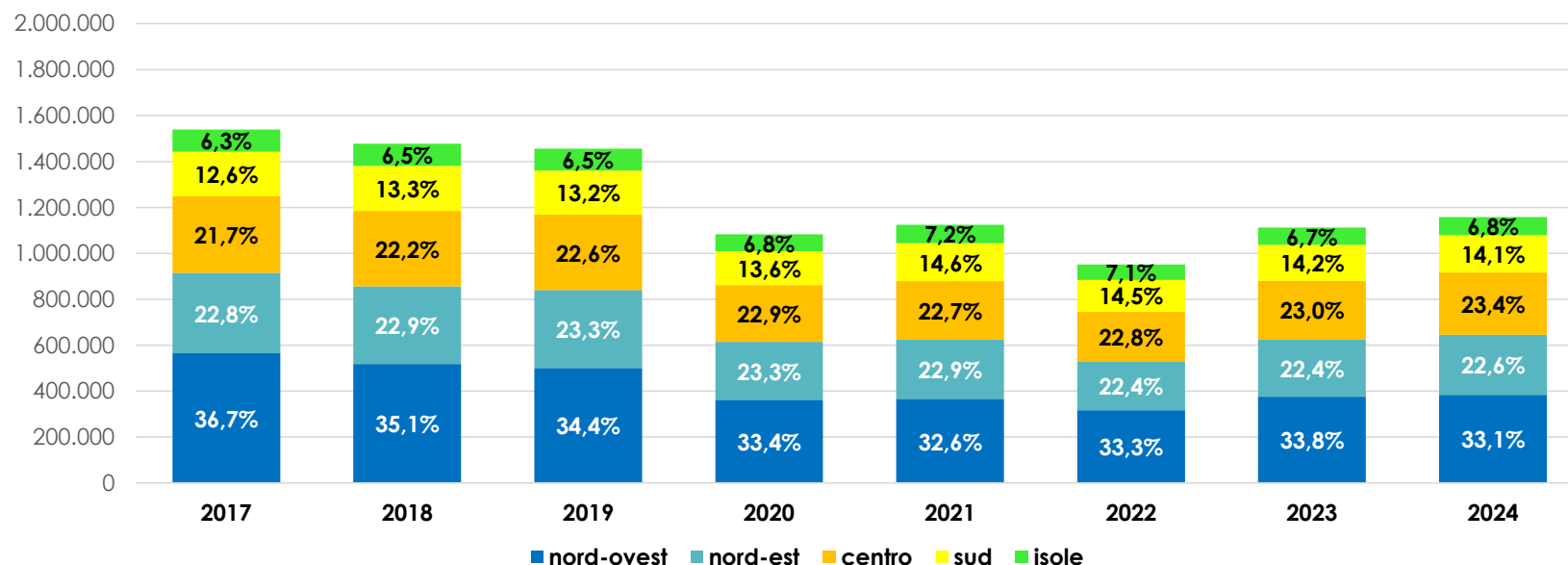


	2017 var. %	2018 var. %	2019 var. %	2020 var. %	2021 var. %	2022 var. %	2023 var. %	2024 var. %
nord-ovest	+11,7%	-7,9%	+0,1%	-29,2%	+4,1%	-7,3%	+16,7%	-5,4%
nord-est	+9,3%	-1,6%	+0,6%	-30,9%	+3,8%	-11,2%	+19,9%	+1,6%
centro	+4,2%	-1,1%	+2,0%	-24,2%	+5,9%	-5,8%	+24,6%	+0,1%
sud	+2,2%	+1,4%	-2,4%	-23,3%	+11,2%	-16,2%	+14,6%	+3,2%
isole	+4,3%	+1,6%	-1,1%	-25,4%	+10,0%	-16,4%	+10,8%	+6,2%

43

Il 2024 è stato caratterizzato da una crescita generalizzata delle immatricolazioni in tutte le aree geografiche del nostro Paese, tranne nel Nord Ovest. Questo ultimo cede 1,5 punti e si ferma al 28,5%, il Nord Est conferma la leadership salendo al 31,4% del totale. Stabile il Centro Italia, al 24,3% di quota sul totale, mentre crescono l'area meridionale e quella insulare, rispettivamente al 10,6% e 5,2%.

Aree geografiche al netto del noleggio



	2017 var. %	2018 var. %	2019 var. %	2020 var. %	2021 var. %	2022 var. %	2023 var. %	2024 var. %
nord-ovest	+9,8%	-8,3%	-3,2%	-27,8%	+1,2%	-13,5%	+18,5%	+2,2%
nord-est	+2,5%	-3,5%	+0,1%	-25,4%	+1,8%	-17,2%	+16,8%	+5,3%
centro	+4,4%	-1,7%	+0,1%	-24,7%	+3,4%	-15,3%	+18,0%	+6,0%
sud	+1,6%	+1,1%	-1,9%	-23,5%	+11,9%	-16,3%	+14,6%	+3,2%
isole	+3,2%	+0,1%	-1,4%	-22,6%	+10,0%	-17,2%	+11,0%	+5,9%

44

La stessa analisi al netto del noleggio porta il Nord Est in terza posizione con il 22,6% delle immatricolazioni (8,8 punti in meno dell'analisi precedente), superata dal Centro Italia, al 23,4% di share. Con il calo del Nord Est guadagnano in quota le altre aree geografiche e il Nord Ovest copre 1/3 di tutte le immatricolazioni.

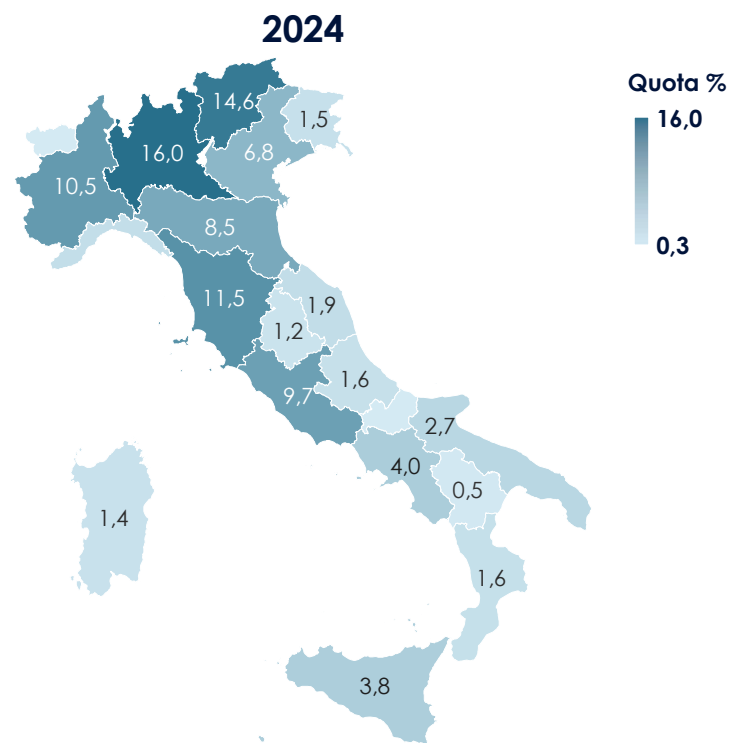
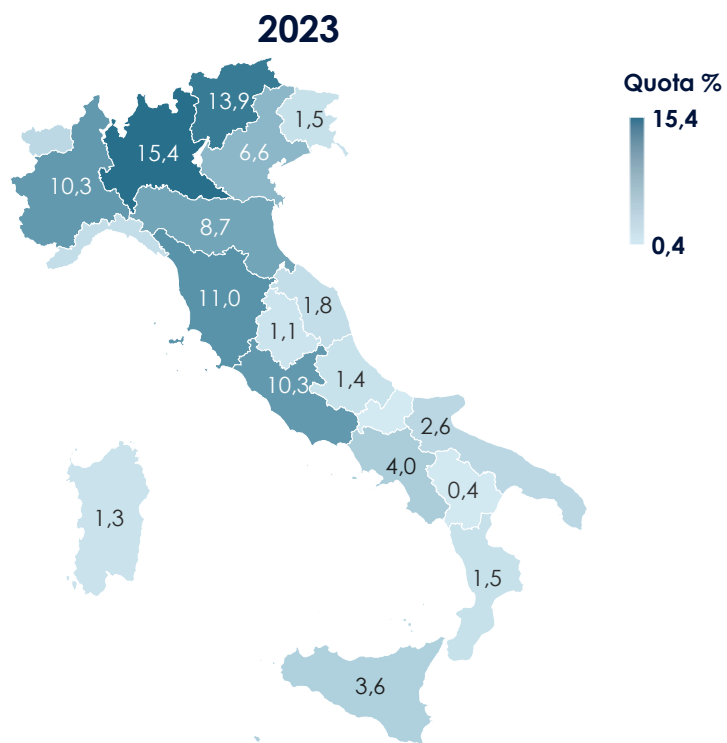


Regione	2019	var% 2019/2018	2023	var% 2023/2022	2024	var% 2024/2023
LOMBARDIA	328.470	+3,5%	240.948	+17,4%	248.642	+3,2%
TRENTINO ALTO ADIGE	297.714	+1,8%	218.103	+13,2%	227.085	+4,1%
TOSCANA	176.501	+0,6%	172.831	+26,7%	179.781	+4,0%
PIEMONTE	150.972	-15,2%	160.832	+58,8%	162.889	+1,3%
LAZIO	159.721	+6,2%	161.175	+27,5%	151.251	-6,2%
EMILIA ROMAGNA	148.573	-1,6%	136.904	+35,3%	132.757	-3,0%
VENETO	150.452	+1,9%	103.660	+18,6%	106.028	+2,3%
CAMPANIA	66.916	+1,1%	61.974	+14,1%	61.909	-0,1%
SICILIA	68.019	-1,1%	55.953	+11,9%	59.430	+6,2%
PUGLIA	58.475	-2,4%	41.033	+13,3%	42.433	+3,4%
MARCHE	40.309	-3,4%	27.641	+8,8%	29.091	+5,2%
LIGURIA	34.306	+1,5%	28.017	+21,1%	28.073	+0,2%
CALABRIA	28.710	-7,7%	23.049	+11,9%	24.859	+7,9%
ABRUZZO	29.018	-3,9%	21.392	+13,2%	24.239	+13,3%
FRIULI VENEZIA GIULIA	33.610	-5,8%	23.024	+13,4%	23.697	+2,9%
SARDEGNA	32.426	-0,9%	20.439	+7,9%	21.718	+6,3%
UMBRIA	24.687	-3,6%	16.556	+8,7%	18.337	+10,8%
BASILICATA	8.575	-5,1%	7.000	+5,4%	7.456	+6,5%
VALLE D'AOSTA	75.647	+26,9%	39.973	-45,2%	4.809	-88,0%
MOLISE	3.679	-3,7%	5.510	+88,4%	4.122	-25,2%
Totale	1.916.780	+0,3%	1.566.014	+19,0%	1.558.606	-0,5%

Nel 2024, in un quadro di generale crescita dei volumi, fa eccezione il pesantissimo calo della Valle d'Aosta, dove il noleggio è ormai praticamente nullo e quello più contenuto del Lazio (che retrocede in quota al 9,7%), sempre per la flessione del noleggio. Tra le regioni di maggior volume, in crescita la Lombardia (al 16%), per il contributo delle autoimmatricolazioni, il Trentino Alto Adige (al 14,6%), per la spinta del noleggio a breve, e la Toscana (all'11,5%) per gli acquisti dei privati.



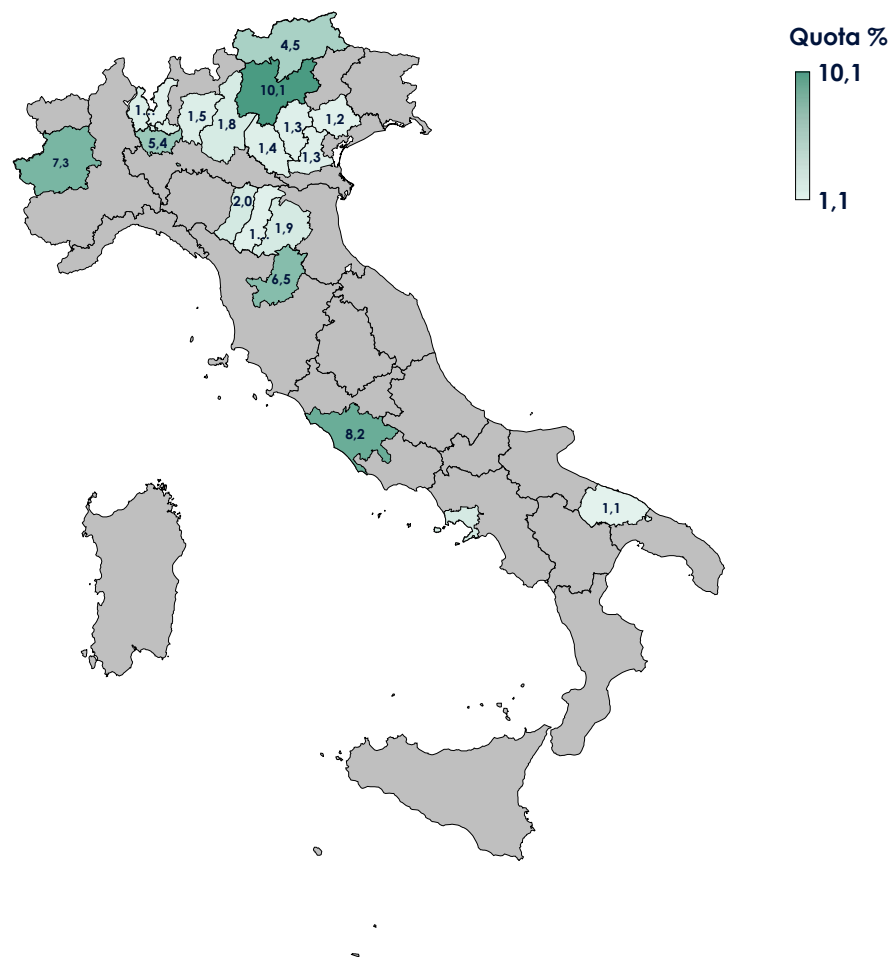
Immatricolazioni per regione





Immatricolazioni per provincia

Top 20	Provincia	2024	Var.% 2024/2023
1	Trento	157.299	-1,8
2	Roma	128.165	-8,0
3	Torino	113.706	+1,5
4	Firenze	101.782	+2,5
5	Milano	83.572	-1,5
6	Bolzano	69.786	+20,5
7	Reggio nell'Emilia	31.320	-23,9
8	Napoli	29.864	+6,7
9	Bologna	29.835	+6,2
10	Brescia	28.389	+6,1
11	Monza e della Brianza	25.230	+12,4
12	Varese	23.819	+5,0
13	Bergamo	23.142	+1,0
14	Verona	21.378	+3,8
15	Padova	20.997	+2,0
16	Vicenza	20.829	+1,8
17	Modena	19.624	+5,6
18	Treviso	17.984	+4,0
19	Como	17.882	+2,6
20	Bari	16.596	-0,3

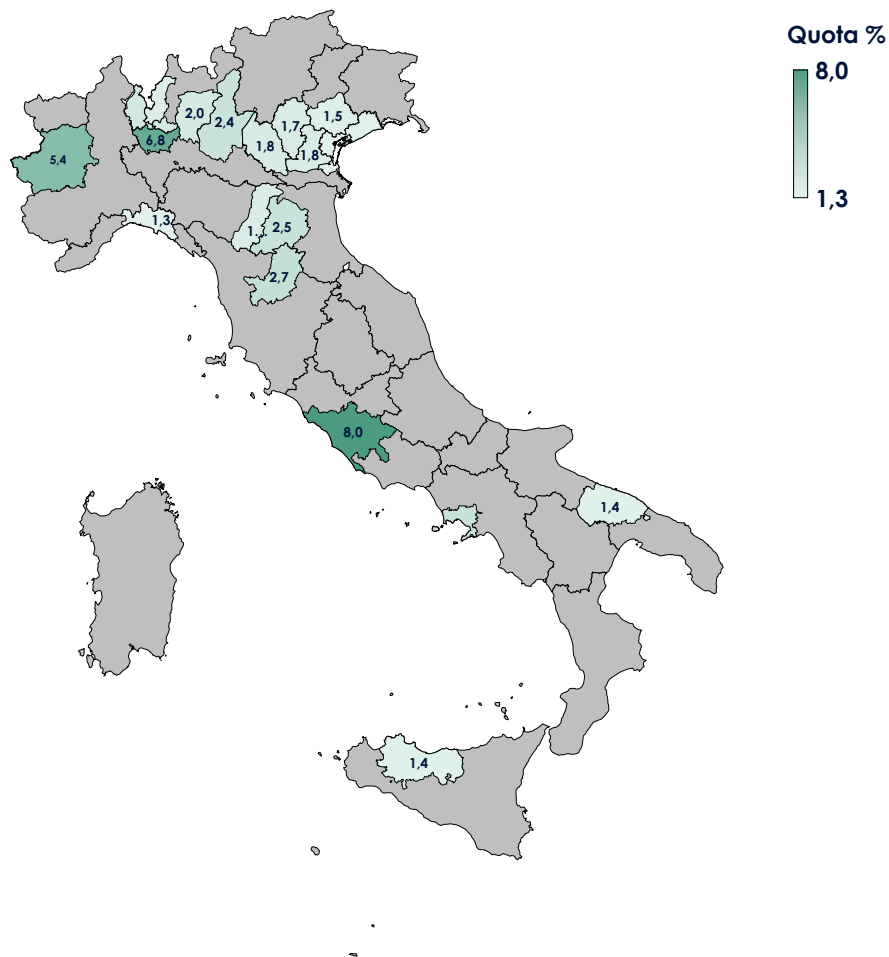


Nel 2024 la provincia con più immatricolazioni di autovetture è stata Trento, per il contributo delle registrazioni a società di noleggio con sede legale nella stessa provincia.



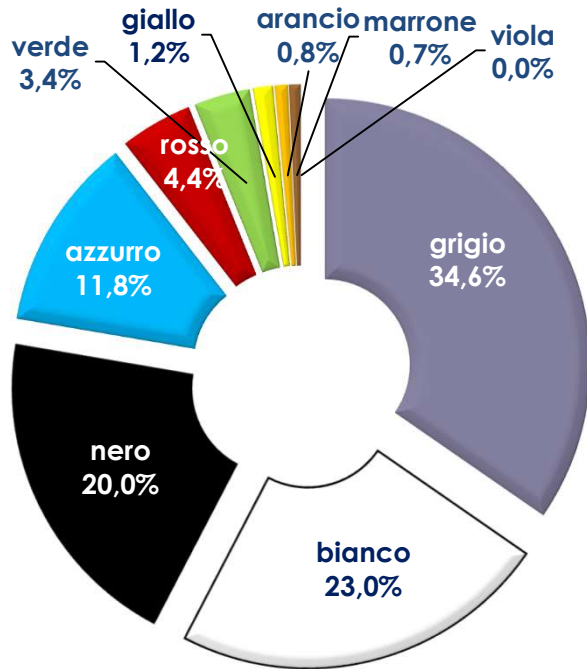
Immatricolazioni per provincia al netto del noleggio

Top 20	Provincia	2024	Var.% 2024/2023
1	Roma	92.537	+3,4
2	Milano	78.582	+1,3
3	Torino	62.464	-0,8
4	Firenze	30.995	+9,3
5	Napoli	29.474	+6,5
6	Bologna	28.816	+4,7
7	Brescia	27.976	+5,4
8	Varese	23.704	+5,1
9	Monza e della Brianza	23.156	+4,3
10	Bergamo	22.738	+0,4
11	Verona	20.556	+4,1
12	Padova	20.465	+4,9
13	Vicenza	20.251	+1,2
14	Modena	19.503	+5,5
15	Como	17.797	+2,5
16	Treviso	17.677	+4,5
17	Bari	16.327	-0,1
18	Palermo	16.151	+8,1
19	Venezia	15.765	+0,8
20	Genova	14.649	-0,3



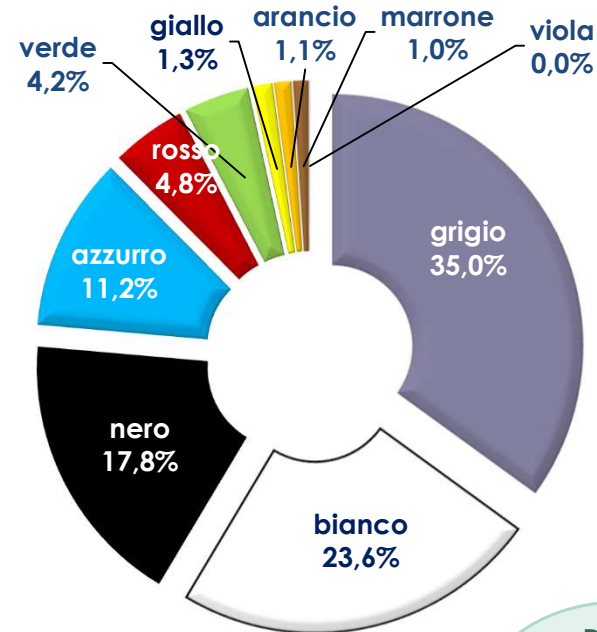
Al netto delle immatricolazioni uso noleggio, infatti, la provincia di Trento scende oltre la 20^a posizione.

2024



Totale mercato

Nota metodologica: i 10 colori selezionati sono quelli indicati dalla Normativa Quadro 2007/46 CE aggiornata nell'allegato 9 (colori) con il regolamento UE 385/2009



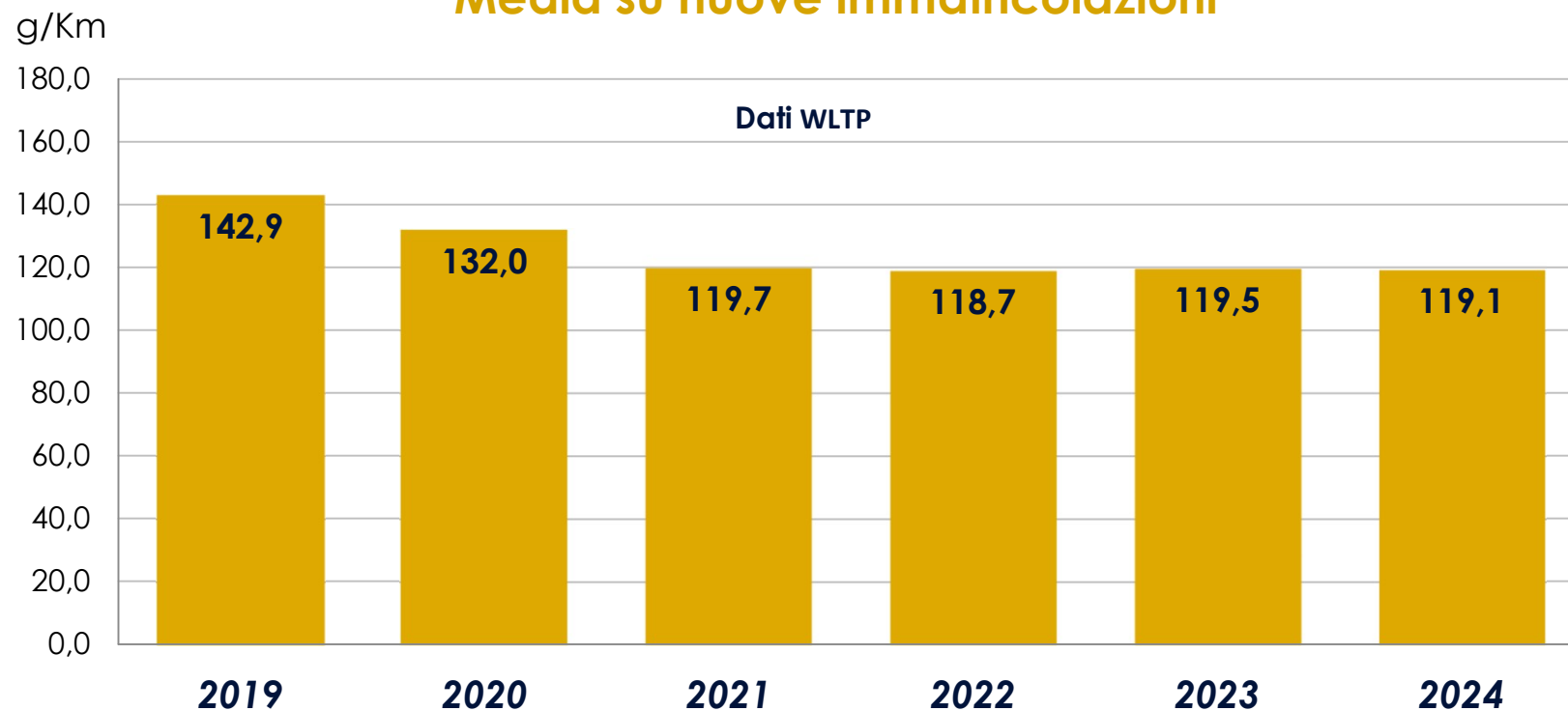
Totale privati

Donne:
 1) grigio 32,9%
 2) bianco 25,0%
 3) nero 16,8%

49

Nel 2024 il grigio rappresenta sempre il colore preferito dagli Italiani per la propria auto, seppur in contrazione al 34,6% delle preferenze, seguito da bianco (stabile al 23,0%) e nero (in crescita di 0,7 punti al 20,0%). Tra i soli acquirenti privati, è sostanzialmente invariata la classifica delle preferenze degli Italiani sul colore della propria auto e restringendo l'ambito alle preferenze delle sole donne, si confermano le tre posizioni sul podio, con una quota superiore del bianco.

Media su nuove immatricolazioni



Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

50

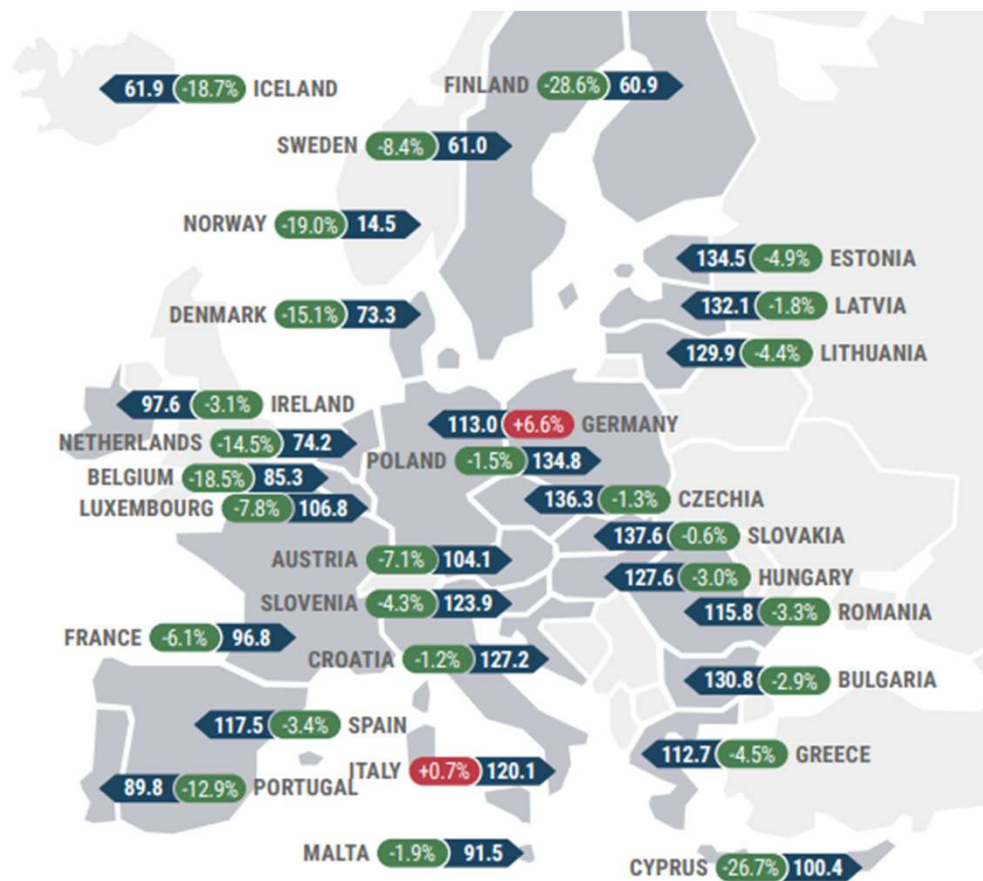
Dopo la risalita del 2023, le emissioni medie di CO₂ tornano in lieve calo a fine 2024 a 119,1 g/Km.

Fasce di CO ₂	2024 (quote %)						2024 (var.%)					
	Privati	Autoimm.	NLT	NBT	Società	Totale	Privati	Autoimm.	NLT	NBT	Società	Totale
fino a 20	4,3	4,3	7,6	1,4	9,1	5,1	15,3	-27,2	21,4	-31,9	2,3	8,4
21-60	1,4	2,8	5,2	1,5	4,3	2,4	-30,2	-24,6	-45,8	-64,2	-2,8	-37,6
61-135	73,8	71,3	54,7	63,4	36,2	67,3	7,2	19,7	-21,9	39,2	-6,8	3,1
tot. fino a 135	79,5	78,4	67,5	66,4	49,6	74,8	6,7	13,4	-21,4	27,8	-4,9	1,3
136-190	18,5	19,0	29,7	30,2	32,7	22,1	-7,3	0,4	-14,3	20,5	-5,1	-6,9
191-210	0,7	0,6	1,7	1,5	6,0	1,2	-2,0	-10,2	58,9	18,7	0,3	11,4
211-240	0,5	0,5	0,7	0,8	4,8	0,8	-2,9	-16,8	-9,4	-1,3	-4,4	-5,5
240-290	0,2	0,2	0,2	0,3	2,7	0,3	-4,8	30,6	47,6	22,6	-2,9	4,6
oltre 290	0,1	0,1	0,0	0,1	1,1	0,1	17,5	1,5	43,5	7,9	15,8	15,8
tot. > 190	19,9	20,4	32,3	32,8	47,3	24,5	-7,0	-0,2	-11,8	19,7	-3,8	-5,9
n.d.*	0,6	1,3	0,2	0,8	3,1	0,7	19,4	40,7	15,4	-39,2	18,2	15,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	3,7	10,6	-18,5	23,9	-3,8	-0,5

Prosegue la crescita delle immatricolazioni delle fasce di CO₂ interessate dall'Ecobonus fino a 135 g/Km, fatta eccezione per la 21-60 g/Km, che segna una pesante flessione del 38% per la flessione di tutti i canali. La fascia 0-20 g/Km che interessa le vetture elettriche pure, cresce fra i privati, noleggio a lungo termine e società.



Europa: Emissioni medie di CO₂ Anno 2023



Media nuove immatricolazioni (g/Km)

● 2023¹ average emissions (g CO₂/km) ● % change 23/22 ● % change 23/22



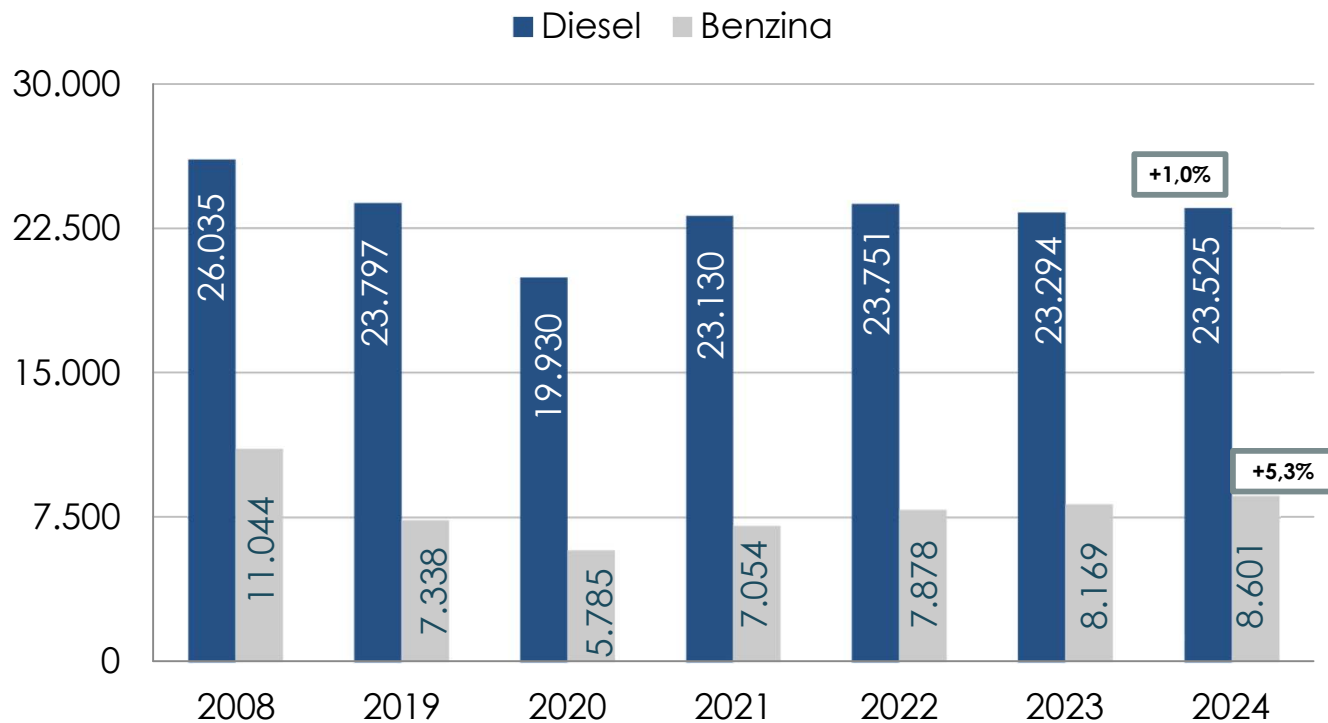
Fonte: ACEA su dati EEA, in WLTP

52

Nel 2023 In Europa si registra una flessione generalizzata delle emissioni medie di CO₂ delle auto di nuova immatricolazione, fatta eccezione per Germania e Italia. Fra i Major Markets Europei, si passa dai 96,8 g/Km di CO₂ della Francia, dove è più alta la quota di mercato di auto elettriche pure e plug-in, ai 120,1 g/Km dell'Italia, una performance ben peggiore della media dei 27 Paesi EU, pari a 107,8 g/Km.

Consumi carburante (000/tonn)

Migliaia di tonn.



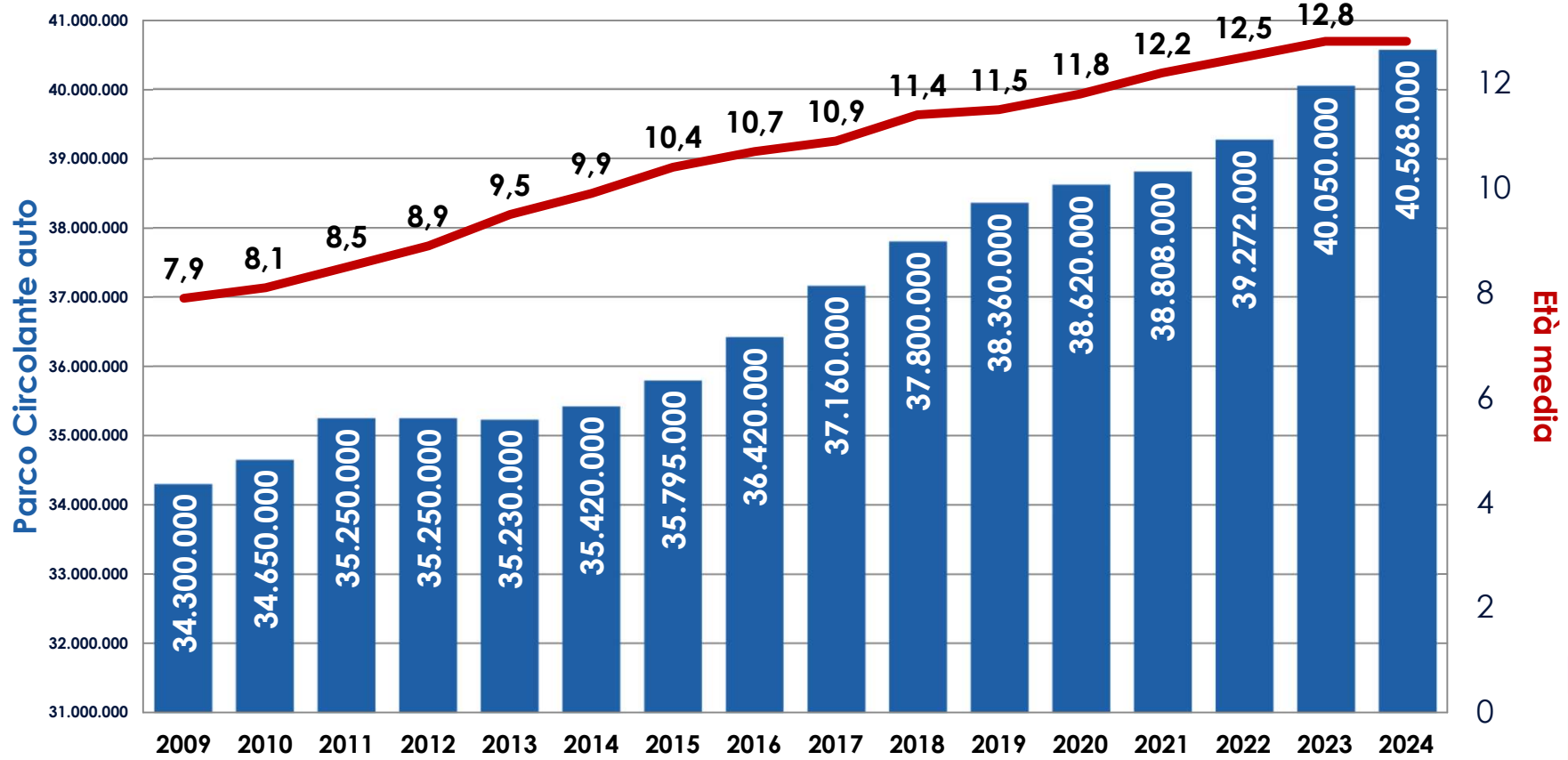
Fonte: Ministero dello Sviluppo Economico

53

Prosegue la risalita dei consumi di benzina, dopo il crollo del 2020, con un aumento del 5,3% nel 2024 e un volume ben al di sopra del pre-pandemia. Recupera leggermente il diesel sul 2023.



Invecchiamento parco circolante reale

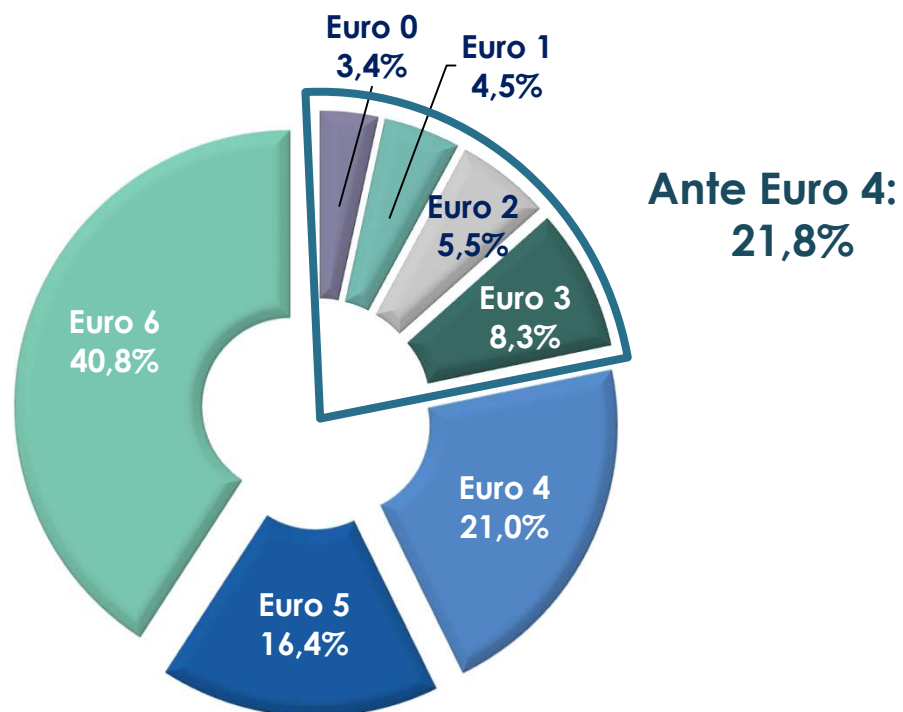


Fonte: parco realmente circolante stima UNRAE; età media ACI

54

A fine 2024 il parco circolante delle autovetture stimato da UNRAE tocca i 40,568 milioni di unità. L'età media del parco dovrebbe rimanere allineata sui 12,8 anni del 2023, in progressiva crescita dal 2009, per il contesto globale e la conseguente debolezza del mercato auto che ne rallenta il processo di rinnovo, con effetti negativi sulla salute dei cittadini e sull'ambiente.

Parco circolante autovetture al 31.12.24* per Direttiva Euro

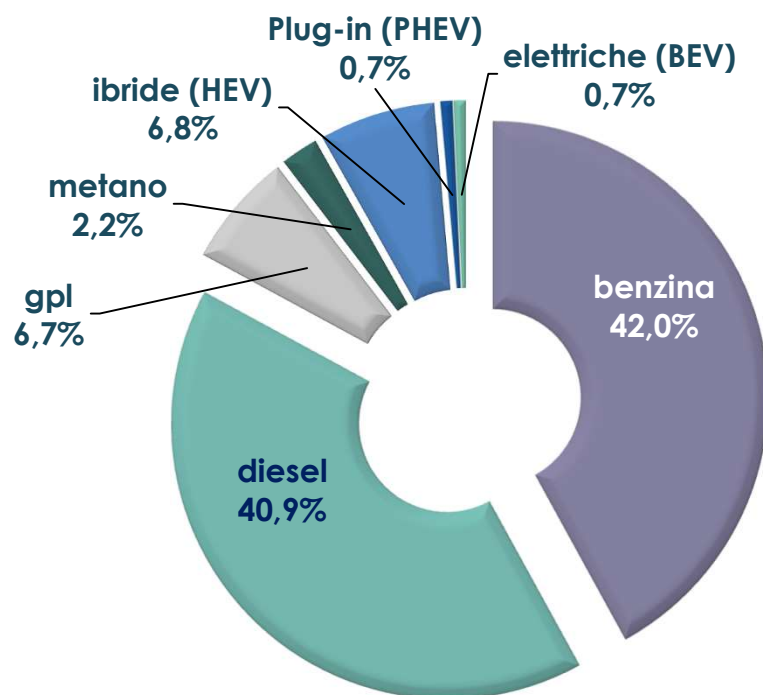


Totale: 40.568.000

* stima UNRAE

La fotografia del parco circolante delle autovetture al 31 Dicembre 2024 per direttiva di emissione evidenzia come ancora un 21,8% di auto circolanti in Italia sia ante Euro 4, ossia con oltre 19 anni di età, confermando l'esigenza di svecchiamento del parco.

Parco circolante autovetture al 31.12.24* per alimentazione



Parco auto al 31.12.2024*	
Benzina	17.057.000
Diesel	16.602.000
Gpl	2.705.000
Metano	890.000
Ibride (HEV)	2.746.000
Plug-in (PHEV)	288.000
Elettriche (BEV)	280.000
Totale	40.568.000

* stima UNRAE

56

Il parco circolante delle autovetture per alimentazione evidenzia come lo stesso sia composto per l'82,9% da auto a benzina e diesel; in crescita le ibride al 6,8% e le auto a Gpl al 6,7% di quota. Seppur ancora poco rappresentative, in crescita le vetture elettriche pure a 280.000 auto circolanti a fine 2024 e le Plug-in a 288.000 unità (complessivamente l'1,4% del totale del parco circolante).

	2019	2023	2024*	Var.% '24/'23
Totale trasferimenti di proprietà (incluse minivolture)	5.614.305	5.037.355	5.410.612	+7,4
Minivolture	2.534.630	2.164.628	2.314.414	+6,9
Trasferimenti di proprietà (al netto minivolture)	3.079.675	2.872.727	3.096.198	+7,8
Rapporto usato** su nuovo	1,6	1,8	2,0	
Età media trasferimenti (al netto delle minivolture)	9,1	10,7	10,6	-0,9

* dati provvisori

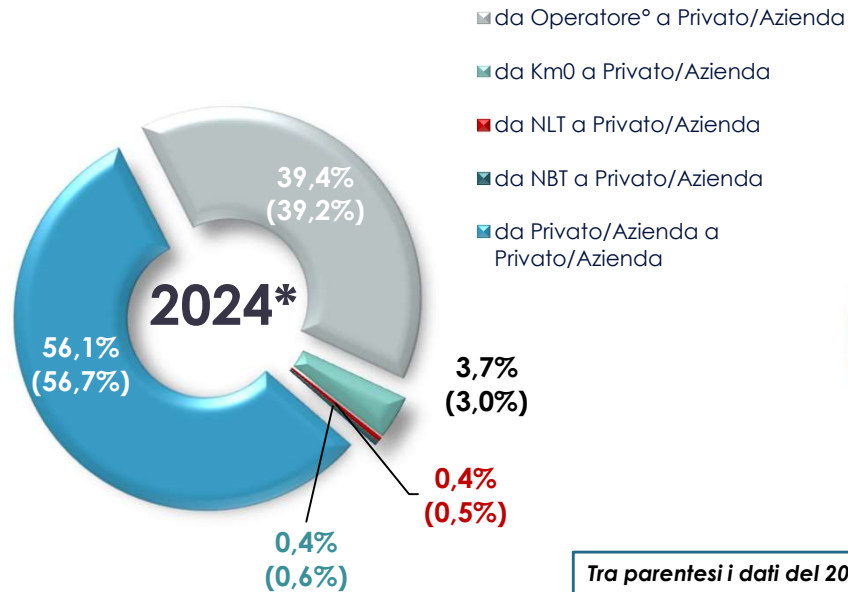
** trasferimenti al netto delle minivolture

57

Secondo i dati quasi definitivi, anche nel 2024 il mercato delle auto usate segna una crescita in volume del 7,4% con circa 5,411 milioni di passaggi di proprietà.

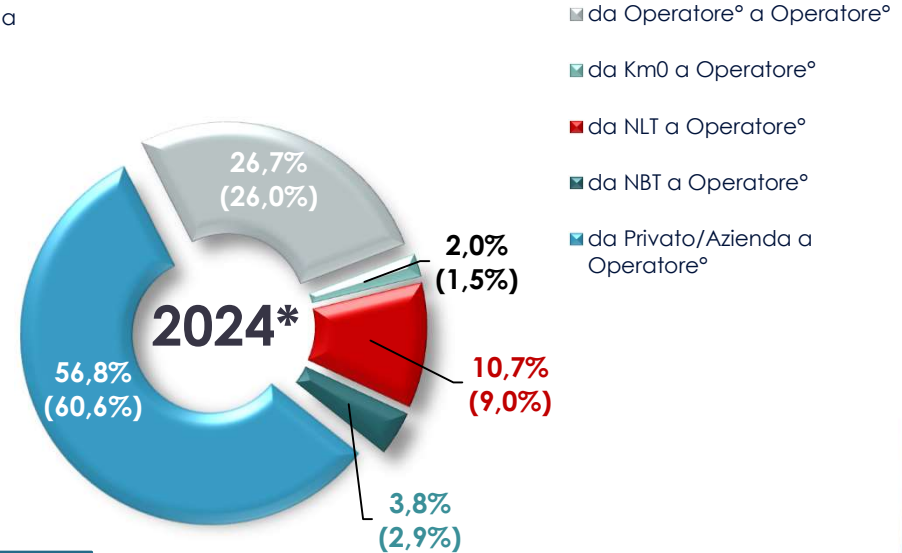
Un incremento del 7,8% interessa i trasferimenti netti, le minivolture (i trasferimenti temporanei agli operatori in attesa della rivendita al cliente) crescono del 6,9%. L'anzianità media delle vetture trasferite rimane leggermente al di sotto del 2023, portandosi a 10,6 anni.

Trasferimenti di proprietà (al netto delle minivolture)



* dati provvisori

Minivolture



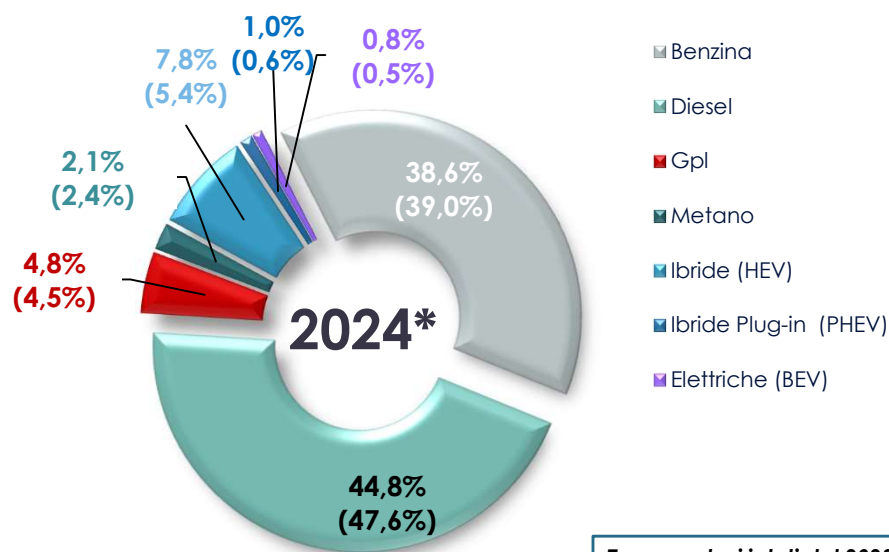
° Operatore: Casa auto, Concessionaria, Commerciante

Tra parentesi i dati del 2023

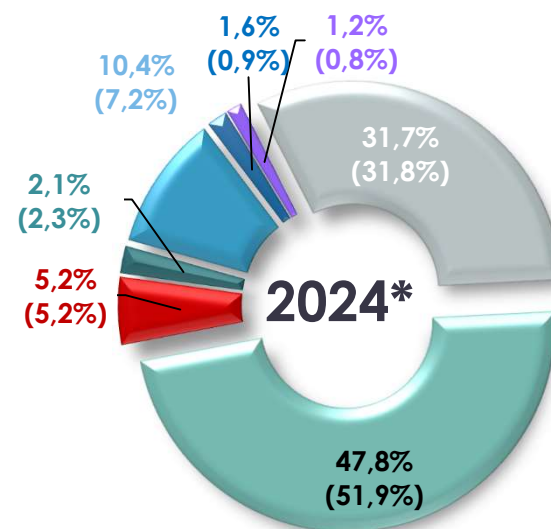
Nel 2024 scende al 56,1% la quota di trasferimenti di proprietà realizzati tra Privati o Aziende (-0,6 punti). Recuperano 0,2 punti al 39,4% quelli da operatore a cliente finale. Crescono quelli provenienti da Km0 (al 3,7%), mentre cedono quelli dal noleggio a lungo (0,4%) e dal noleggio a breve (0,4%). Fra le minivolture scendono al 56,8% (-0,8 p.p.) i privati o società che permutano la propria vettura, mentre recuperano 0,7 punti i ritiri da parte degli operatori.

Trasferimenti di proprietà e minivolture per alimentazione (quote %)

Trasferimenti di proprietà (al netto delle minivolture)



Minivolture



Tra parentesi i dati del 2023

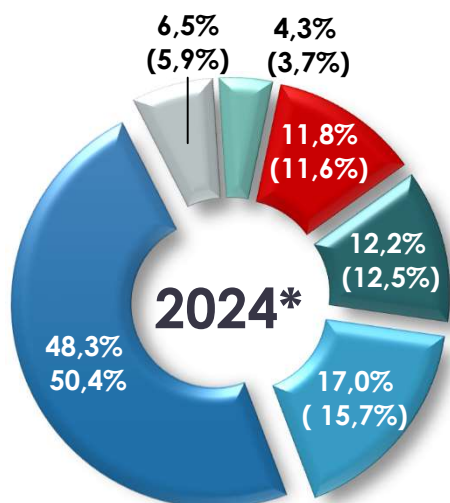
* dati provvisori

° Operatore: Casa auto, Concessionaria, Commerciante

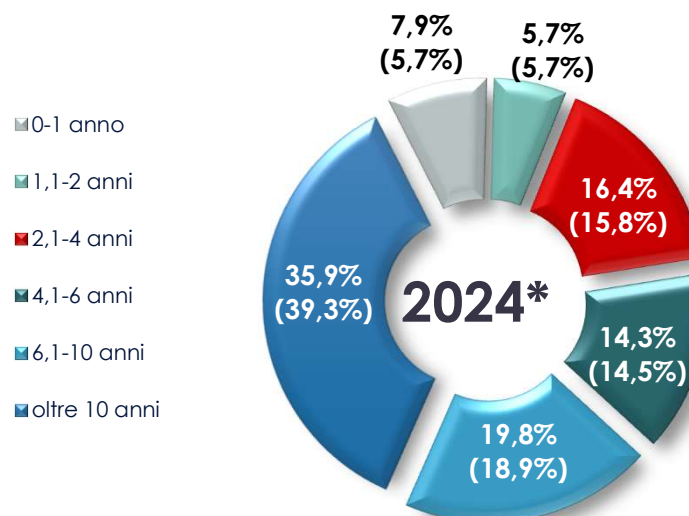
Nel 2024 scende al 44,8% (-2,8 p.p.) la quota di trasferimenti di proprietà di vetture diesel, che rimane la motorizzazione preferita nel mercato dell'usato, seguita dal motore a benzina che perde 0,4 punti e si porta al 38,6% del totale trasferimenti. Al terzo posto salgono le ibride al 7,8% (+2,4 p.p.), seguite dal Gpl al 4,8% (+0,3 p.p.) e dal metano al 2,1% (-0,3 p.p.). Crescono anche i trasferimenti di auto plug-in (PHEV), all'1,0% del totale e delle elettriche pure (BEV) allo 0,8%.

Nelle minivolture scende al 47,8% il diesel (-4,1 punti), rimane stabile il benzina e il Gpl, in crescita le motorizzazioni a basso impatto o nullo (HEV, PHEV e BEV) complessivamente al 13,2% del totale.

Trasferimenti di proprietà (al netto delle minivolture)



Minivolture



Tra parentesi i dati del 2023

* dati provvisori

Perdono oltre 2 punti, al 48,3% di quota i trasferimenti netti di vetture con oltre 10 anni di anzianità. Cresce al 17,0% la quota delle auto da 6 a 10 anni e un recupero di 0,2 punti interessa quella delle vetture da 2 a 4 anni (11,8%). In crescita anche le auto più fresche (da 0 a 1 anno e da 1 a 2 anni), rispettivamente al 6,5% e 4,3%. In leggera contrazione la quota delle auto da 4 a 6 anni (12,2%). Un trend sostanzialmente analogo interessa le minivolture, con un calo più accentuato per le vetture con oltre 10 anni di età.



Rapporto usato / circolante

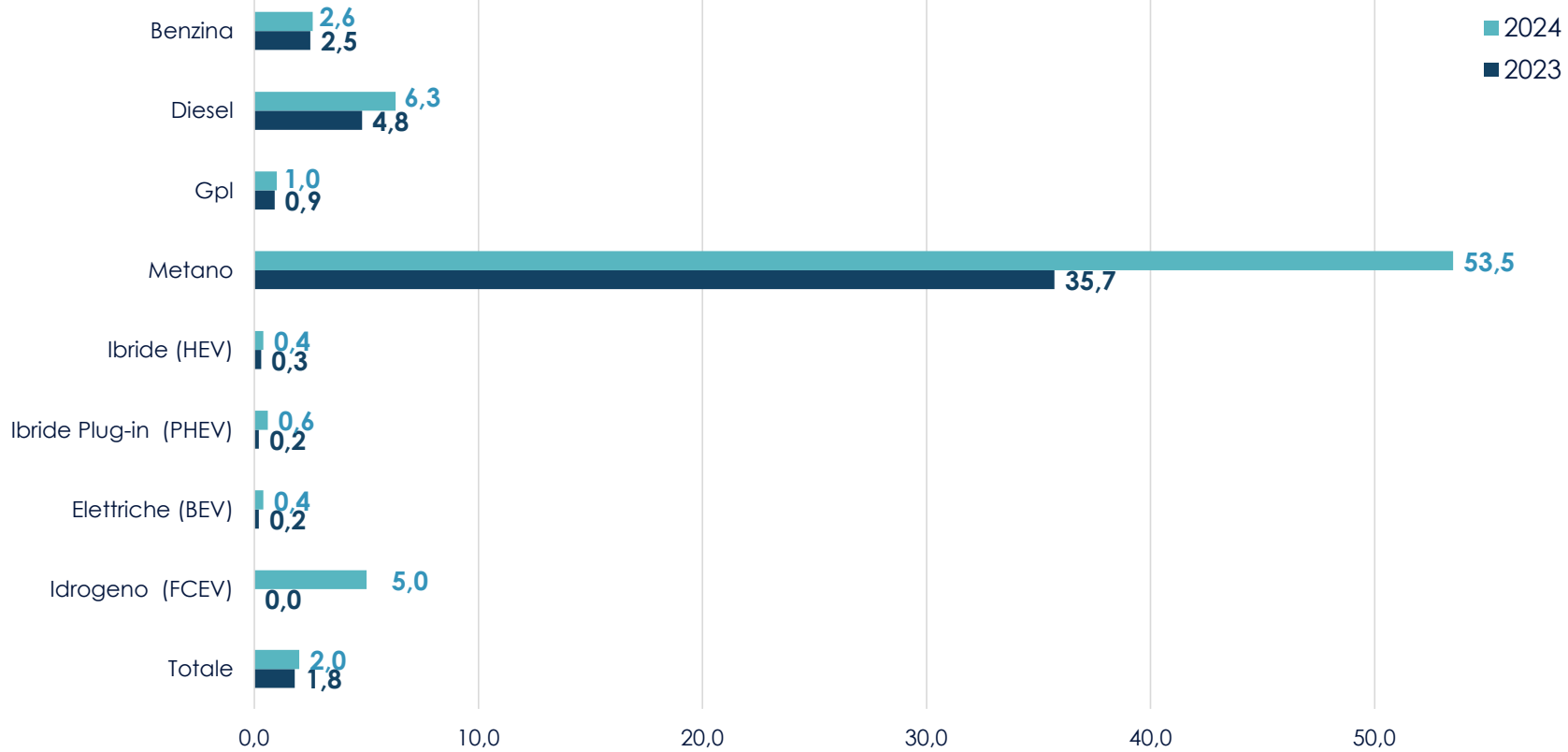
Direttiva di emissione	Circolante autovetture al 31/12/2023	Trasferimenti Netti 12 mesi 2024	Trasferimenti Netti su Circolante
Euro 0	3,5%	0,7%	1,5%
Euro 1	4,7%	0,6%	1,0%
Euro 2	5,9%	2,9%	3,8%
Euro 3	9,1%	7,0%	5,9%
Euro 4	22,4%	22,1%	7,6%
Euro 5	16,9%	18,4%	8,4%
Euro 6+ elettr.	37,5%	48,2%	9,9%
Totale	100,0%	100,0%	7,7%

Alimentazione	Circolante autovetture al 31/12/2023	Trasferimenti Netti 12 mesi 2024	Trasferimenti Netti su Circolante
Benzina	42,6%	38,6%	7,0%
Diesel	42,2%	44,8%	8,2%
Gpl	6,5%	4,8%	5,7%
Metano	2,3%	2,1%	7,3%
Ibride (HEV)	5,3%	7,8%	11,4%
Ibride Plug-in (PHEV)	0,6%	1,0%	12,9%
Elettriche (BEV)	0,5%	0,8%	11,2%
Totale	100,0	100,0	7,7%

61

Nel complesso, per 100 auto circolanti, nell'intero 2024 ne sono state acquistate 7,7 usate.

Rapporto usato* / nuovo



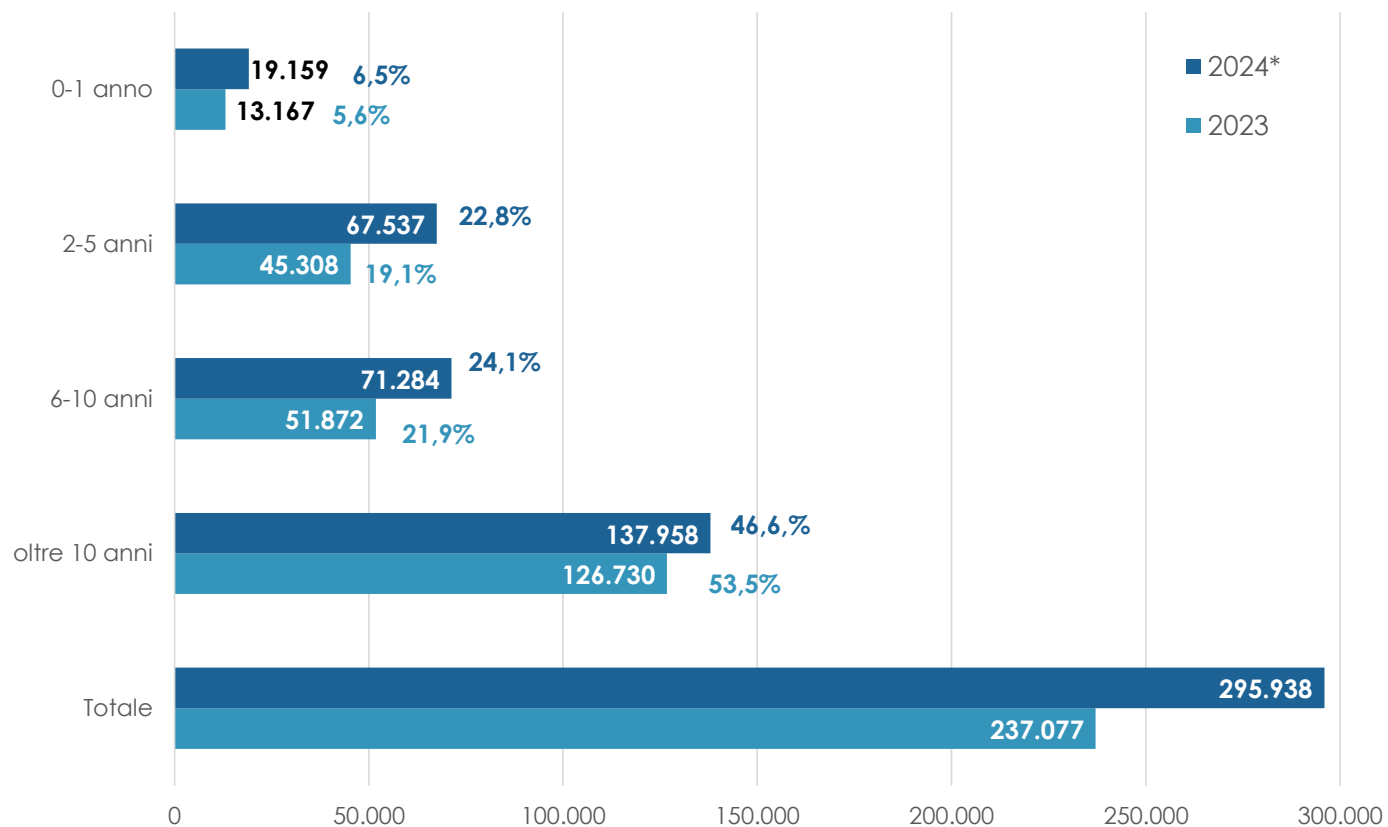
*trasferimenti al netto delle minivolture

62

Nel 2024 sul mercato italiano sono state acquistate complessivamente 3,096 milioni di autovetture usate e 1,578 autovetture nuove (per un totale di 4.673.960 unità, +4,7% rispetto allo stesso periodo 2023), con un rapporto usato/nuovo in crescita: per ogni auto nuova ne sono state acquistate 2,0 usate (1,8 in gennaio-dicembre 2023).



Esportazioni di autovetture per anzianità



* dati provvisori

63

Nel 2024 le esportazioni di autovetture segnano un forte incremento rispetto al 2023: +24,8%, con quasi 296.000 unità.

Il 46,6% delle esportazioni è rappresentato da vetture con oltre 10 anni di età, che crescono dell'8,9% in volume e cedono rappresentatività. In sostenuta crescita le esportazioni di auto con età da 6 a 10 anni (+37,4%), che salgono al 24,1% di quota, e quelle tra i 2 e i 5 anni (+49,1%), al 22,8% di share. In aumento del 45,5% quelle da 0 a 1 anno, al 6,5% del totale.

Esportazioni di autovetture per Paese

Paese di destinazione	Anno 2023	Quota %	Anno 2024*	Quota %	var.% '24/'23*
BULGARIA	63.463	26,8	70.761	23,9	+11,5
POLONIA	21.247	9,0	29.806	10,1	+40,3
ROMANIA	16.795	7,1	23.898	8,1	+42,3
FRANCIA	14.514	6,1	23.580	8,0	+62,5
BELGIO	12.527	5,3	20.558	7,0	+64,1
ALBANIA	14.830	6,3	15.110	5,1	+1,9
SLOVENIA	12.470	5,3	14.229	4,8	+14,1
GERMANIA	9.502	4,0	12.588	4,3	+32,5
UNGHERIA	9.514	4,0	10.725	3,6	+12,7
LITUANIA	7.465	3,2	9.232	3,1	+23,7
SLOVACCHIA	6.553	2,8	8.931	3,0	+36,3
CROAZIA	6.311	2,7	7.930	2,7	+25,7
REPUBBLICA CECA	5.635	2,4	6.108	2,1	+8,4
AUSTRIA	4.216	1,8	5.200	1,8	+23,3
SPAGNA	5.422	2,3	4.734	1,6	-12,7
GRECIA	3.229	1,4	4.109	1,4	+27,3
OLANDA	3.204	1,4	4.059	1,4	+26,7
BOSNIA ERZEGOVINA	1.120	0,5	1.919	0,7	+71,3
MOLDAVIA	1.443	0,6	1.877	0,6	+30,1
DANIMARCA	455	0,2	1.797	0,6	+294,9
altri	17.162	7,0	18.787	6,3	+9,5
Totale	237.077	100,0	295.938	100,0	+24,8

* dati provvisori

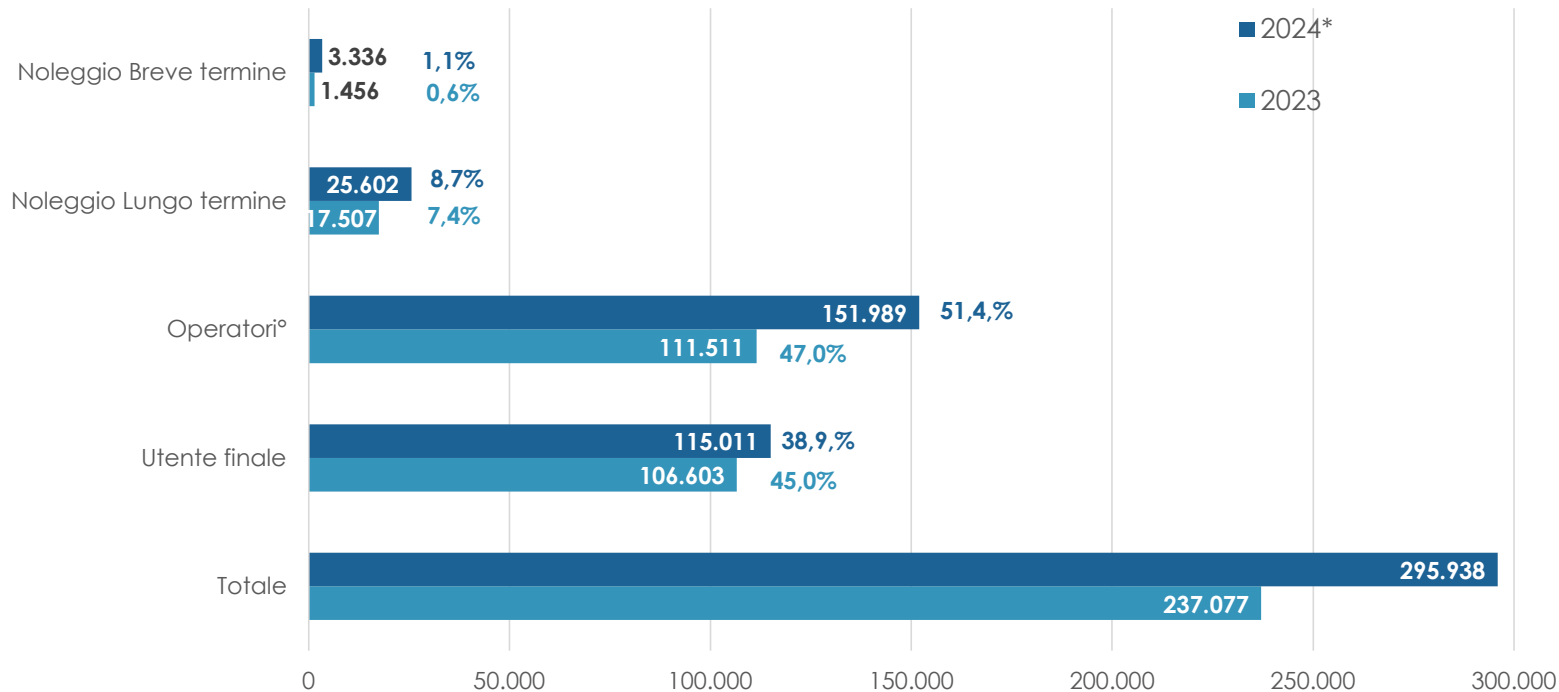
64

Con circa 70.800 unità e una quota che scende al 23,9%, la Bulgaria si conferma il primo paese di destinazione delle autovetture esportate dall'Italia nel 2024, seguita dalla Polonia al 10,1%.

Si conferma la rilevanza della Bulgaria come hub di vendita di auto usate, in particolare diesel, con una vita media di almeno dieci anni.

La Romania si conferma in terza posizione con l'8,1%.

Esportazioni di autovetture per canale



* dati provvisori

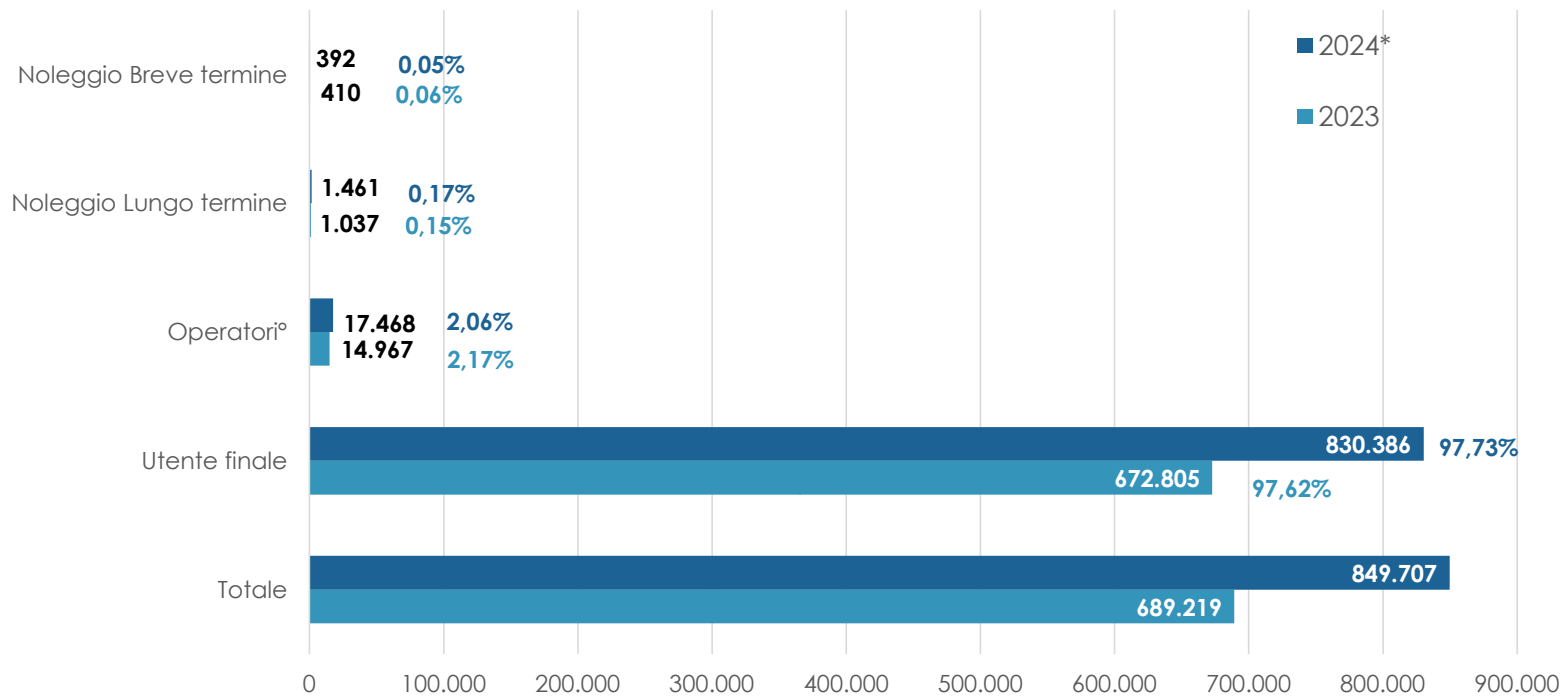
° Case Auto/Concessionari/Commercianti

65

Nel 2024 gli operatori (Case auto, Concessionari, Commercianti) si confermano al primo posto fra i canali di esportazione di autovetture con il 51,4% e 12,5 punti di distacco dagli utenti finali con una quota al 38,9%. Salgono all'8,7% di quota le autovetture esportate dal noleggio a lungo termine.



Demolizioni di autovetture per canale



* dati provvisori

° Case Auto/Concessionari/Commercianti

66

Come normale che sia, il 97,7% delle 849.700 auto demolite nel 2024 è attribuibile agli utenti finali.

Direttiva europea	Anno 2023	Quote %	Anno 2024*	Quote %	var.%* '24/'23
Euro 0	10.780	1,6	11.273	1,3	+4,6
Euro 1	18.743	2,7	17.430	2,1	-7,0
Euro 2	133.476	19,4	135.363	15,9	+1,4
Euro 3	209.923	30,5	236.410	27,8	+12,6
Euro 4	268.470	39,0	379.581	44,7	+41,4
Euro 5	32.583	4,7	48.747	5,7	+49,6
Euro 6 + elettrico	15.244	2,2	20.903	2,5	+37,1
Totale	689.219	100,0	849.707	100,0	+23,3

* dati provvisori

67

Le rottamazioni di autovetture nel 2024 sono cresciute del 23,3% rispetto all'anno precedente (in crescita più contenuta), grazie anche alla spinta degli incentivi. L'incremento coinvolge tutte le auto, flettono invece le rottamazioni di vetture Euro 1 (-7,0%) e quelle di auto Euro 2 rimangono sostanzialmente stabili (+1,4%).

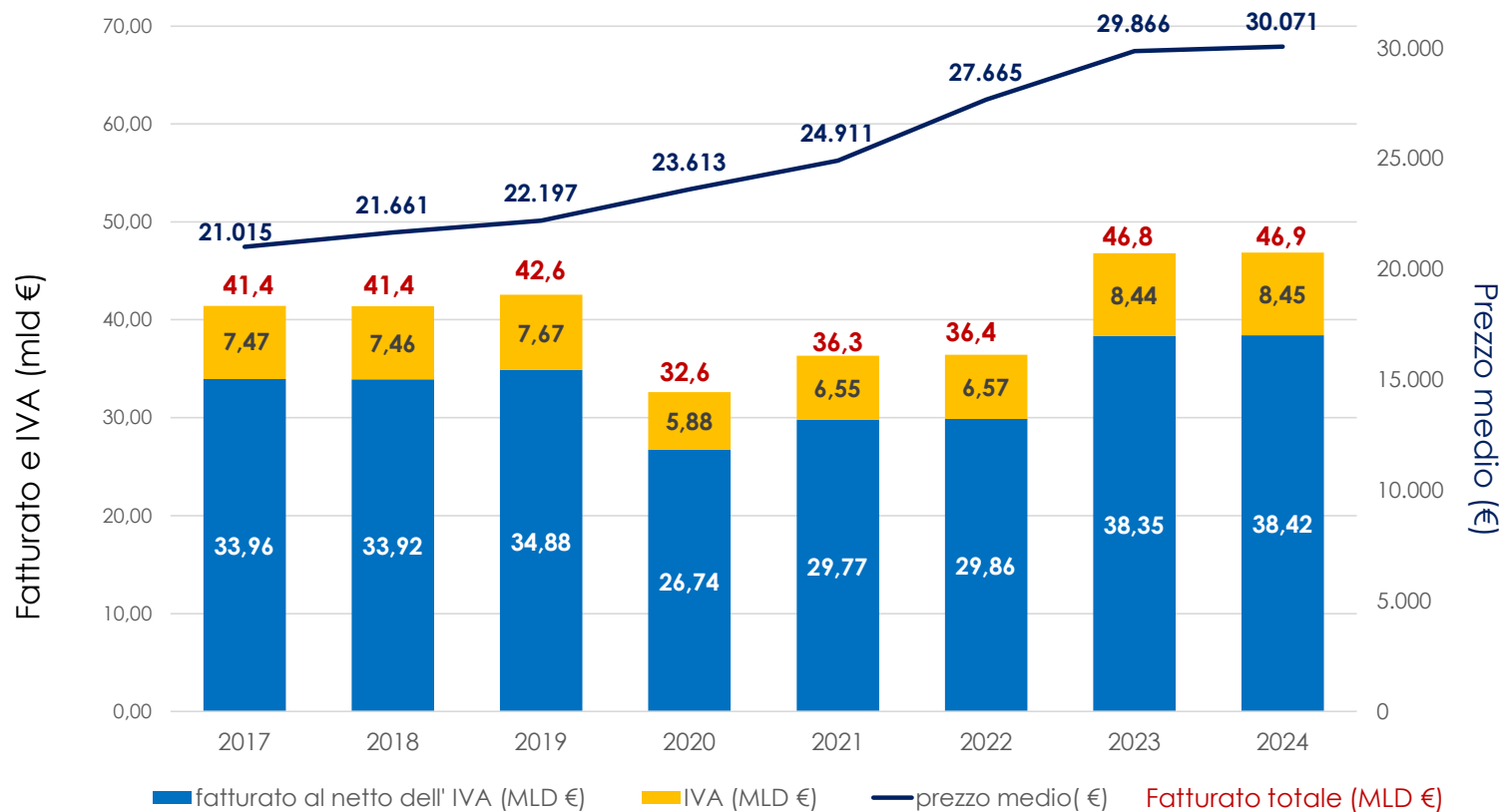
Importazioni di autovetture per Paese

Paese di provenienza	2023				2024				Var.%
	nuove	già targate	totale	quota%	nuove	già targate	totale	quota%	
GERMANIA	884	89.894	90.778	50,6	1.142	80.143	81.285	49,9	-10,5
SPAGNA	28	15.508	15.536	8,7	40	20.622	20.662	12,7	+33,0
FRANCIA	71	17.084	17.155	9,6	77	16.375	16.452	10,1	-4,1
BELGIO	114	9.667	9.781	5,5	491	9.374	9.865	6,1	+0,9
AUSTRIA	120	3.844	3.964	2,2	173	3.505	3.678	2,3	-7,2
PAESI BASSI	223	3.290	3.513	2,0	1.062	2.592	3.654	2,2	+4,0
UNGHERIA	123	3.166	3.289	1,8	72	3.235	3.307	2,0	+0,5
SVEZIA	1	4.926	4.927	2,7	10	3.158	3.168	1,9	-35,7
S.MARINO	3	5.284	5.287	2,9	247	2.647	2.894	1,8	-45,3
POLONIA	51	5.064	5.115	2,9	11	2.837	2.848	1,7	-44,3
DANIMARCA	42	2.411	2.453	1,4	37	2.374	2.411	1,5	-1,7
ROMANIA	141	3.165	3.306	1,8	45	2.237	2.282	1,4	-31,0
SVIZZERA	6	4.022	4.028	2,2	13	2.060	2.073	1,3	-48,5
SLOVENIA	148	1.197	1.345	0,7	121	1.348	1.469	0,9	+9,2
REPUBBLICA CECA	146	1.617	1.763	1,0	70	1.275	1.345	0,8	-23,7
LUSSEMBURGO	4	1.045	1.049	0,6	2	983	985	0,6	-6,1
SLOVACCHIA	104	675	779	0,4	134	566	700	0,4	-10,1
R.POP.CINESE	4	1	5	0,0	585	8	593	0,4	-
altri	685	4.651	5.336	3,0	403	2.868	3.271	2,0	-38,7
Totale	2.898	176.511	179.409	100,0	4.735	158.207	162.942	100,0	-9,2

68

Nel 2024 calano del 9,2% le importazioni di autovetture, a circa 163.000 unità complessive. Un andamento molto differente ha interessato i vari Paesi. Tra i principali, flettono in volume Germania, e Francia, mentre un forte incremento interessa la Spagna. In prima e seconda posizione abbiamo rispettivamente Germania (al 49,9% di quota) e Spagna (al 12,7%), che sorpassa la Francia (al 10,1% di quota).

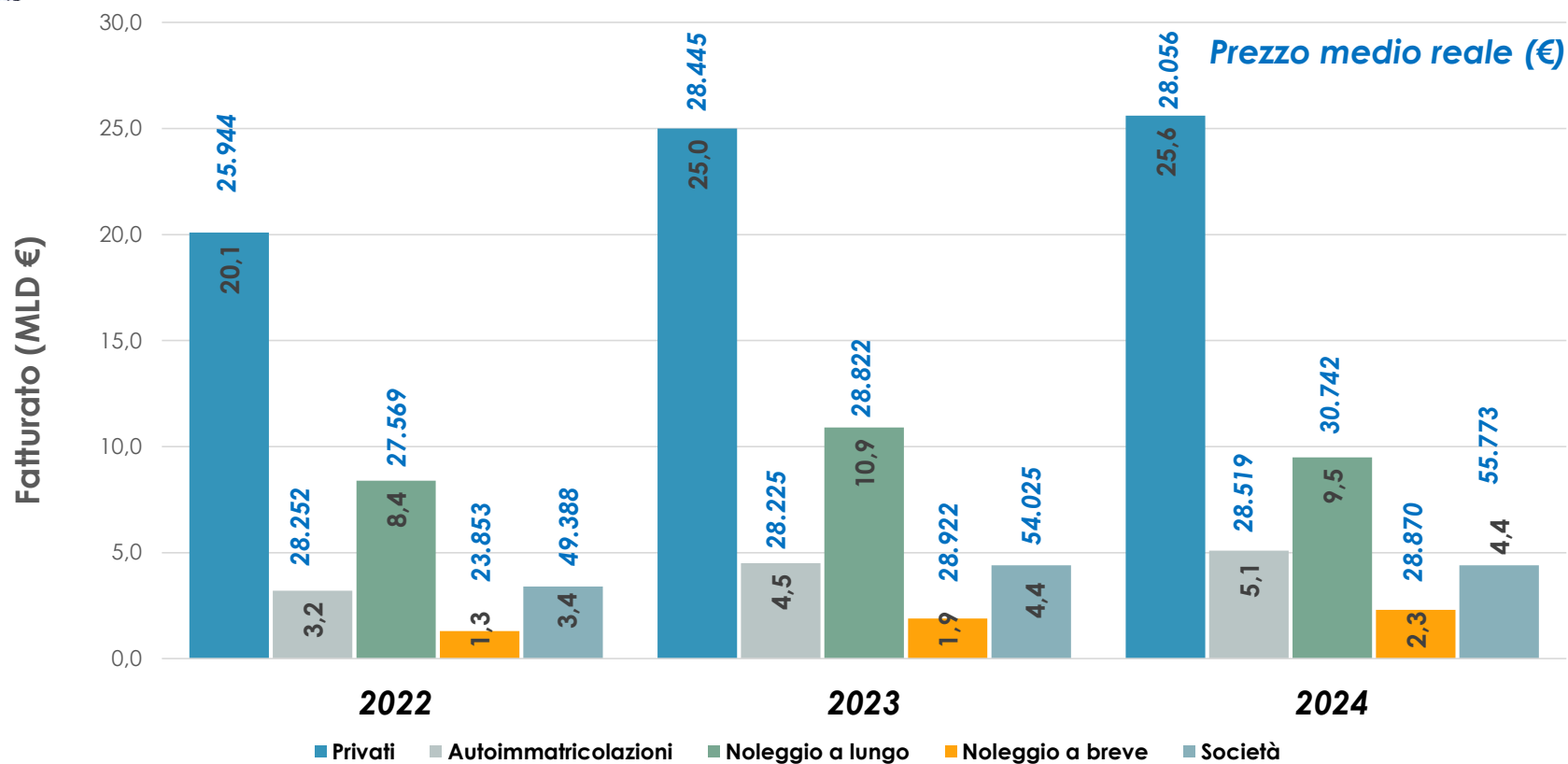
Trend storico Fatturato auto reale e IVA



Calcolato su prezzo reale di vendita a cliente (compresa IVA, IPT, sconti e optional)

Nel 2024 il fatturato generato dalla vendita di autovetture nuove è rimasto stabile, a 46,9 miliardi di euro. I prezzi medi aumentano dello 0,7% a fronte di un lievissimo calo dei volumi immatricolati (-0,5%). Stabile anche il gettito IVA incassato dall'Erario, pari a 8,45 miliardi di Euro, confermandosi al di sopra dei livelli pre pandemici.

Fatturato auto reale per canale di vendita



Calcolato su prezzo reale di vendita a cliente (compresa IVA, IPT, sconti e optional)

Nel 2024 cresce il giro d'affari derivante dalla vendita di autovetture nuove per privati, autoimmatricolazioni e noleggio a breve termine; stabile quello delle società e in calo quello del noleggio a lungo termine. Parallelamente crescono i prezzi medi di autoimmatricolazioni, noleggio a lungo termine e società, mentre si riducono quelli dei privati e del nolo a breve.

Gennaio/Settembre 2024

	Miliardi €	Quota %	Var.% su Gen./Set. '23
Prestiti personali	22.13	42.2	+11.2%
Finanziamenti finalizzati per autoveicoli e motocicli	16.90*	32.2	+7.8%*
Altri finanziamenti finalizzati	4.73	9.0	0%
Cessione del quinto stipendio/pensione	4.63	8.8	-0.2%
Carte di credito opzione/rateali (utilizzi rateizzati)	4.07	7.8	+2.2%
Totale	52.46*	100	+7.2%*

Fonte: Osservatorio Assofin, *Osservatorio credito al dettaglio, Assofin Crif Prometeia

71

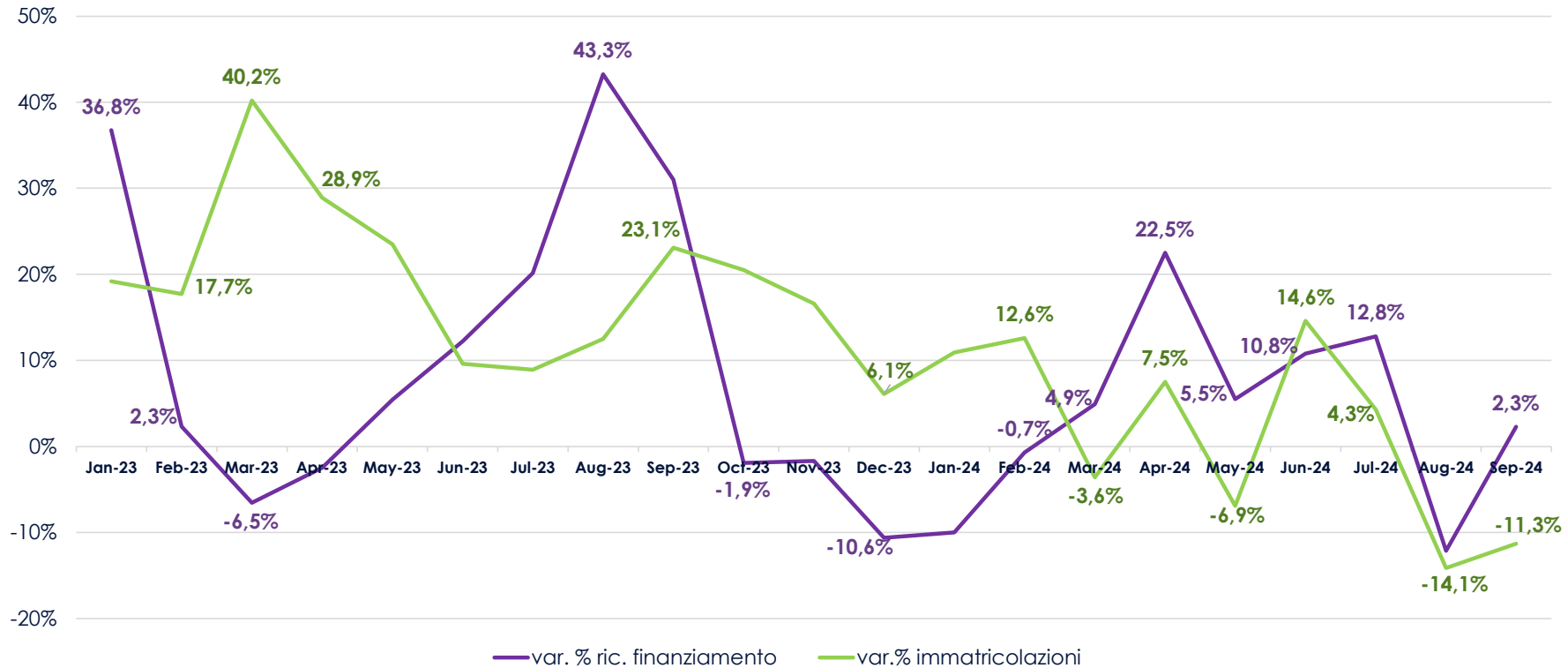
Nel 2024 si conferma il contributo positivo dei finanziamenti finalizzati all'acquisto di autoveicoli e motocicli (erogati ai privati presso i concessionari) al mercato del credito al consumo che, nei primi 9 mesi 2024, registra una crescita significativa dei flussi finanziati rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (+7.2%, per un valore pari a oltre 52 miliardi di euro).

I finanziamenti finalizzati per auto/moto hanno evidenziato un incremento superiore al totale (+7.8% nel confronto con lo stesso periodo del 2023), grazie all'evoluzione positiva del mercato dell'automotive verso privati, in termini sia di immatricolazioni di auto nuove, sia di trasferimenti di proprietà.



Credito e Immatricolazioni autovetture nuove

Andamento variazione vs PY – 2023/24



Non è presente un legame diretto tra immatricolazioni e richieste di finanziamento dello stesso mese

Fonte: Osservatorio Credit & Mobility, UNRAE-Experian

Risulta significativa la correlazione fra i movimenti relativi alle immatricolazioni e gli andamenti delle richieste di finanziamento, che tendono a precederli di alcuni mesi. Per le auto nuove, nel 2024 il picco di richieste di finanziamenti si è registrato ad aprile, con una crescita del 22,5% su aprile 2023, riflesso poi nella variazione delle immatricolazioni registrata a giugno 2024, cresciute del 14,6%. Le stime di accettazione delle richieste di finanziamento si attestano intorno al 75%.

	2023	2024	2025
PIL	0,8	0,5	0,5
Consumi finali interni	1,0	0,7	0,8
Prezzi al consumo	5,6	1,1	1,9
Tasso di disoccupazione	7,7	6,5	6,0
di cui giovanile (15-24)*	22,7	20,1	-

Fonte: Prometeia, scenario di previsione aggiornato all'11 febbraio 2025 (RdP dicembre 2024 e Brief gennaio 2025)

* dati Istat della disoccupazione giovanile, disponibili a tutto dicembre 2024

Nel corso del 2024 il Pil italiano ha evidenziato una progressiva moderazione della crescita fino a fermarsi nel terzo trimestre. A frenare l'economia hanno contribuito i cali di esportazioni e investimenti, mentre i consumi delle famiglie hanno mostrato un andamento superiore alle attese. Gli indicatori congiunturali suggeriscono il permanere di una situazione di stagnazione anche nei mesi finali dell'anno, portando a stimare un incremento del Pil limitato allo 0.5% nel 2024. Nel contesto di crescente incertezza economica globale, si prevede che la crescita del Pil rimanga a 0.5% anche nel 2025, sostenuta principalmente dai progressi nell'attuazione del PNRR, dopo i ritardi finora accumulati.

Nel 2025 la dinamica dei consumi interni è prevista in lieve accelerazione (+0.8%), sostenuta dal recupero del potere d'acquisto, anche se le famiglie sono attese mostrare cautela nelle decisioni di spesa e un maggiore orientamento alla ricostituzione del risparmio.

Le condizioni nel mercato del lavoro si sono mantenute solide anche nei mesi finali del 2024, facendo registrare un'ulteriore discesa del tasso di disoccupazione. tale tendenza è attesa proseguire nel 2025; la disoccupazione giovanile si conferma elevata, ma si riduce il gap negativo rispetto alla media nel 2024.

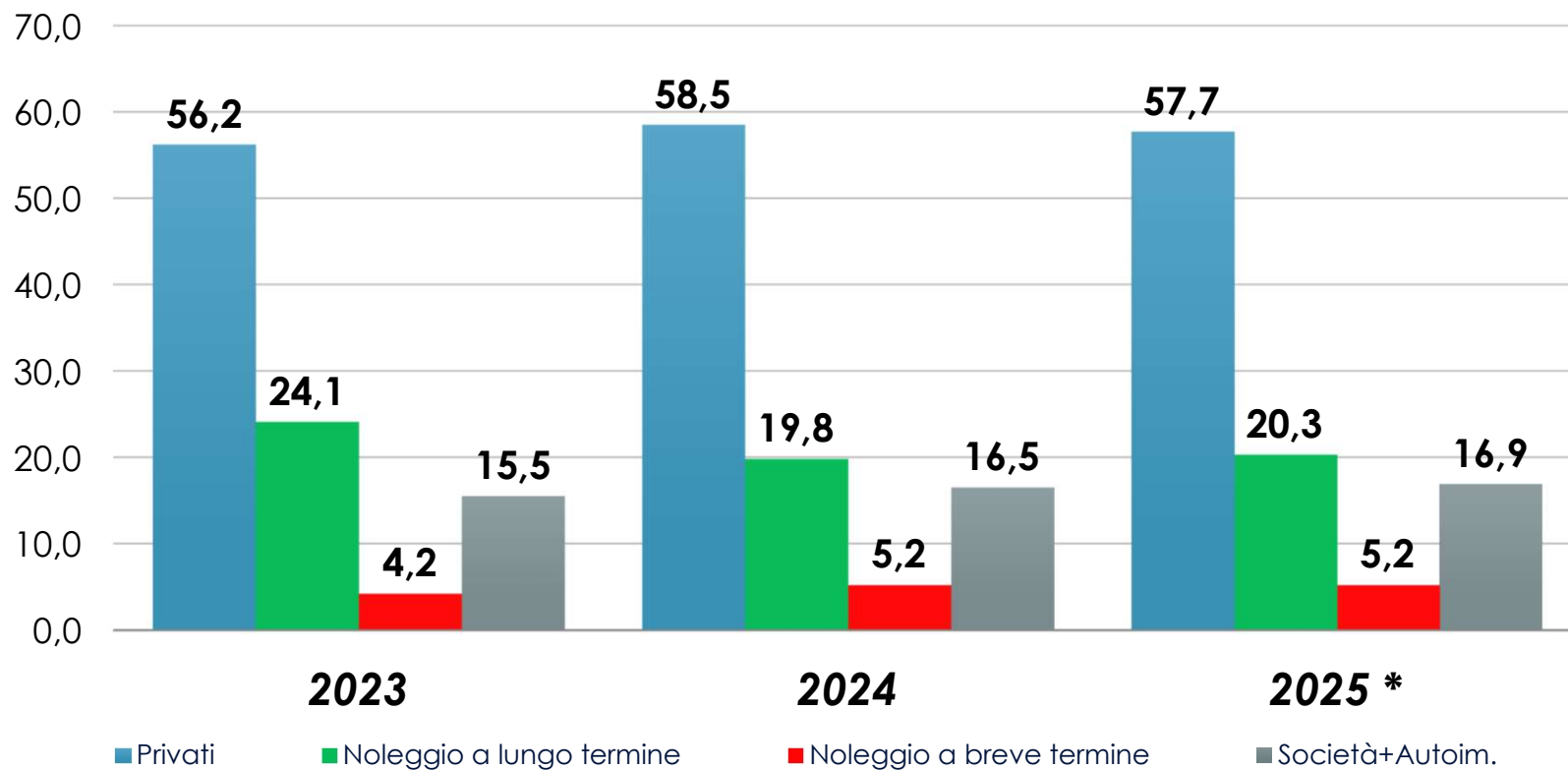
1.550.000



-0,6%

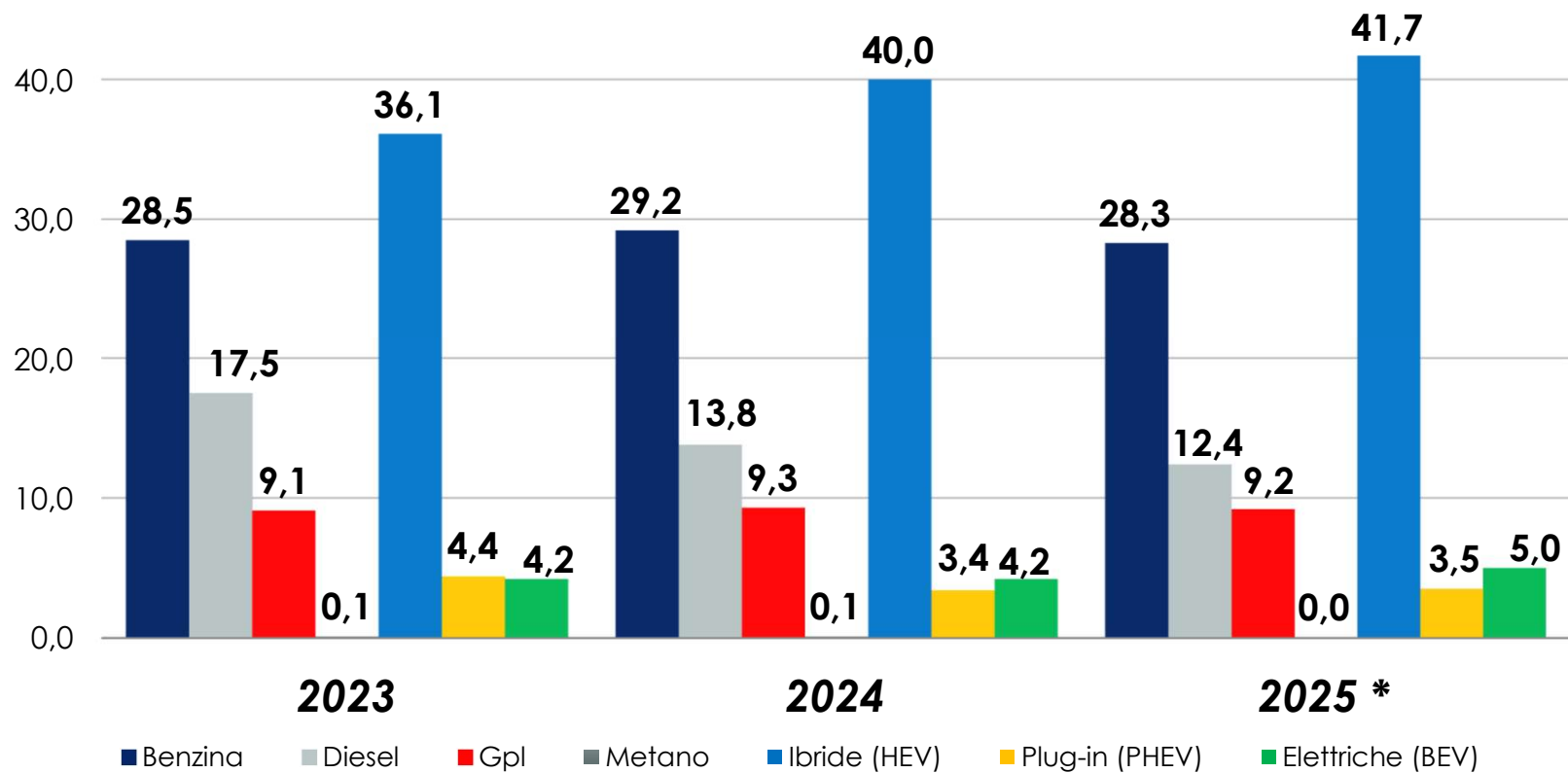
Il contesto economico incerto e il peggioramento del quadro per il mercato auto impone una revisione al ribasso delle previsioni per l'intero anno 2025, con una situazione stagnante a 1.550.000 immatricolazioni, circa 9.000 in meno (-0,6%) rispetto al 2024. Un livello ancora inferiore di oltre il 19% rispetto al pre-Covid, a sei anni di distanza dal 2019.

Previsioni autovetture 2025: canali di vendita (quote %)



* stima Osservatorio Centro Studi e Statistiche UNRAE «Previsioni & Mercato» – autovetture – gennaio 2025

**Previsioni autovetture 2025:
alimentazioni (quote %)**



* stima Osservatorio Centro Studi e Statistiche UNRAE «Previsioni & Mercato» – autovetture – gennaio 2025

	2019	2023	2024*	Var.% '24/'19*	Var.% '24/'23*	quote % 2019	quote % 2023	quote % 2024*	2025**
Furgoni	126.749	127.020	127.272	+0,4%	+0,2%	67,2%	64,6%	64,1%	
Cassoni	26.317	20.353	21.842	-17,0%	+7,3%	14,0%	10,4%	11,0%	
Autocaravan	5.846	5.699	6.813	+16,5%	+19,5%	3,1%	2,9%	3,4%	
altre	29.729	43.480	42.709	+43,7%	-1,8%	15,8%	22,1%	21,5%	
Totale	188.641	196.552	198.636	+5,3%	+1,1%	100,0%	100,0%	100,0%	185.000

* dati provvisori

** stima Osservatorio Centro Studi e Statistiche UNRAE «Previsioni & Mercato» – veicoli commerciali – febbraio 2025

77

Il mercato italiano dei veicoli commerciali ha chiuso il 2024 con una lieve crescita dell'1,1%, tuttavia l'anno è stato caratterizzato da un andamento a due velocità: una forte crescita nei primi sette mesi (+15,4%, oltre 17.200 unità in più rispetto al 2023), seguita da un calo significativo negli ultimi cinque mesi (-17,8%, con una perdita di oltre 15.100 unità).

La stima per il 2025 è di una contrazione del mercato del 6,9% rispetto al 2024, con 185.000 immatricolazioni. Nonostante ciò, il dato rimane superiore alla media degli ultimi dieci anni, pari a 180.000 unità.

Veicoli Commerciali per canale

Canali	gennaio/dicembre			var. % '24/'19	var. % '24/'23*	Quote %		
	2019	2023	2024*			2019	2023	2024*
Privati	40.896	30.117	30.003	-26,6%	-0,4%	21,7%	15,3%	15,1%
Autoimmatricolazioni	11.836	15.020	14.581	+23,2%	-2,9%	6,3%	7,6%	7,3%
<i>Uso privato</i>	10.177	13.765	13.051	+28,2%	-5,2%	5,4%	7,0%	6,6%
<i>Uso noleggio</i>	1.659	1.255	1.530	-7,8%	+21,9%	0,9%	0,6%	0,8%
Noleggio a lungo termine	42.306	61.760	61.921	+46,4%	+0,3%	22,4%	31,4%	31,2%
<i>Top</i>	25.189	37.379	36.406	+44,5%	-2,6%	13,4%	19,0%	18,3%
<i>Captive</i>	14.015	20.309	20.223	+44,3%	-0,4%	7,4%	10,3%	10,2%
<i>Altre</i>	3.102	4.072	5.292	+70,6%	+30,0%	1,6%	2,1%	2,7%
Noleggio a breve termine	11.404	11.640	11.793	+3,4%	+1,3%	6,0%	5,9%	5,9%
<i>Top</i>	5.576	4.950	3.964	-28,9%	-19,9%	3,0%	2,5%	2,0%
<i>Altre**</i>	5.828	6.690	7.829	+34,3%	+17,0%	3,1%	3,4%	3,9%
Società ed Enti	82.199	78.015	80.338	-2,3%	+3,0%	43,6%	39,7%	40,4%
Totale Mercato	188.641	196.552	198.636	+5,3%	+1,1%	100,0%	100,0%	100,0%
<i>di cui persone giuridiche</i>	147.745	166.435	168.633	+14,1%	+1,3%	78,3%	84,7%	84,9%
<i>di cui uso noleggio</i>	55.369	74.655	75.244	+35,9%	+0,8%	29,4%	38,0%	37,9%

* dati provvisori

** altre società di NBT e società non classificate

78

Nel 2024 i privati chiudono in lieve calo in volume e cedono appena 0,2 punti di quota, al 15,1%. Le autoimmatricolazioni si fermano al 7,3% di quota, cedendo 0,3 punti. Il noleggio a lungo termine perde 0,2 punti, scendendo al 31,2% del totale mercato, per la flessione soprattutto delle società Top. Il noleggio a breve termine conferma il 5,9% di quota, enti e società mantengono la prima posizione e, con una crescita superiore al mercato, guadagnano 0,7 punti di share, al 40,4%.

Veicoli Commerciali per alimentazione

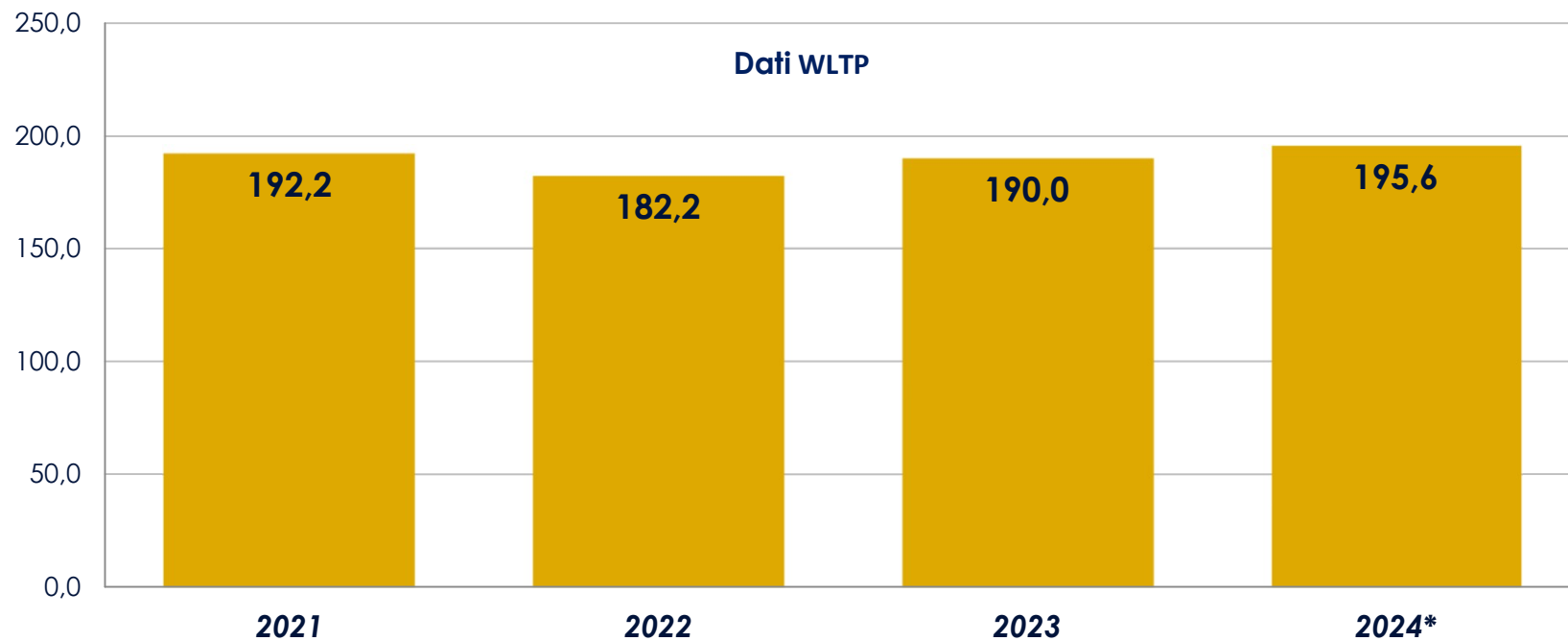
Alimentazione	gennaio/dicembre			var. % '24/'19	var. % '24/'23*	Quote %		
	2019	2023	2024*			2019	2023	2024*
Benzina	9.251	8.406	7.482	-19,1%	-11,0%	4,9%	4,3%	3,8%
Diesel	166.793	157.999	166.302	-0,3%	+5,3%	88,4%	80,4%	83,7%
Gpl	3.862	6.127	5.448	+41,1%	-11,1%	2,0%	3,1%	2,7%
Metano	6.294	342	119	-98,1%	-65,2%	3,3%	0,2%	0,1%
Ibridi (HEV)	1.400	16.429	15.027	+973,4%	-8,5%	0,7%	8,4%	7,6%
Ibridi plug-in (PHEV)	2	1.107	423	-	-61,8%	0,0%	0,6%	0,2%
Elettrici (BEV)	1.039	6.142	3.835	+269,1%	-37,6%	0,6%	3,1%	1,9%
<i>Totale ECV (BEV+PHEV)</i>	<i>1.041</i>	<i>7.249</i>	<i>4.258</i>	<i>+309,0%</i>	<i>-41,3%</i>	<i>0,6%</i>	<i>3,7%</i>	<i>2,1%</i>
Totale	188.641	196.552	198.636	+5,3%	+1,1%	100,0%	100,0%	100,0%

*dati provvisori

79

Nell'intero 2024 il diesel si conferma l'unica motorizzazione in crescita, guadagnando 3,3 punti di quota e salendo all'83,7% del mercato. Il motore a benzina cede mezzo punto, fermandosi al 3,8%. Il Gpl scende al 2,7% (-0,4 p.p.), il metano si ferma allo 0,1% del totale, i veicoli plug-in scendono allo 0,2% di share. In forte calo i veicoli BEV, che passano dal 3,1% di un anno fa all'1,9% attuale, mentre i veicoli ibridi perdono 0,8 punti e coprono il 7,6% del totale.

Media su nuove immatricolazioni



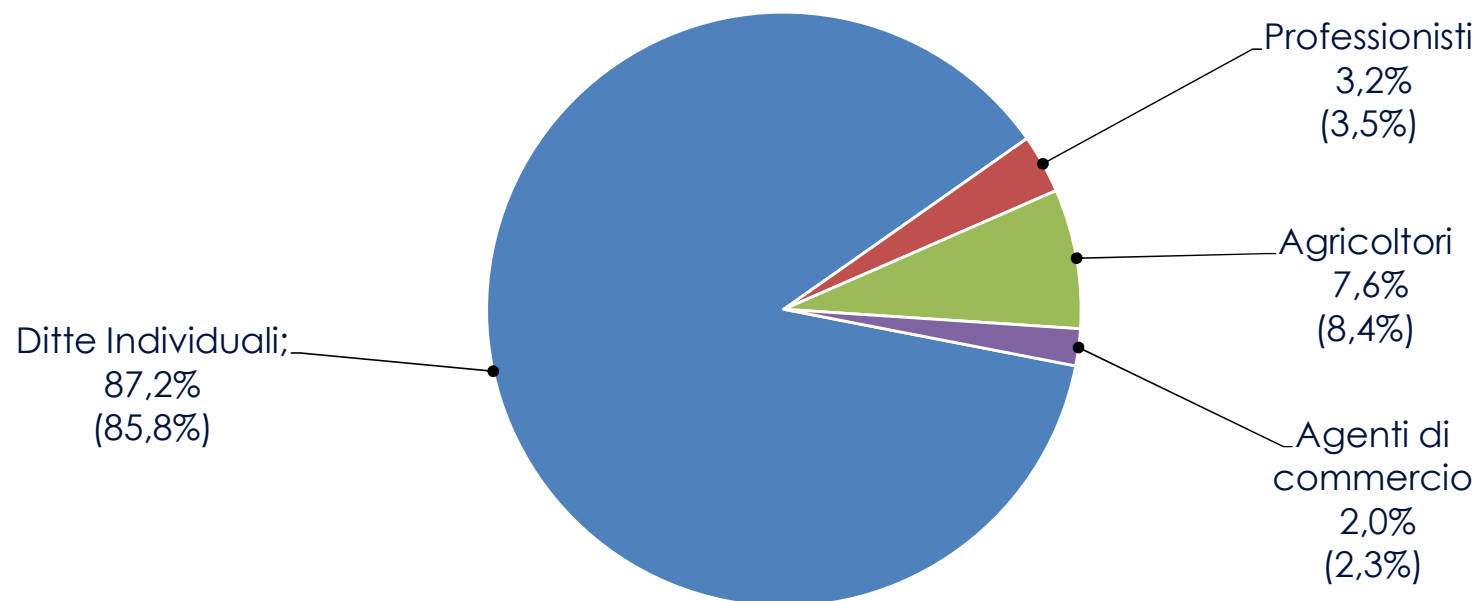
*dati provvisori

Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

Ulteriore crescita, nel 2024, delle emissioni medie di CO₂, che salgono da 190,0 a 195,6 g/Km.

2023

Veicoli commerciali: 19.248 unità (-1,5% vs '22)

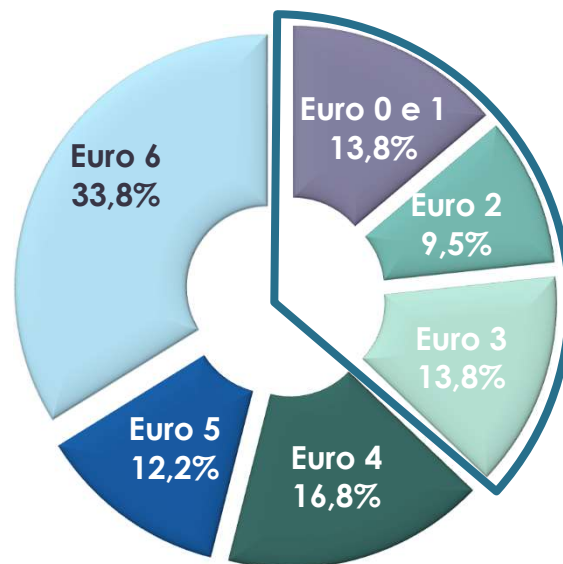


Tra parentesi dati 2022

81

Dopo il forte calo del 2022 (-27,2%), nel 2023 gli acquisti di veicoli commerciali realizzati da Privati possessori di Partita IVA perdono un lieve 1,5%. Guadagnano 1,4 punti percentuali le Ditte individuali, che coprono l'87,2% del totale, mentre gli acquisti degli Agricoltori scendono al 7,6% di quota, i Professionisti al 3,2% e gli Agenti di commercio al 2,0% del totale.

Totale: 4.515.000



**37,2%
ante Euro 4**

* stima UNRAE

Secondo le stime aggiornate al 31 dicembre 2024, il parco circolante italiano conta 4.515.000 veicoli commerciali, con più del 37% composto ancora da veicoli ante Euro 4 con oltre 19 anni di età e quindi altamente inquinanti e poco sicuri.



Immatricolazioni Veicoli Industriali > 3,5 t

	2019	2023	2024*	Var.% '24/'23*	quote % 2019	quote % 2023	quote % 2024*	2025**
3,51 t - 6 t	943	780	997	+27,8%	4,0%	3,7%	3,1%	
6,01 t - 11,5 t	2.456	2.047	1.961	-4,2%	10,4%	9,5%	9,0%	
11,51 t - 15,99 t	1.238	1.397	1.423	+1,9%	5,2%	5,5%	5,3%	
Trattori stradali	10.876	14.783	14.183	-4,1%	46,0%	48,6%	48,3%	
Pesanti	8.112	9.713	9.939	+2,3%	34,3%	32,6%	34,4%	
Totale	23.625	28.720	28.503	-0,8%	100,0%	100,0%	100,0%	23.800

* dati provvisori

** stima UNRAE

83

Nel comparto dei veicoli industriali l'anno 2024 chiude con un lieve disavanzo dello 0,8%, con circa 200 unità in meno rispetto al 2023 (con un secondo semestre in sostenuta flessione). I veicoli leggeri registrano un significativo incremento del 27,8%, mentre i veicoli medio-leggeri (da 6,01t a 15,99t) e quelli pesanti (>= 16t) mostrano rispettivamente una contrazione dell'1,7% e dell'1,5%. Le previsioni per il 2025 rimangono negative (-16,5%) vista l'incertezza del quadro macroeconomico e il perdurante peggioramento dello scenario di mercato.

	2019	2023	2024*	Quote % 2019	Quote % 2023	Quote % 2024*
Benzina	1			0,0	0,0	0,0
Diesel	22.045	27.806	27.762	93,3	96,8	97,4
Metano	464	317	198	2,0	1,1	0,7
GNL	1.025	223	301	4,3	0,8	1,1
<i>di cui solo gnl</i>	981	215	267	4,2	0,7	0,9
<i>di cui diesel+gnl</i>	44	8	34	0,2	0,0	0,1
Ibrido (diesel+elettrico)	82	255	26	0,3	0,9	0,1
Ibrido plug-in (diesel+elettrico)		22	3	0,0	0,1	0,0
Elettrico	8	97	213	0,0	0,3	0,7
Totale	23.625	28.720	28.503	100,0	100,0	100,0

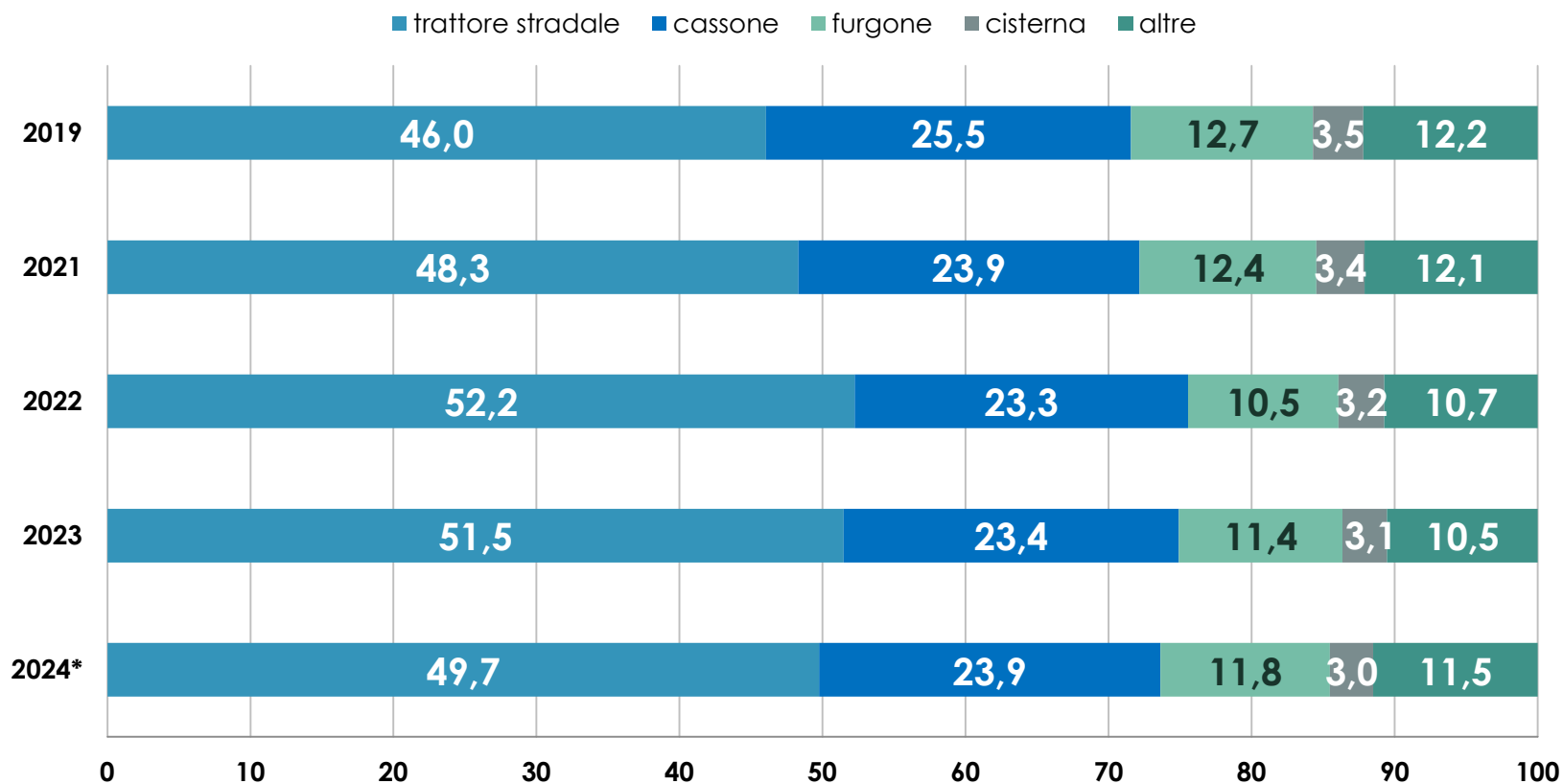
* dati provvisori

84

Sebbene grazie agli incentivi gli acquisti si stiano sempre più orientando verso motorizzazioni alternative, la loro quota di mercato rimane ancora limitata: nel 2024 l'elettrico sale allo 0,7%, resta marginale quella dell'ibrido; il Gnl - seppur in crescita - si ferma all'1,1%, penalizzato dai costi del gas.



Immatricolazioni Veicoli Industriali > 3,5 t per carrozzeria

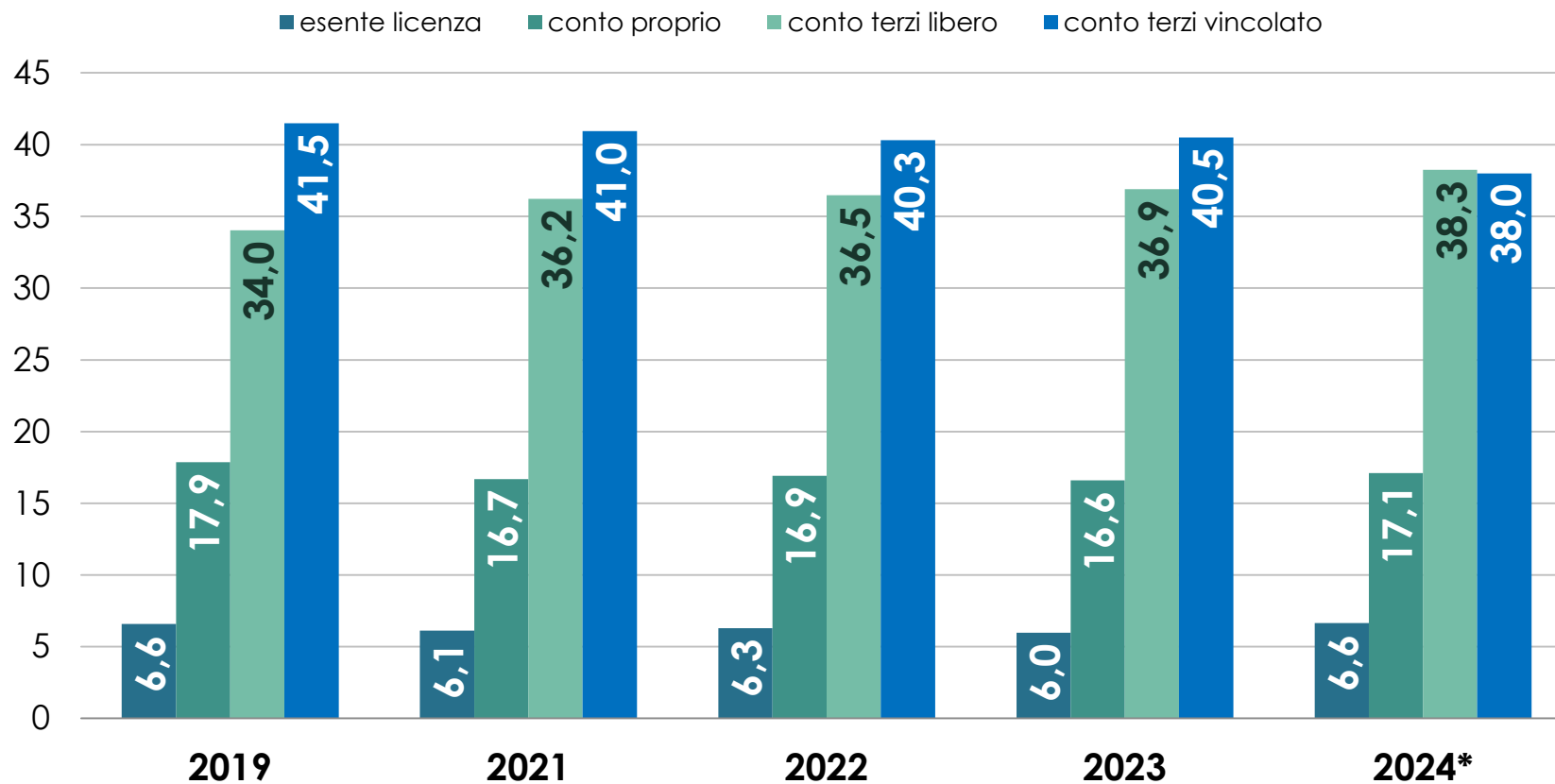


* dati provvisori

85

Nell'anno appena chiuso prosegue il ripiegamento di quota dei trattori stradali, al 49,7%, mentre guadagna mezzo punto quella dei cassoni (al 23,9%). Recuperano 0,4 punti i furgoni (all'11,8%) e 1 punto le altre carrozzerie (all'11,5%), mentre hanno variazioni marginali di quota le cisterne (al 3,0%).

Immatricolazioni Veicoli Industriali > 3,5 t per uso

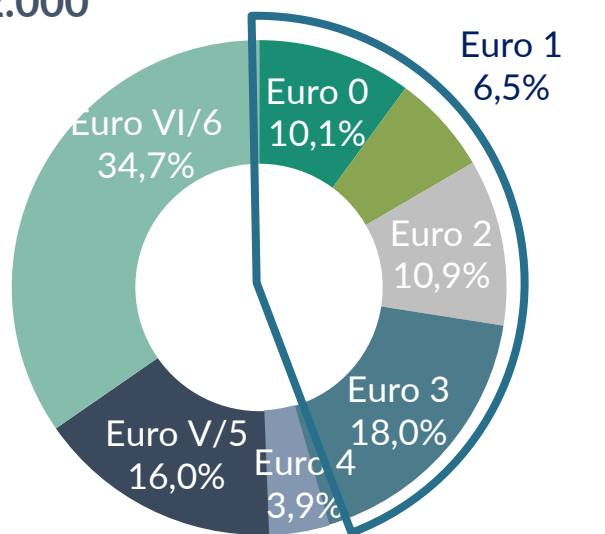


* dati provvisori

86

Nel 2024 cresce la quota di tutte le tipologie di uso del trasporto, ad eccezione del conto terzi vincolato che perde 2,5 punti e si ferma al 38,0%. Guadagnano rispettivamente 6 e 5 decimali le quote del trasporto esente licenza e in conto proprio, al 6,6% e 17,1% del totale. Il conto terzi libero sale al primo posto con il 38,3% di share (+1,4 p.p.).

**Totale >3,5t:
752.000**

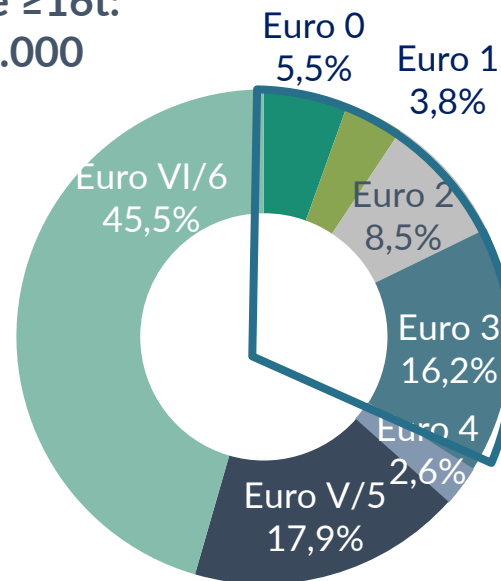


**Ante Euro 4
45,5%**

Età media: 14,7 anni

* stima UNRAE

**Totale ≥16t:
470.000**



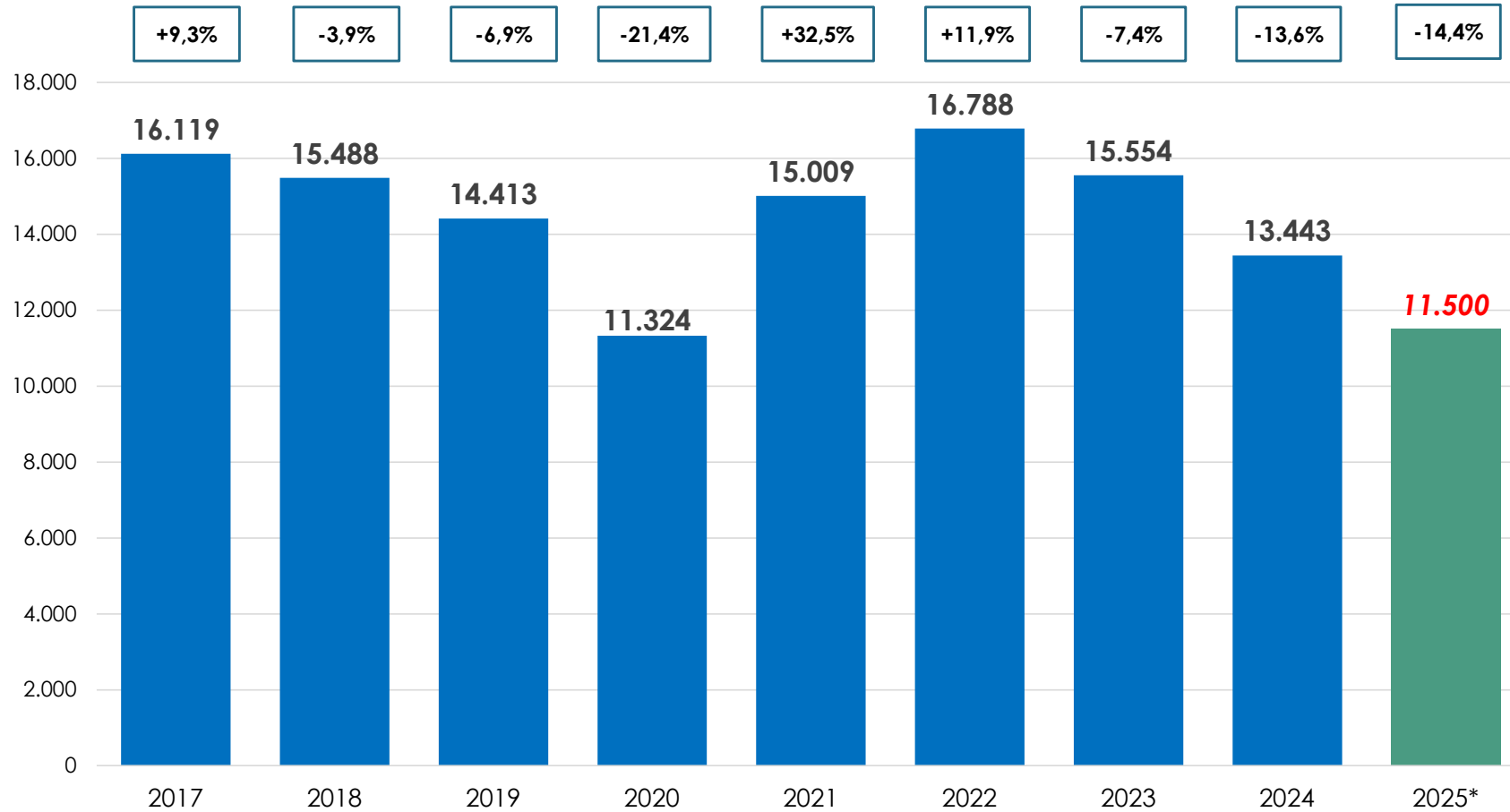
**Ante Euro 4
34,0%**

Età media: 12,5 anni

A fine 2024 il parco circolante di veicoli con PTT oltre le 3,5 tonnellate tocca le 752.000 unità, di cui il 45,5% risponde a direttive di emissione ante Euro 4. L'età media del parco con PTT>3,5t è di 14,7 anni. Alla stessa data, il parco circolante dei veicoli più pesanti, ossia quelli con PTT≥16t, conta 470.000 unità, con il 34% di veicoli ante Euro 4 e un'età media a 12,5 anni. Un parco circolante di veicoli industriali che continua ad essere così vetusto evidenzia l'urgenza di misure necessarie al suo rinnovo, considerando gli effetti negativi in termini ambientali e di sicurezza stradale.



Immatricolazioni Rimorchi e Semirimorchi



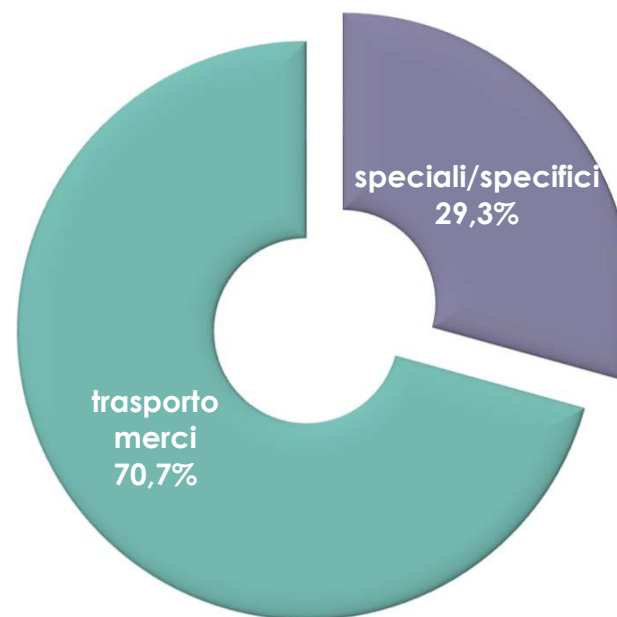
* stima UNRAE

88

Dopo il picco del 2022, il mercato dei rimorchi e semirimorchi nel 2024 prosegue la scia di flessione con un disavanzo del 13,6% e una contrazione in volume di oltre 2.100 unità. Per il 2025 si stima una flessione di oltre il 14% a 11.500 immatricolazioni, con un primo semestre più difficile e un secondo in miglioramento.

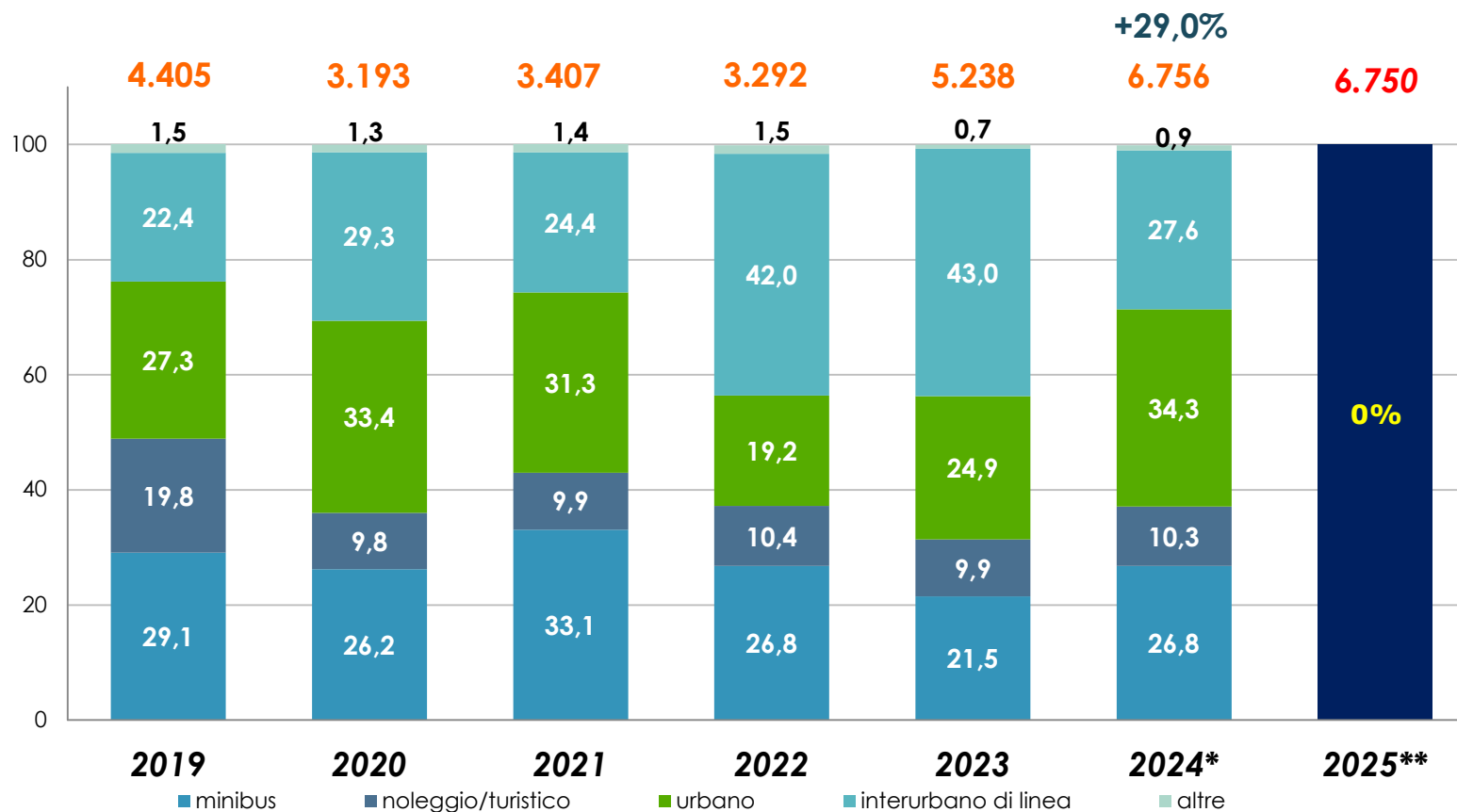
Totale: 458.000

**Età media:
17,3 anni**



Fonte: ACI

Immatricolazioni Autobus



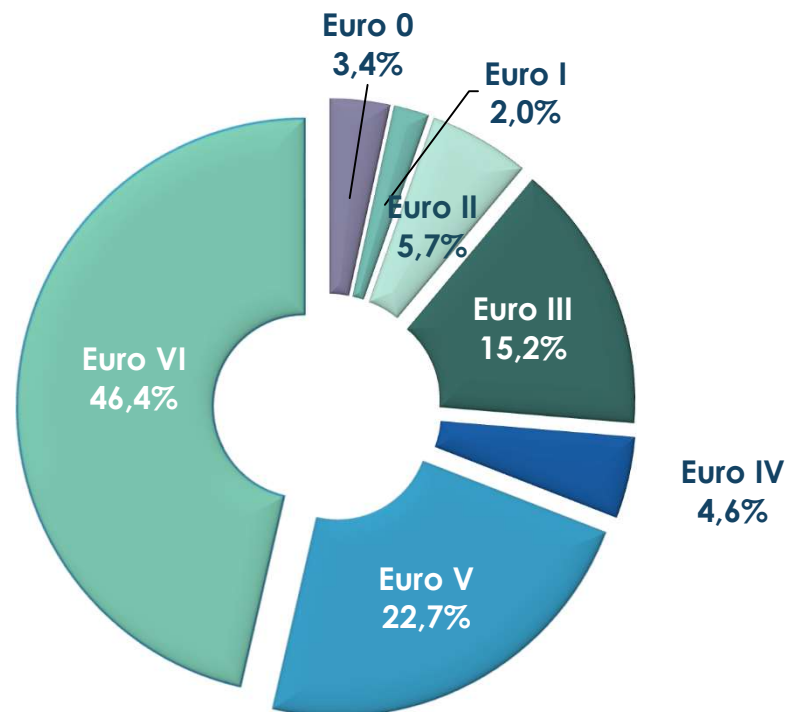
* dati provvisori
** stima UNRAE

Dopo il forte incremento del 2023, le vendite di autobus nel 2024 hanno segnato un'ulteriore accelerazione delle immatricolazioni del 29% a 6.756 unità, grazie ai finanziamenti del PNRR messi a disposizione per il rinnovo del parco e ad alcune importanti gare. Il segmento urbano è, infatti, salito di quasi 10 punti, al 34,3%, mentre l'interurbano di linea è sceso di oltre 15 punti al 27,6%, penalizzato da risorse destinate al solo acquisto di specifiche motorizzazioni. Il noleggio/turistico guadagna 0,4 punti e torna sulla quota del 2022.

Per il 2025 si stima che il mercato possa rimanere sugli ottimi livelli raggiunti nel 2024, grazie al contributo del PNRR, incidendo su una crescita del segmento urbano. Anche per il turismo si prevede un incremento per la buona richiesta di turismo estero, a fronte di una stabilità dell'interurbano.

Totale: 63.200

**Età media:
11 anni**



* stima UNRAE basata sui veicoli ancora circolanti immatricolati dal 1990 – esclusi minibus

A fine 2024 il parco circolante degli autobus sale a 63.200 unità, con un'anzianità media sempre alta e pari a 11,0 anni.



Auto, Commerciali, Industriali, Bus, Rimorchi, Semirimorchi, Caravan, Autocaravan, Assistenza

Aziende Associate	41
Marchi rappresentati	59
Quota mercato Auto	64%
Quota mercato V. Comm.li	43%
Quota mercato V. Ind.li	65%
Quota mercato Autobus	42%

La dimensione del settore oggi

Aziende della Distribuzione auto

Fatturato	>50 mld euro
Occupati	160.000

Autori

Il presente documento è stato realizzato dal Centro Studi e Statistiche UNRAE (centro.studi@unrae.it)

Metodologia

Tutti i dati del mercato Italiano derivano dalle banche dati UNRAE (alimentate con informazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'ACI) e sono stati elaborati dal Centro Studi e Statistiche con la metodologia ministeriale (salvo diversa indicazione in nota).

Per tutte le altre informazioni si ringraziano le fonti indicate in nota.