

# Conferenza Stampa

## ► UNRAE

Roma, 16 dicembre 2024



# Agenda lavori

## 14.30 Conferenza stampa UNRAE

- ▶ **Luca Perri**, Astrofisico e divulgatore scientifico

*Tutto fumo, terra arrosto*

- ▶ **Ritorno al futuro**

- ▶ **Andrea Cardinali**, Direttore Generale UNRAE

- ▶ **Michele Crisci**, Presidente UNRAE

- ▶ **16.15 Q&A Session**

- ▶ **16.30 Incontri individuali con i media**

- ▶ **Michele Crisci**, Presidente UNRAE

- ▶ **Fabio Orecchini**, Direttore Scientifico dell'Osservatorio Auto e Mobilità

- ▶ **17.00 Chiusura lavori**



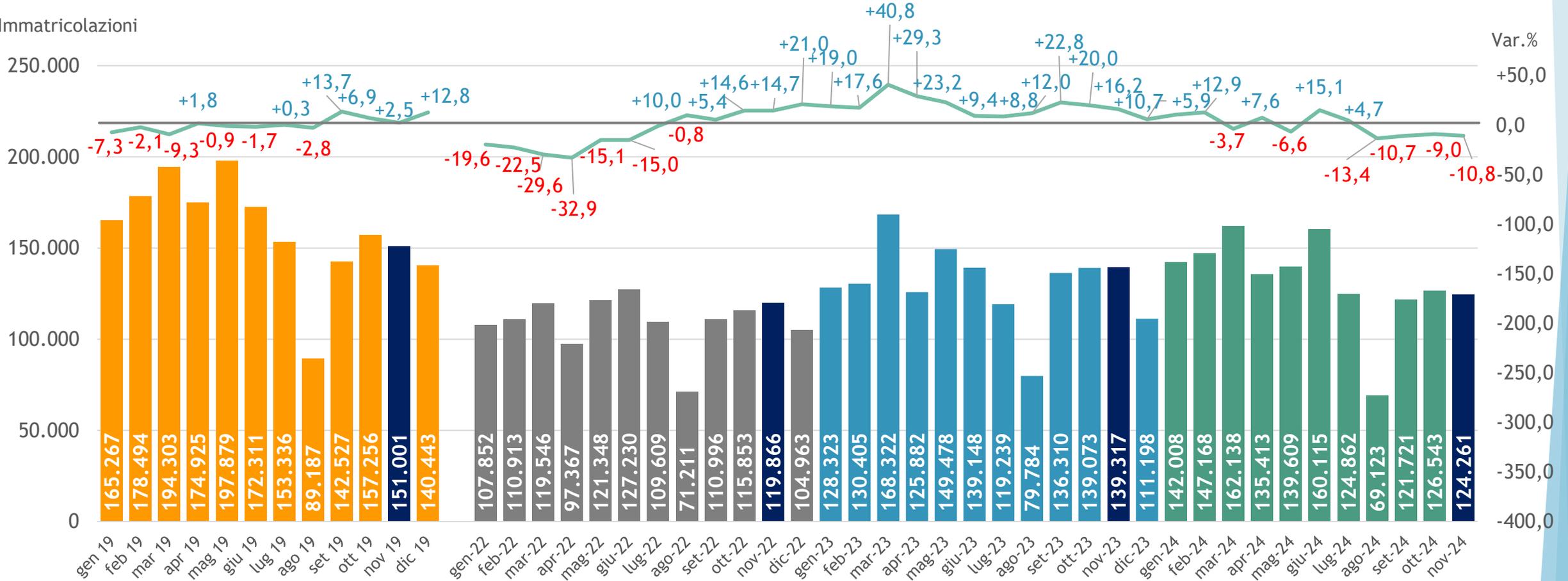
# Ritorno al futuro

Il mercato: trend e prospettive

Andrea Cardinali  
Direttore Generale  
UNRAE

# Mercato vetture Italia: -0,2% vs '23 -18,2% vs '19

Immatricolazioni



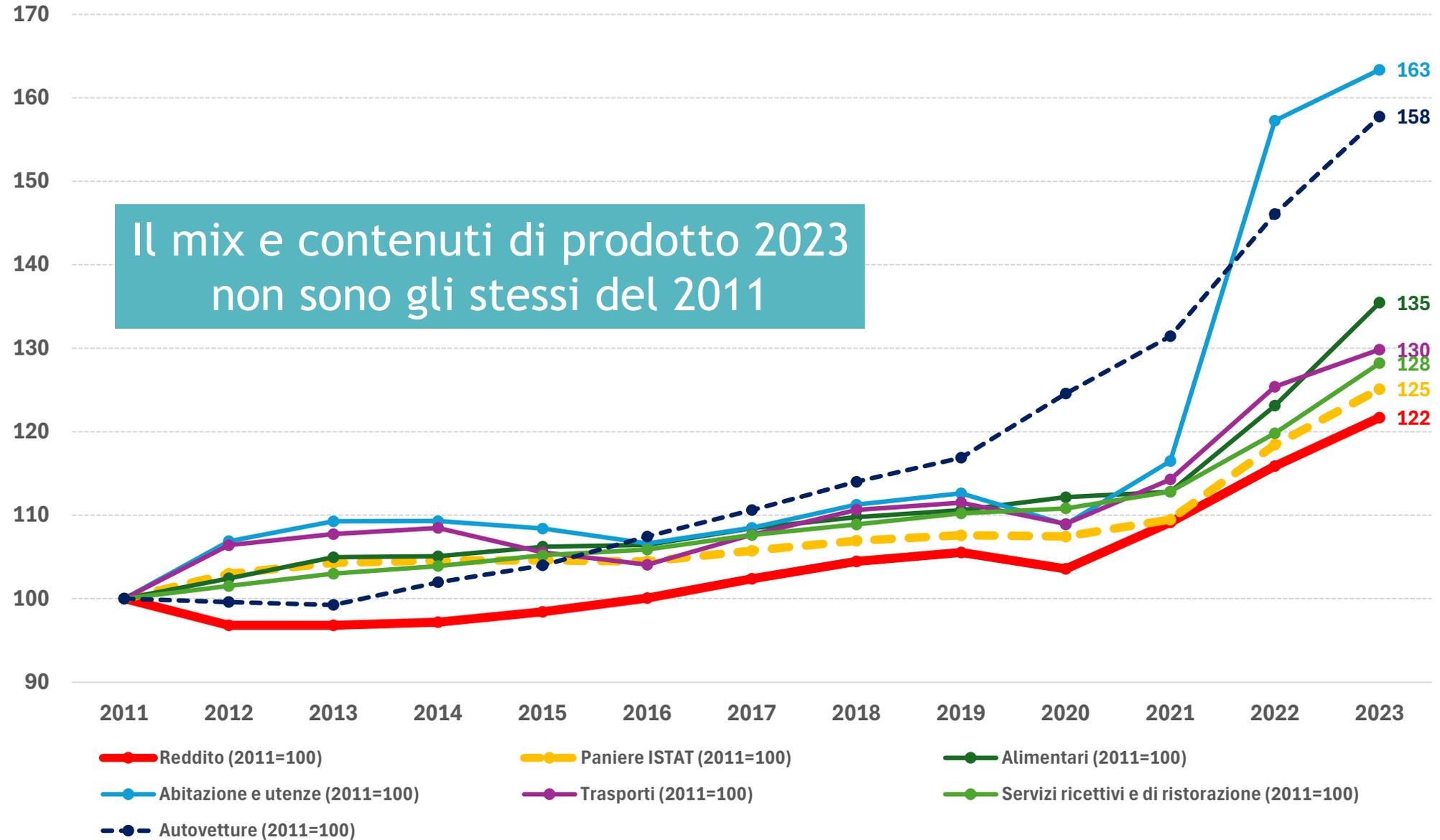
2019 = 1,917 mln +0,3%

2022 = 1,317 mln -9,7%

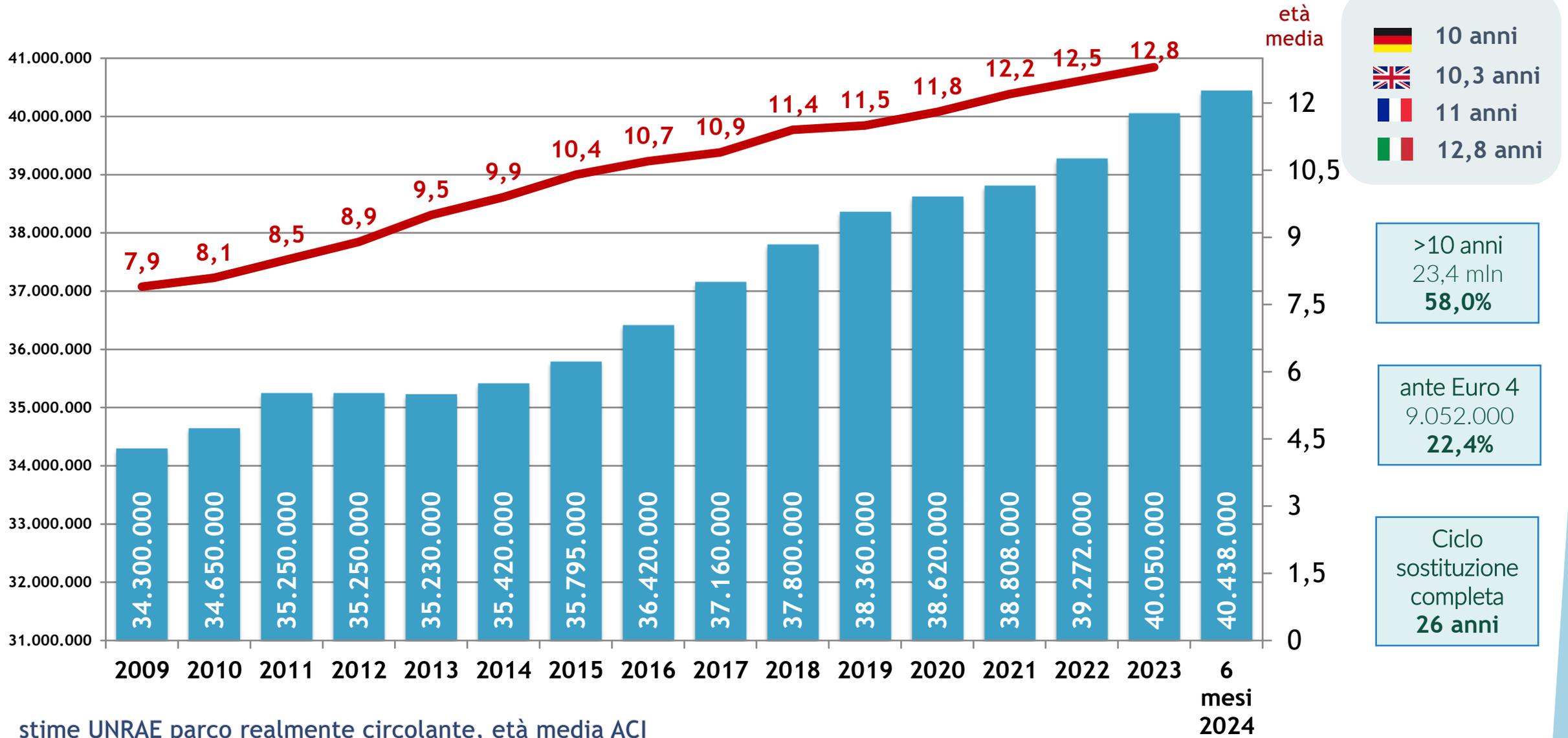
2023 = 1,566 mln +19,0%

11 mesi 2024 = 1,453 mln -0,2%

# I prezzi delle vetture sono il problema?

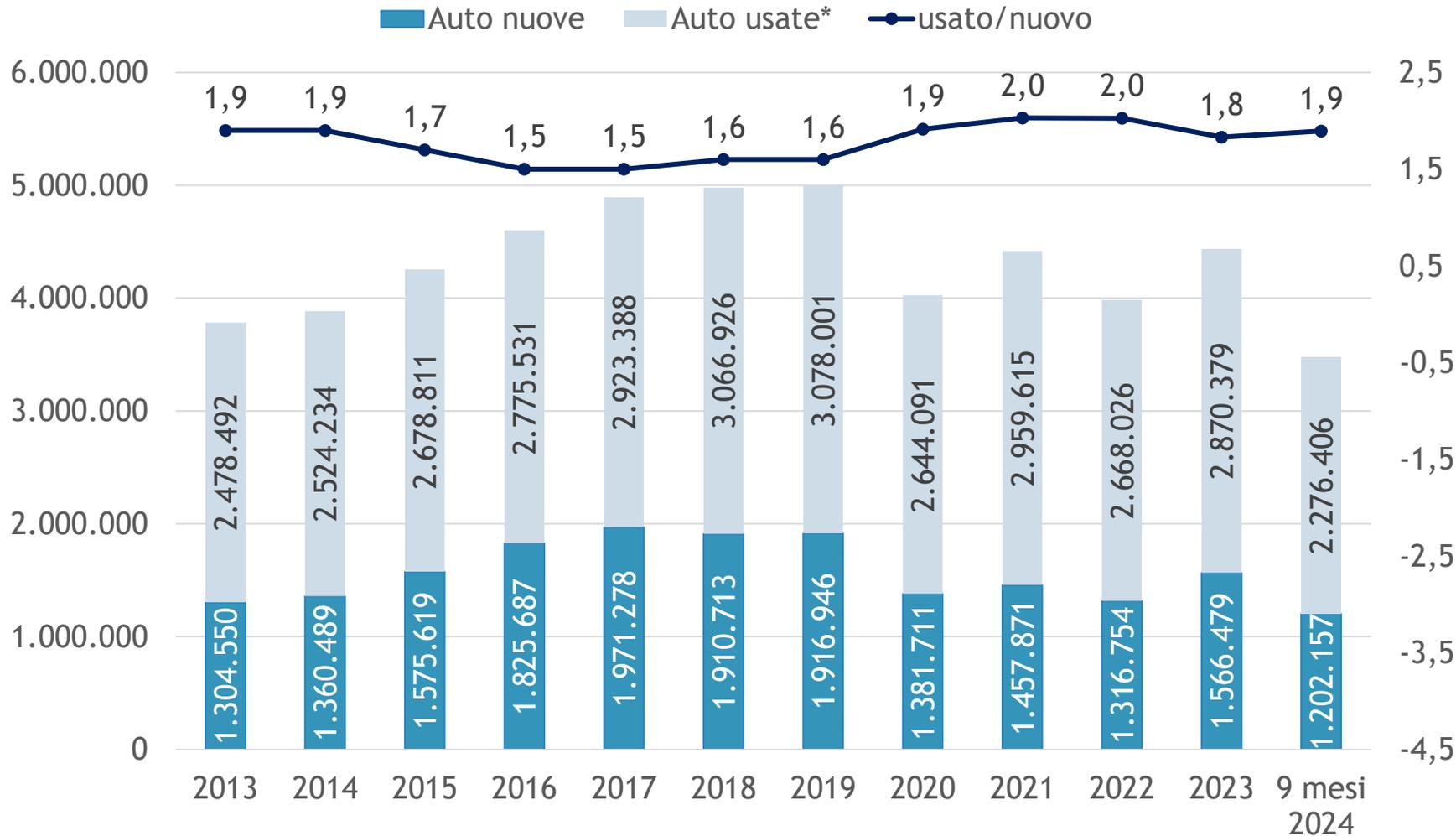


# Il mercato langue, il parco circolante cresce e invecchia



stime UNRAE parco realmente circolante, età media ACI

# Usato +7,9% ma il rapporto U/N resta < agli altri MM's



Anno 2023		
	Usato + Nuovo	U/N
UK	9.145.746	3,8
FR	7.019.605	3,0
SP	3.729.819	2,9
GE	8.875.483	2,1
IT	4.436.858	1,8

**Auto usate**  
**9 mesi '24**  
**+7,9% vs '23**  
**+0,0% vs '19**

\* Trasferimenti di proprietà al netto delle minivolture

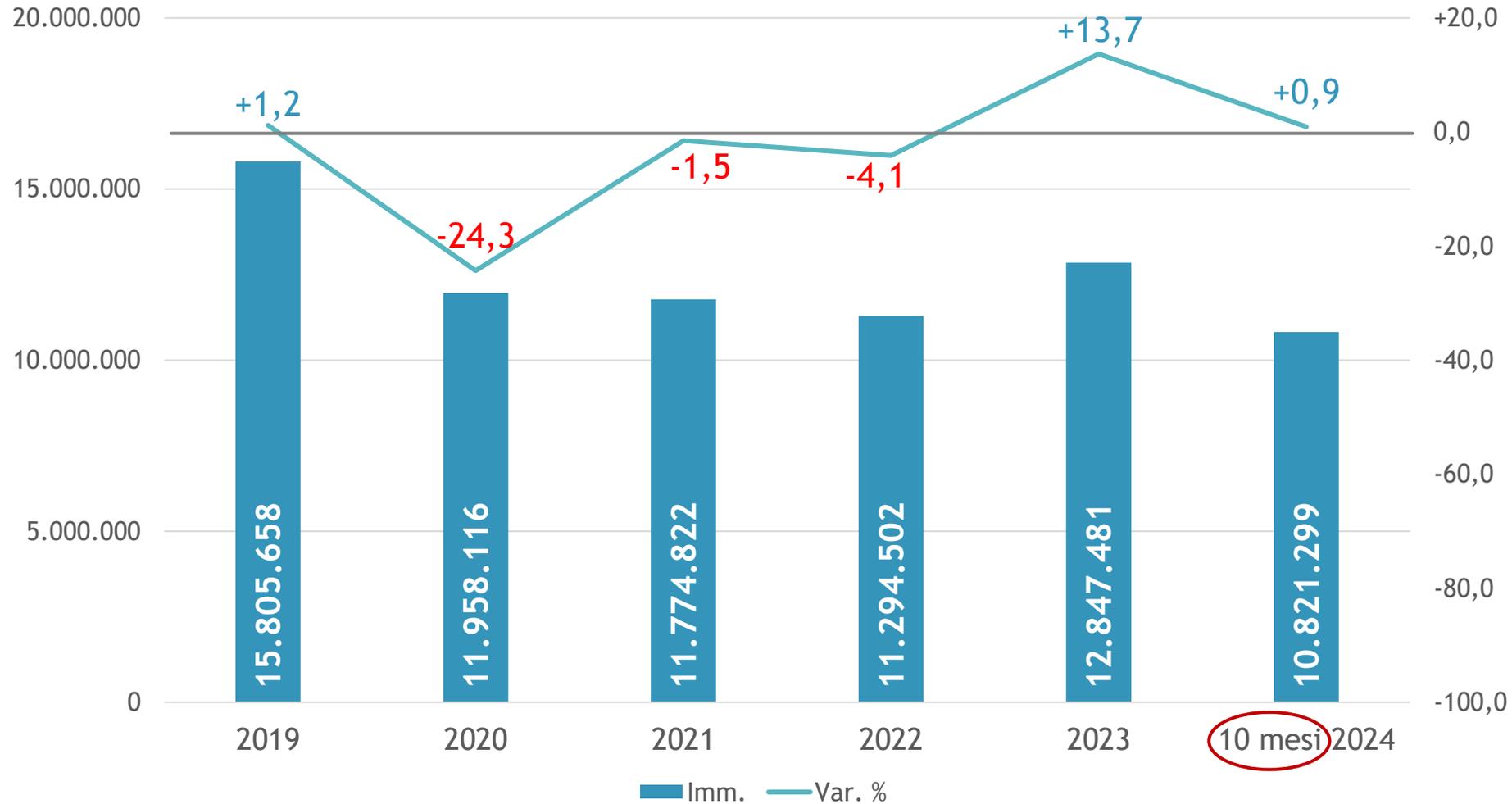
# Diesel al minimo storico fra i privati: 7,8%

Alimentazione	Quote % gen-nov 2024					
	Privati	Autoimm.	NLT	NBT	Società ed Enti	Totale
Benzina	33,0	34,1	<b>16,9</b>	33,7	17,6	<b>29,1</b>
Diesel	<b>7,8</b>	12,2	27,4	22,3	24,5	<b>13,9</b>
GPL	14,8	3,1	0,8	<b>0,4</b>	4,5	<b>9,4</b>
Metano	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	<b>0,1</b>
Ibride Elettriche (HEV)	<b>38,7</b>	43,4	42,1	40,6	41,2	<b>40,1</b>
<i>Benzina+Elettrica</i>	35,9	40,3	30,7	34,8	22,8	<b>34,5</b>
<i>Diesel+Elettrica</i>	2,8	3,2	11,5	5,9	18,4	<b>5,6</b>
Ibride Elettriche Plug-in (PHEV+REx)	1,8	3,4	7,3	<b>1,6</b>	6,2	<b>3,3</b>
<i>Benzina+Elettrica</i>	1,7	3,2	7,1	1,6	4,8	<b>3,1</b>
<i>Diesel+Elettrica</i>	0,1	0,1	0,2	0,0	1,4	<b>0,2</b>
Elettriche (BEV)	3,8	3,7	5,4	<b>1,4</b>	5,9	<b>4,1</b>
Totale ECV (BEV+PHEV+REx)	5,6	7,1	12,7	<b>3,0</b>	12,1	<b>7,4</b>
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	<b>100,0</b>

# Previsioni: -350k unità nel '24 vs '19, 2025 «piatto»

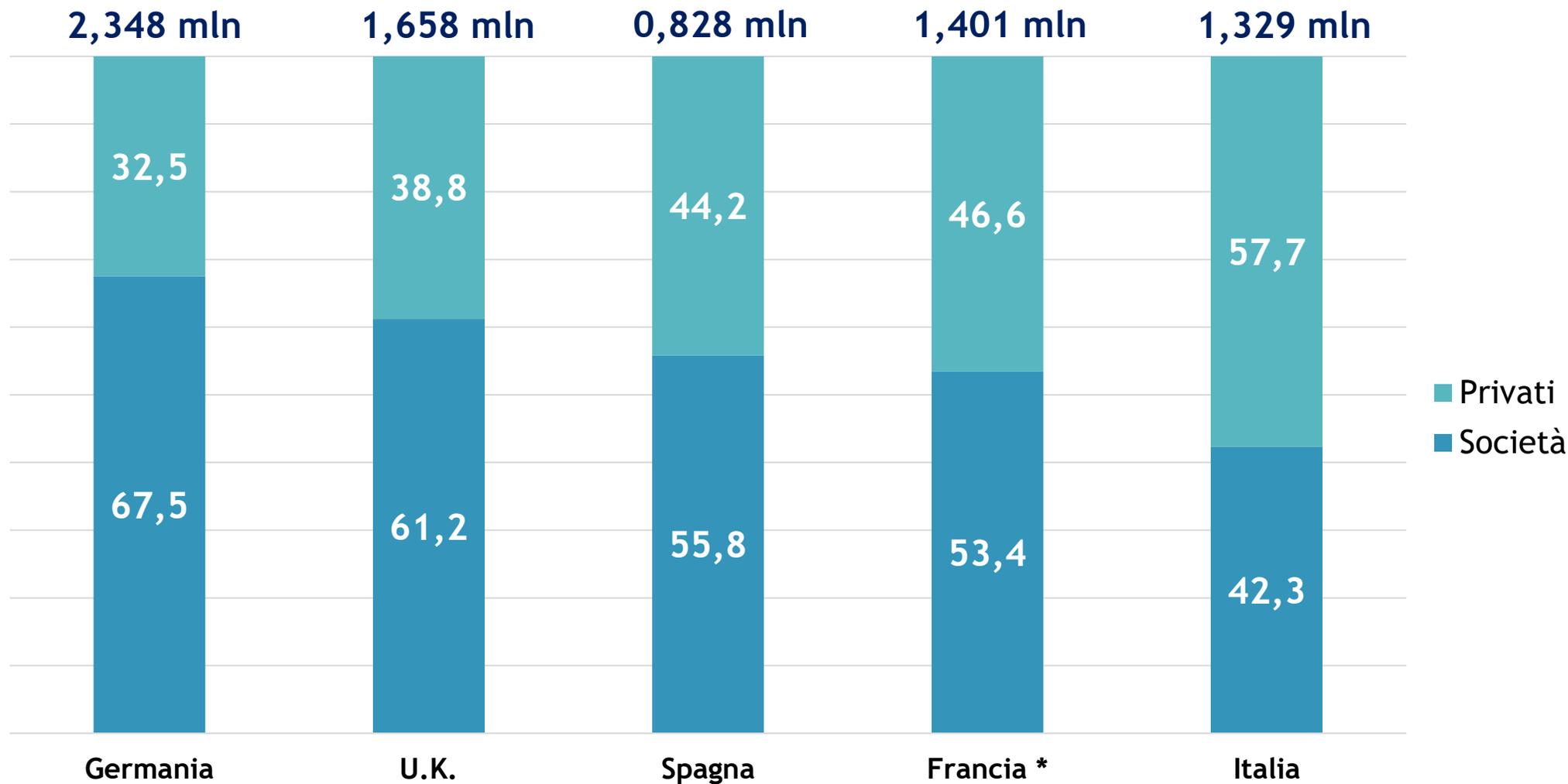


# Mercato auto Europa: -2,5 mln vs '19 in 10 mesi '24



# MM 5 Europa: Italia #4, ultima per quota % società

Mercato Autovetture (10 mesi 2024)



\* % anno 2023

# Le nuove tecnologie

# Mercato globale ed Europa light vehicles: trend e previsioni

WORLD		2023	2024 (e)	2025					
				IHS Markit (Oct-2024)	LMC (Nov-2024)	Autovista (Nov-2024)	ING Research (Aug-2024)	BloomberNEF (Jun-2024)*	Economist Intelligence (Nov-2024)*
Total Market	Volumes (mln)	87,3	88,1	90,3	90,5	-	-	-	-
	var.%	+10,5%	+0,9%	+2,5%	+2,7%	-	+2,5%	-	+2,3%
EVs	Volumes (mln)	14,2	16,9	18,1	-	-	-	20,9	19,4
	var.%	+35%	+19%	+7%	-	-	-	-	+16%
	Market Share (%)	16%	19%	20%	22%	23%	-	25%	-

\*Cars

EU+EFTA+UK		2023	2024 (e)	2025					
				IHS Markit (Oct-2024)	LMC (Nov-2024)*	Autovista (Nov-2024)		BloomberNEF (Jun-2024)**	Economist Intelligence (Nov-2024)**
Total Market	Volumes (mln)	14,7	15,1	18,36°	11,7	15,6		-	-
	var.%	+14,0%	+2,4%	+2,0°	+2,4%	+3,8%		-	+4,0%
EVs	Volumes (mln)	3,2	3,1	-	-	3,8		4,5	-
	var.%	+17%	-2%	-	-	+23%		-	-
	Market Share (%)	21,4%	20,5%	21,0%°°	-	24,2%		33,0%	-

Stime 2024 Fonte Autovista

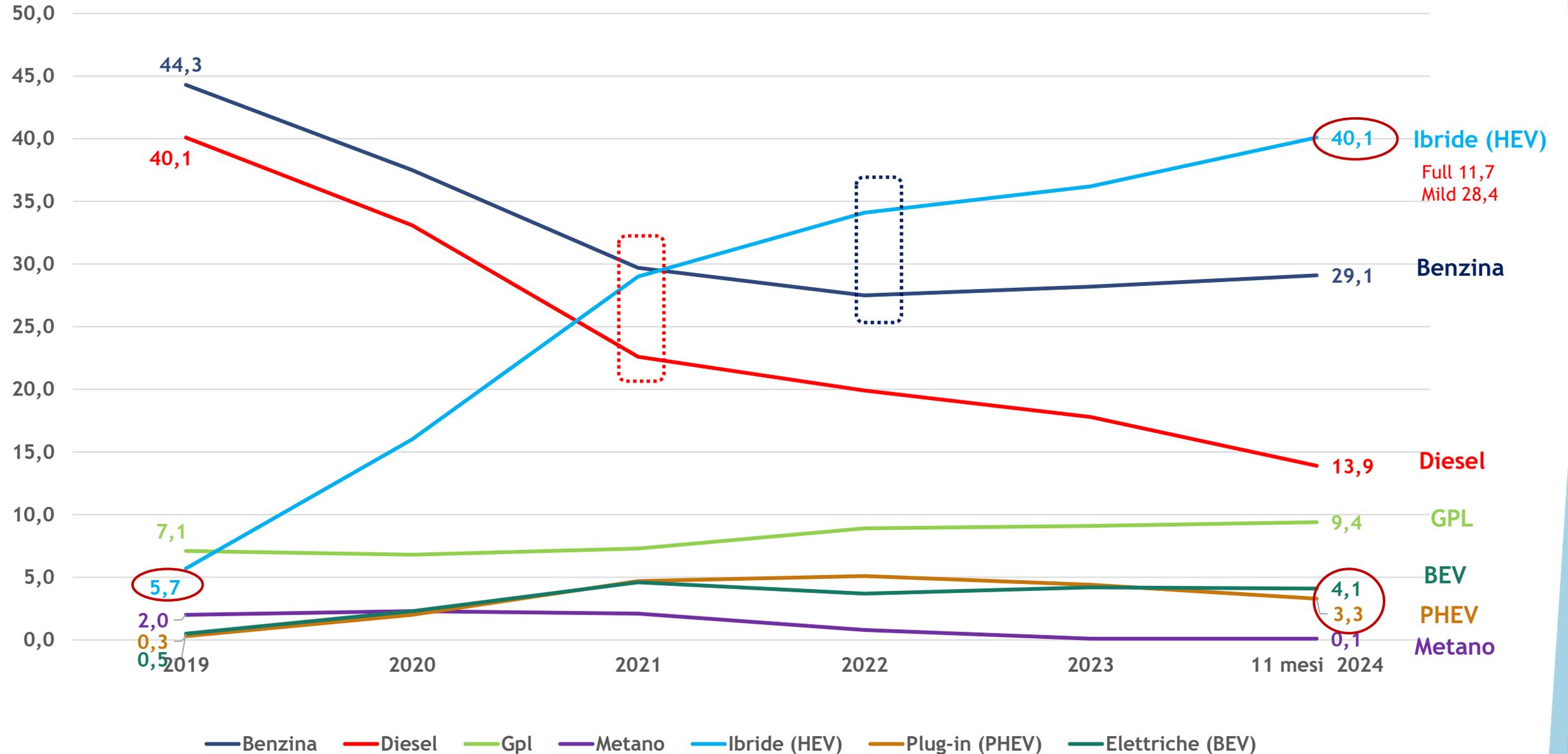
EV = BEV + PHEV

° WE+CE+EE \*WE Cars

°° EU battery electric cars

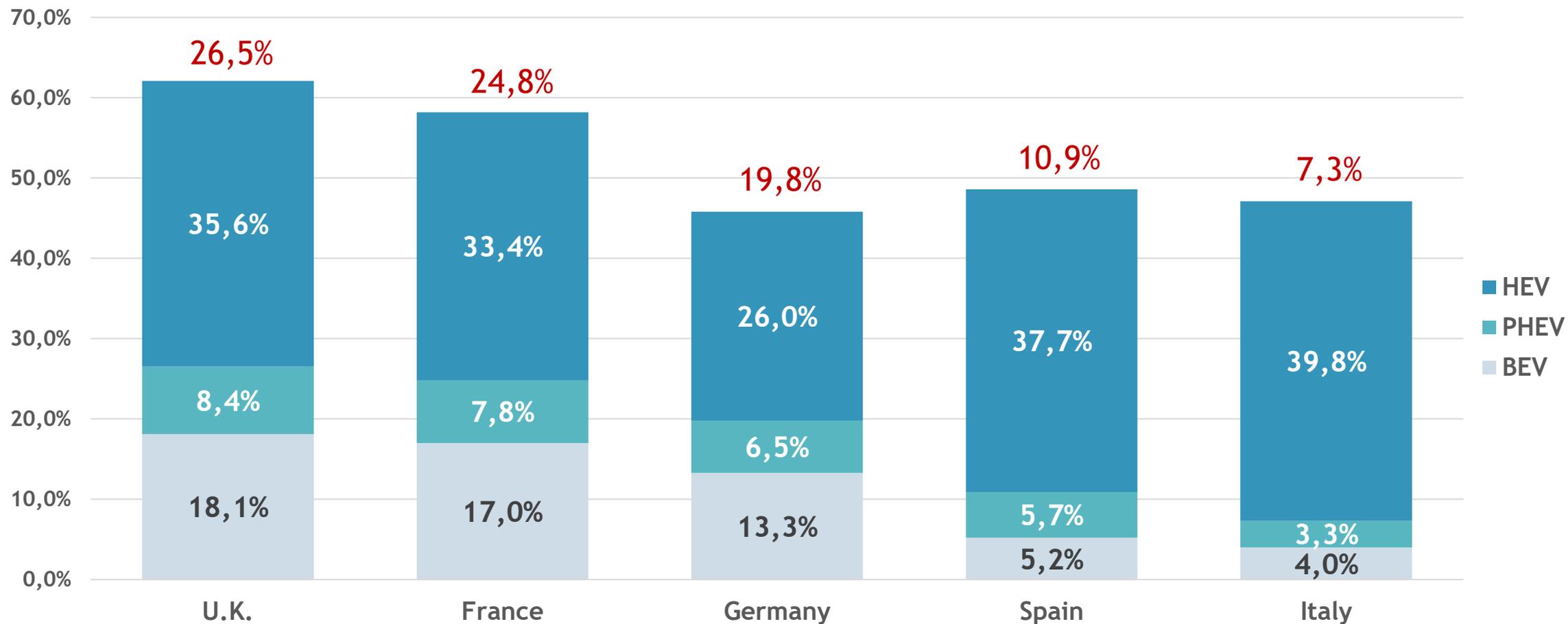
\*\*Cars

# La transizione energetica in Italia si è incagliata...

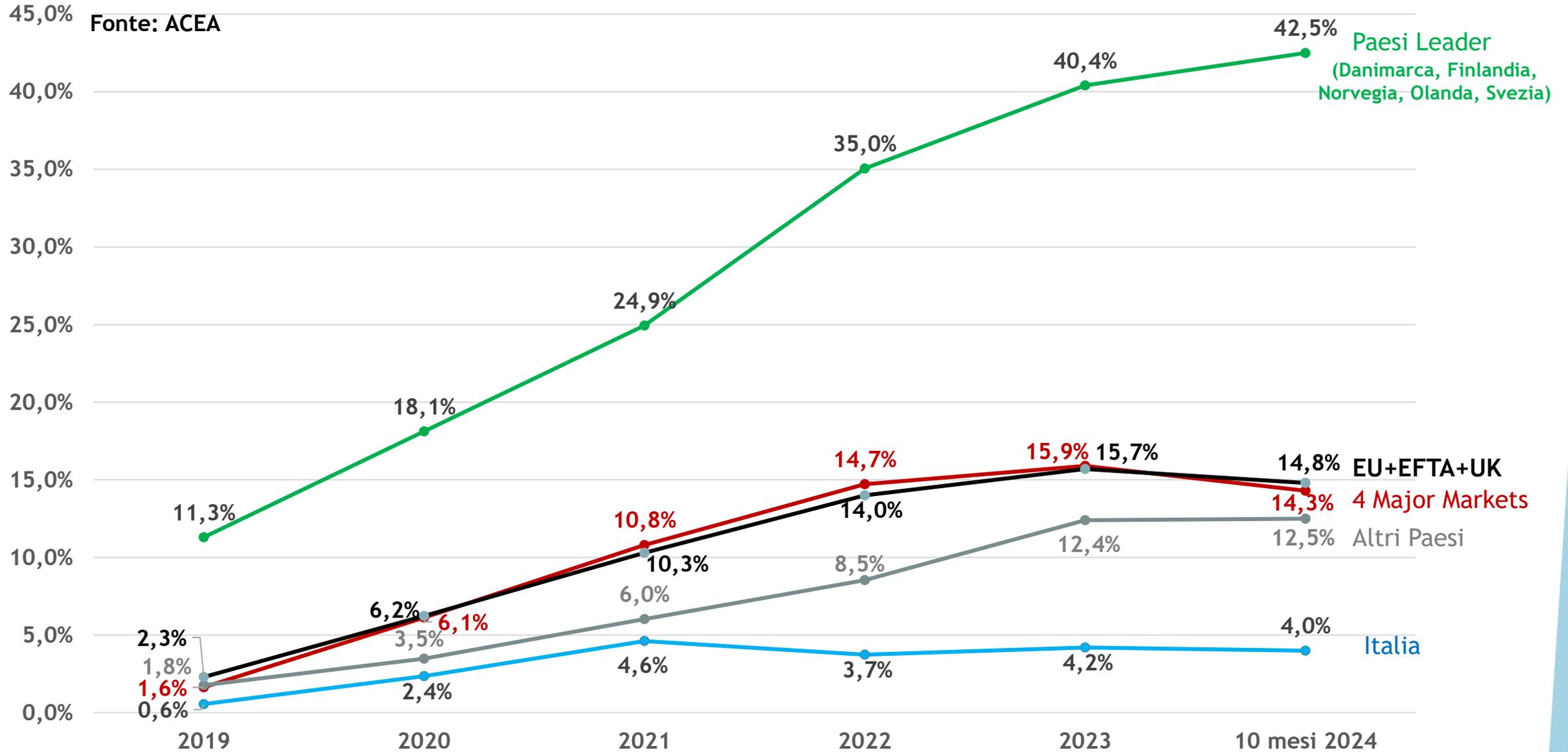


# 5 MM Europa: forte ritardo dell'Italia negli ECV

Quote % BEV, PHEV, HEV (gen-ott 2024) e % ECV

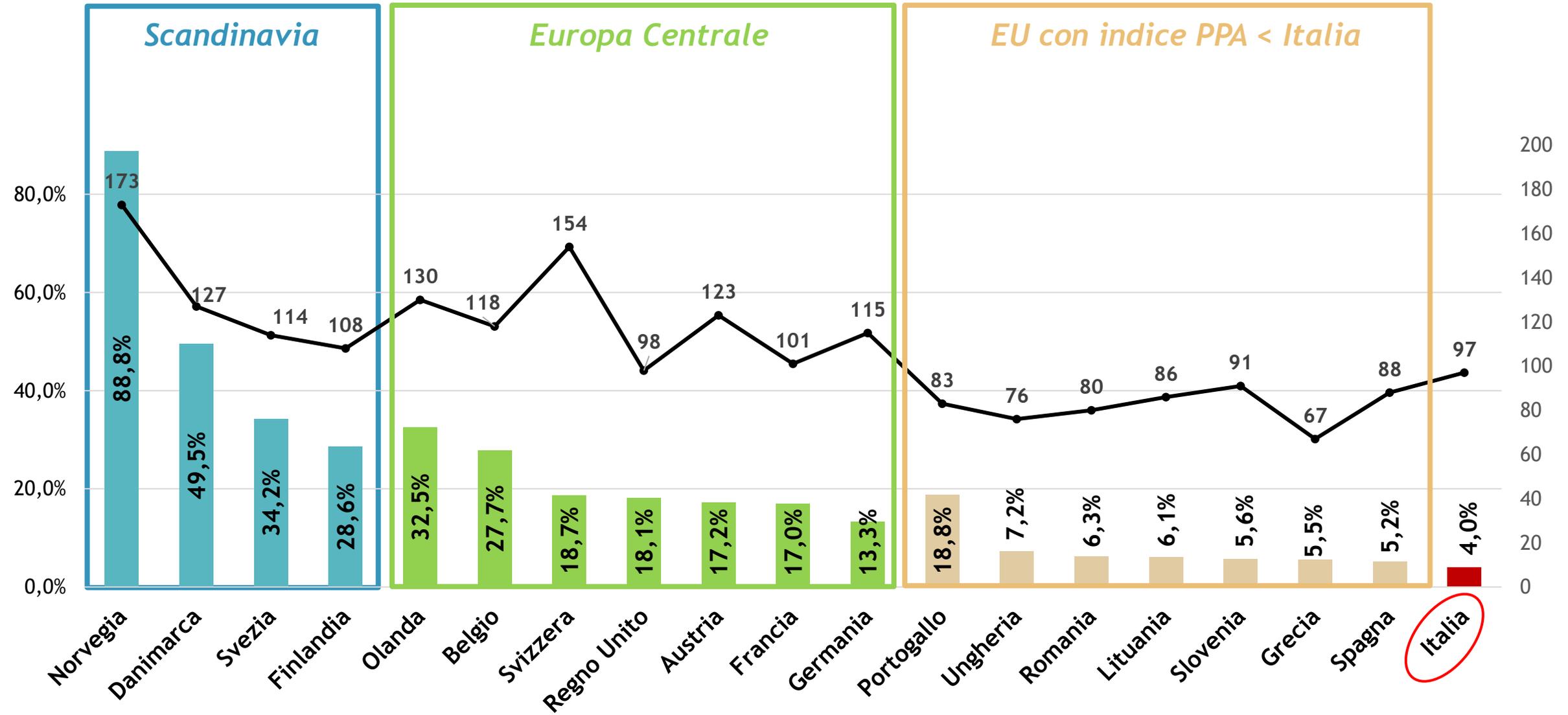


# Quote % BEV 2019-24: Italia 4,0% vs Europa 14,8%



# L'anomalia italiana: una questione di reddito?

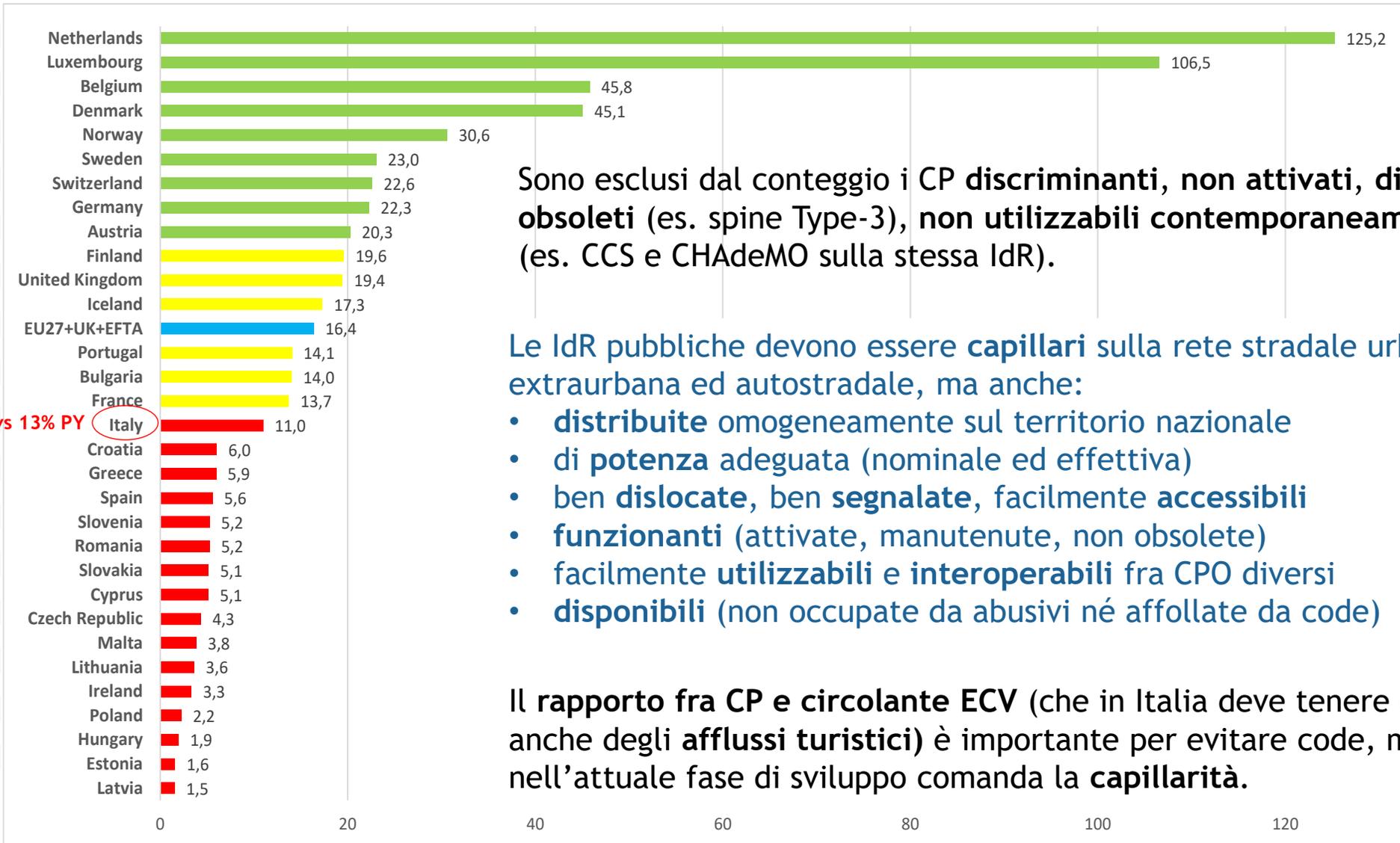
Quota % BEV (10 mesi 2024) e Pil pro capite a parità di potere di acquisto (2023, UE=100)



# IdR pubbliche: Italia +38,0% ma scende da 15<sup>a</sup> a 16<sup>a</sup>

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%



Sono esclusi dal conteggio i CP discriminanti, non attivati, dismessi, obsoleti (es. spine Type-3), non utilizzabili contemporaneamente (es. CCS e CHAdeMO sulla stessa IdR).

Le IdR pubbliche devono essere capillari sulla rete stradale urbana, extraurbana ed autostradale, ma anche:

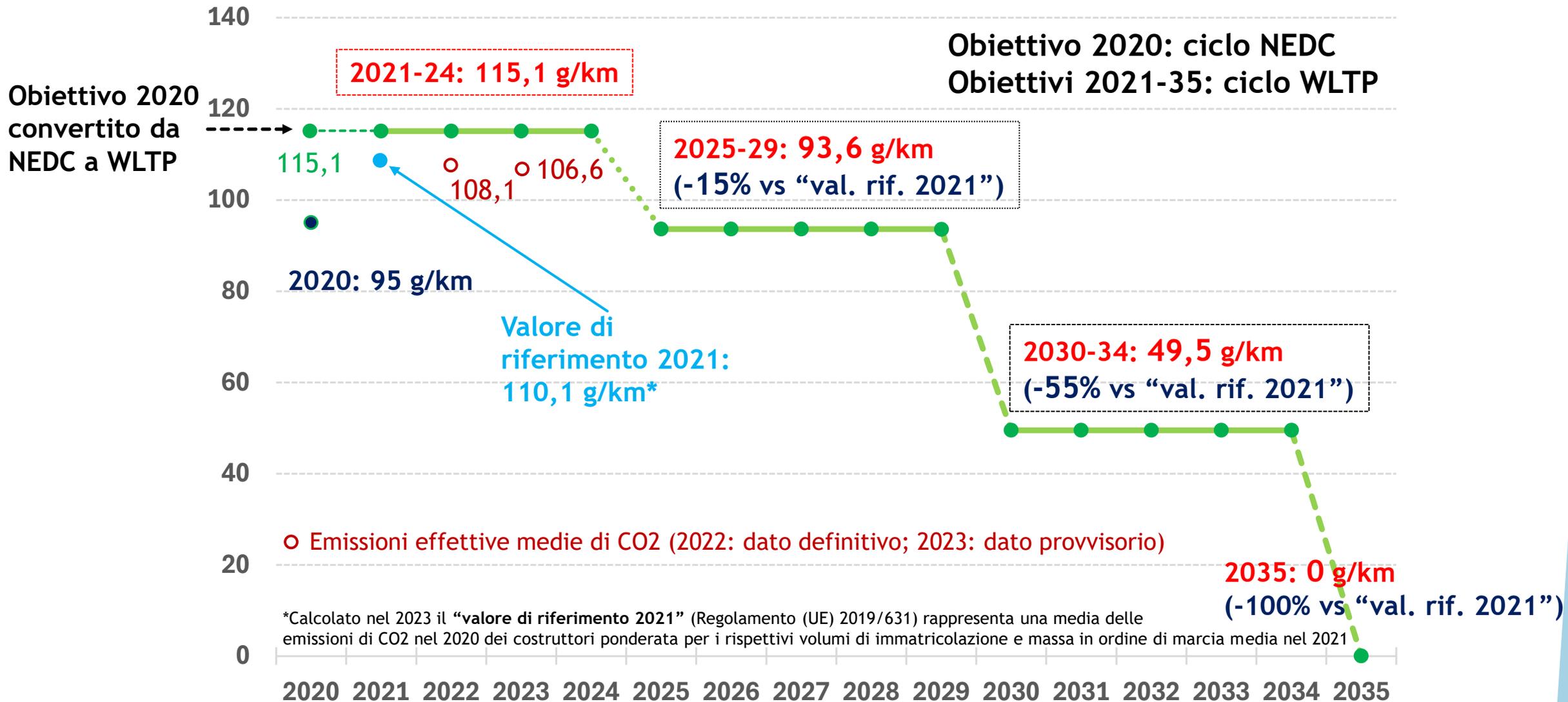
- distribuite omogeneamente sul territorio nazionale
- di potenza adeguata (nominale ed effettiva)
- ben dislocate, ben segnalate, facilmente accessibili
- funzionanti (attivate, mantenute, non obsolete)
- facilmente utilizzabili e interoperabili fra CPO diversi
- disponibili (non occupate da abusivi né affollate da code)

Il rapporto fra CP e circolante ECV (che in Italia deve tenere conto anche degli afflussi turistici) è importante per evitare code, ma nell'attuale fase di sviluppo comanda la capillarità.

# Obiettivi UE per le emissioni di GHG e di CO<sub>2</sub>

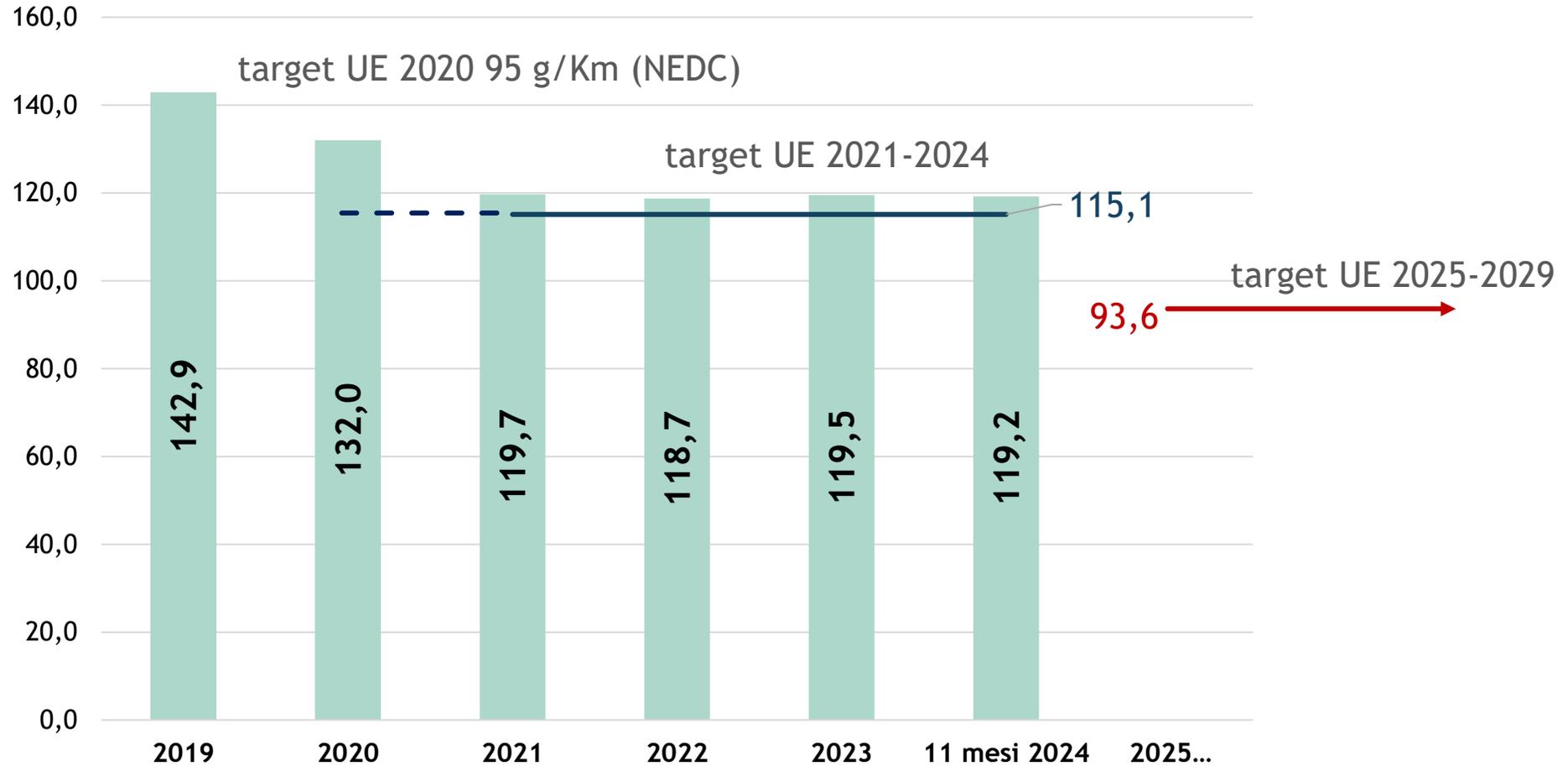
- **12/12/15** **Accordo di Parigi** nell'ambito della UNFCCC: 195 Paesi si impegnano a mantenere l'aumento della temperatura media mondiale rispetto ai livelli preindustriali ben al di sotto di 2 °C (target 1,5 °C).
- **30/05/18** **Regolamento (UE) 2018/842**: riduzioni annuali 2021-30 emissioni GHG per gli Stati membri, per onorare Accordo di Parigi (target UE: -30% vs 2005 nel 2030 per settori non ETS, trasporto su strada grande contributore).
- **17/04/19** **Regolamento (UE) 2019/631** [abroga regolamenti (CE) 443/2009 e (UE) 510/2011 e si applica dal 01/01/20]: obiettivi emissioni CO<sub>2</sub> (allo scarico) di AV e VCL; 95 g/km NEDC per AV nel 2020, poi WLTP dal 2021.
- **12/12/19** **European Green Deal**: Il Consiglio europeo approva l'obiettivo di un'UE a «net-zero emissions» entro il 2050, in linea con l'Accordo di Parigi (con una clausola di non partecipazione per la Polonia, poi rientrata).
- **15/01/20** European Green Deal: risoluzione del Parlamento (482+, 136-, 95=) per una **Legge sul clima** più ambiziosa vs proposta CE: -55% in 2030 vs 1990 (invece di “almeno 50% verso 55%”) e target intermedio 2040.
- **24/06/21** **Legge sul clima** (concordata col Consiglio in aprile) approvata dal PE (442+, 203-, 5=); l'impegno per Net Zero 2050 diviene vincolante; dopo il 2050, l'UE punterà a GHG negativi; target 2030 da -40% ad almeno -55% vs 1990.
- **14/07/21** “**Fit For 55**”: la Commissione presenta un pacchetto di **13 riforme** e **6 legislazioni** su clima/energia per raggiungere target GHG 2030 -55% vs 1990 e «Net Zero» 2050 (include nuovo regolamento CO<sub>2</sub> per AV e VCL).
- **28/03/23** dopo accordo provvisorio il 27/10/22 sulla 1<sup>a</sup> proposta, il Consiglio adotta il **Regolamento (UE) 2023/851** del 19/04/23 (target dal 2030: -55% per AV e -50% per VCL vs 2021; dal 2035: -100% per AV e VCL)

# Obiettivi UE per le emissioni medie di CO<sub>2</sub> (g/Km)



# Emissioni di CO<sub>2</sub>: media Italia > della media UE

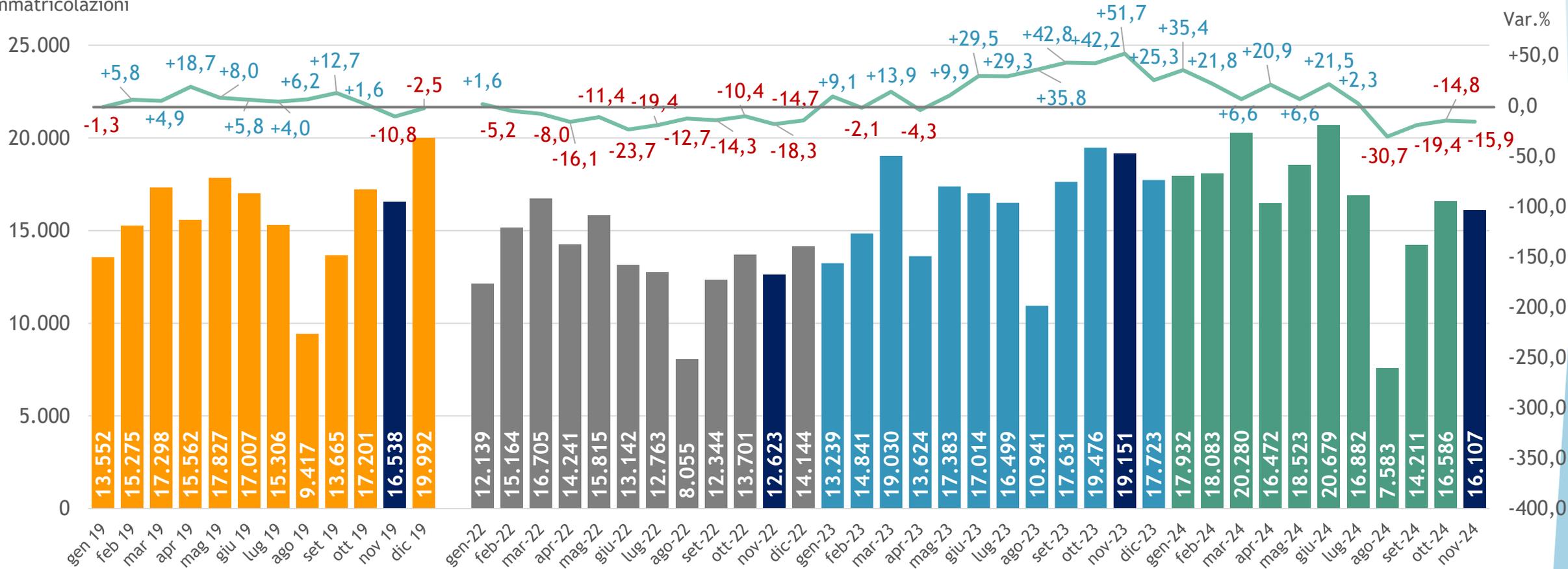
► CO<sub>2</sub> media su nuove immatricolazioni (g/Km - WLTP)



# Veicoli commerciali

# Mercato veicoli commerciali: +2,5% vs '23; +8,7% vs '19

Immatricolazioni



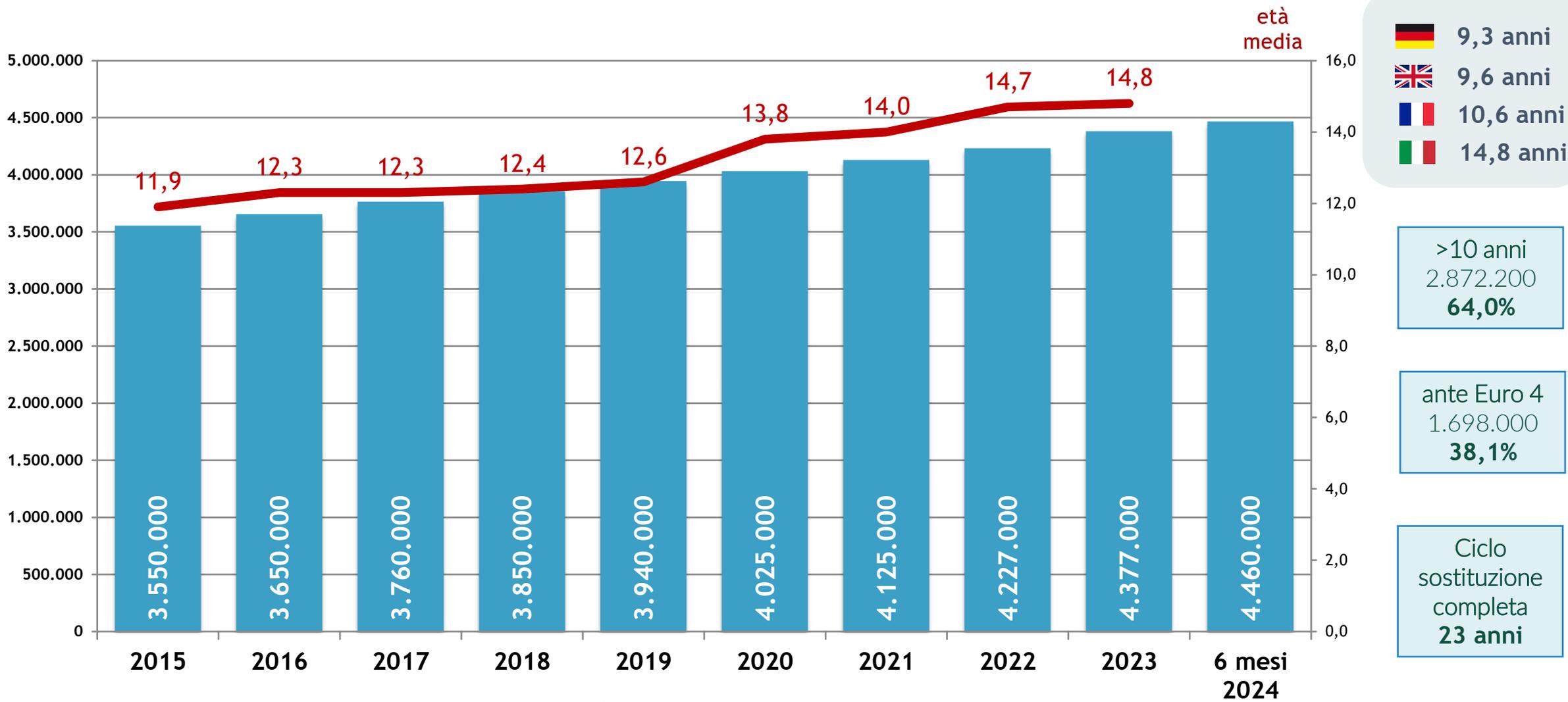
2019 = 188.640 +3,6%

2022 = 160.836 -13,0%

2023 = 196.552 +22,0%

11 mesi 2024 = 183.336 **+2,5%**

# Il parco circolante cresce e invecchia



- 9,3 anni
- 9,6 anni
- 10,6 anni
- 14,8 anni

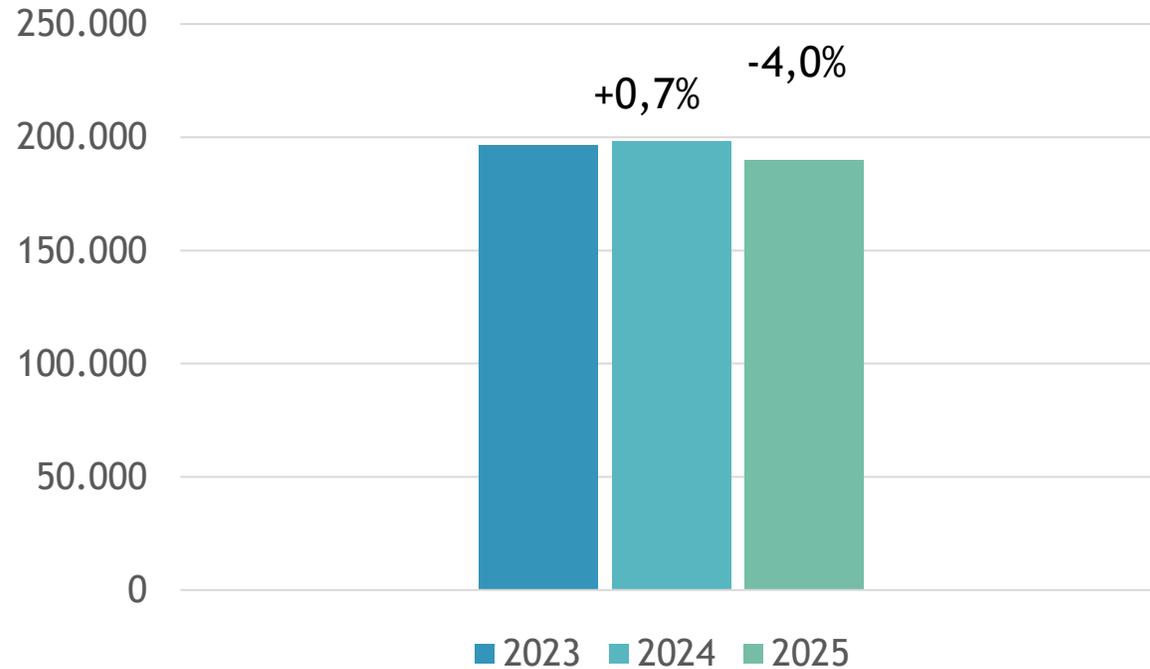
>10 anni  
2.872.200  
**64,0%**

ante Euro 4  
1.698.000  
**38,1%**

Ciclo sostituzione completa  
**23 anni**

stime UNRAE parco realmente circolante, età media ACEA e ACI (2023)

# Previsioni mercato: lieve riassetamento nel 2025



	2024	2025
	198.000	190.000
Var. %	+0,7%	-4,0%

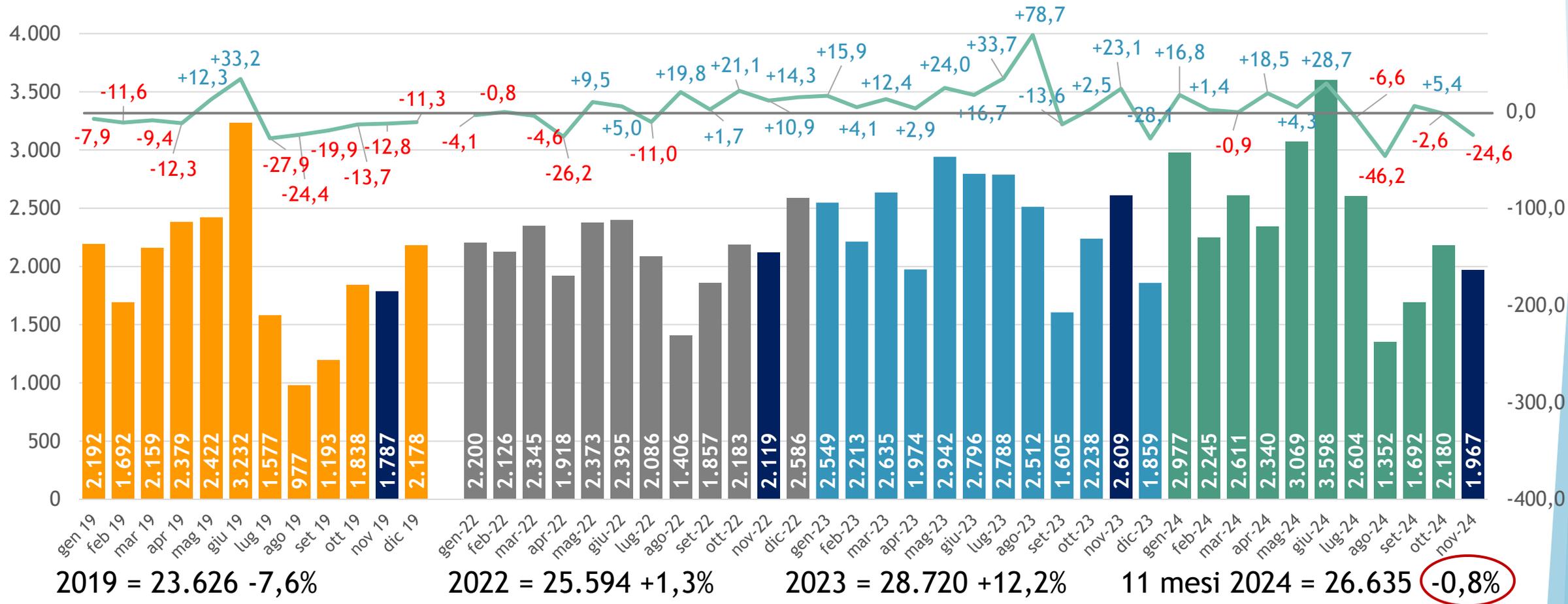
*Stima 2025: un livello comunque superiore alla media degli ultimi 8 anni (183.500)*

# Veicoli industriali

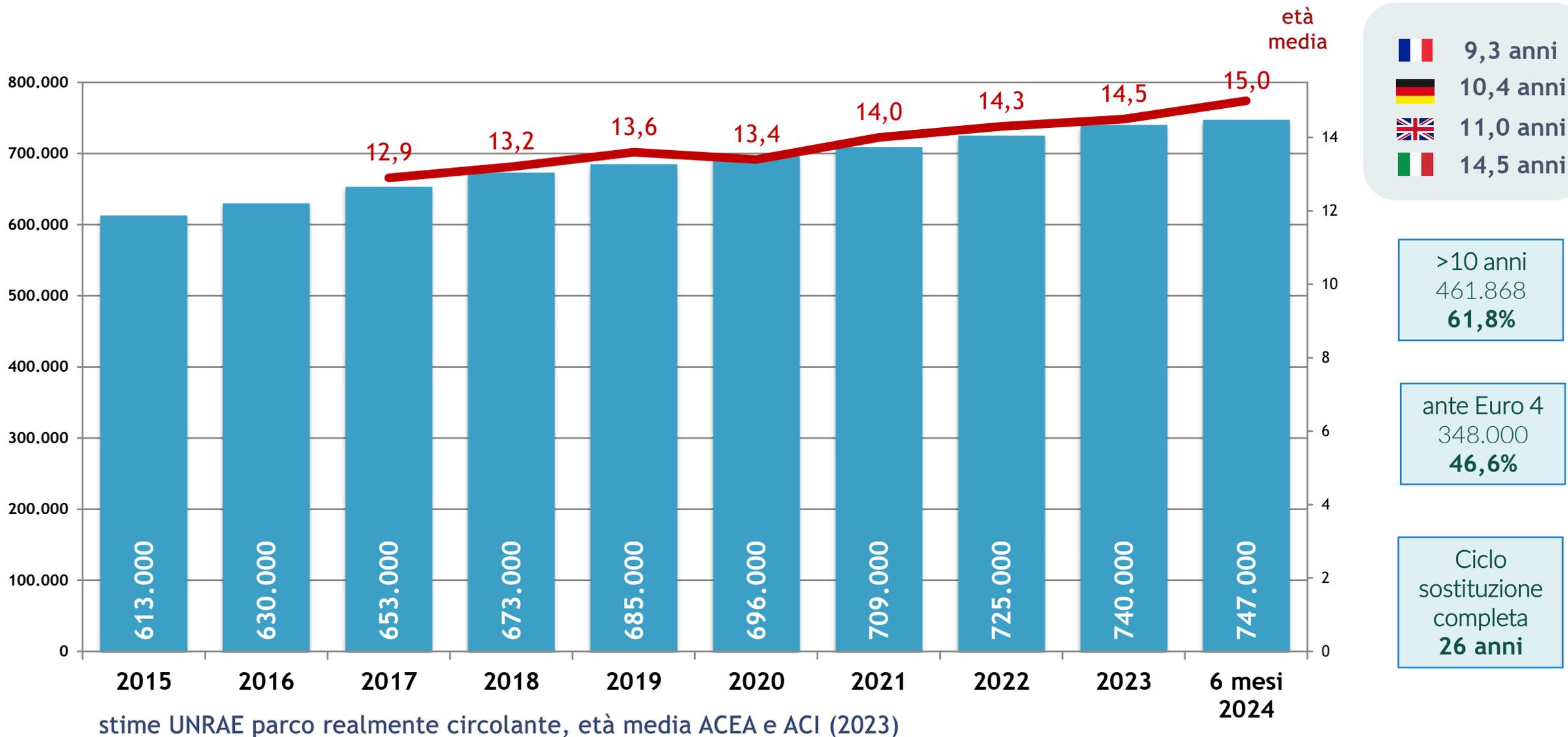
# Mercato veicoli Industriali: -0,8% vs '23 +24,2% vs '19

Immatricolazioni

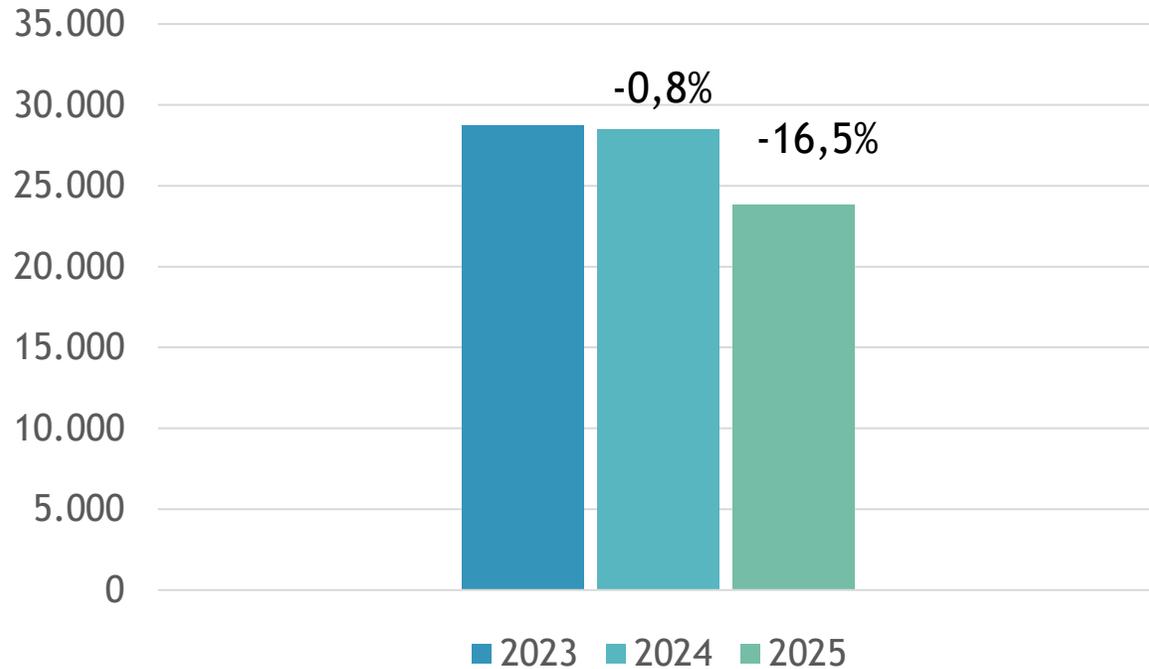
Var. %



# Anche il parco veicoli industriali cresce e invecchia



# Previsioni mercato: forte flessione nel 2025



	2024	2025
	28.500	23.800
Var. %	-0,8%	-16,5%



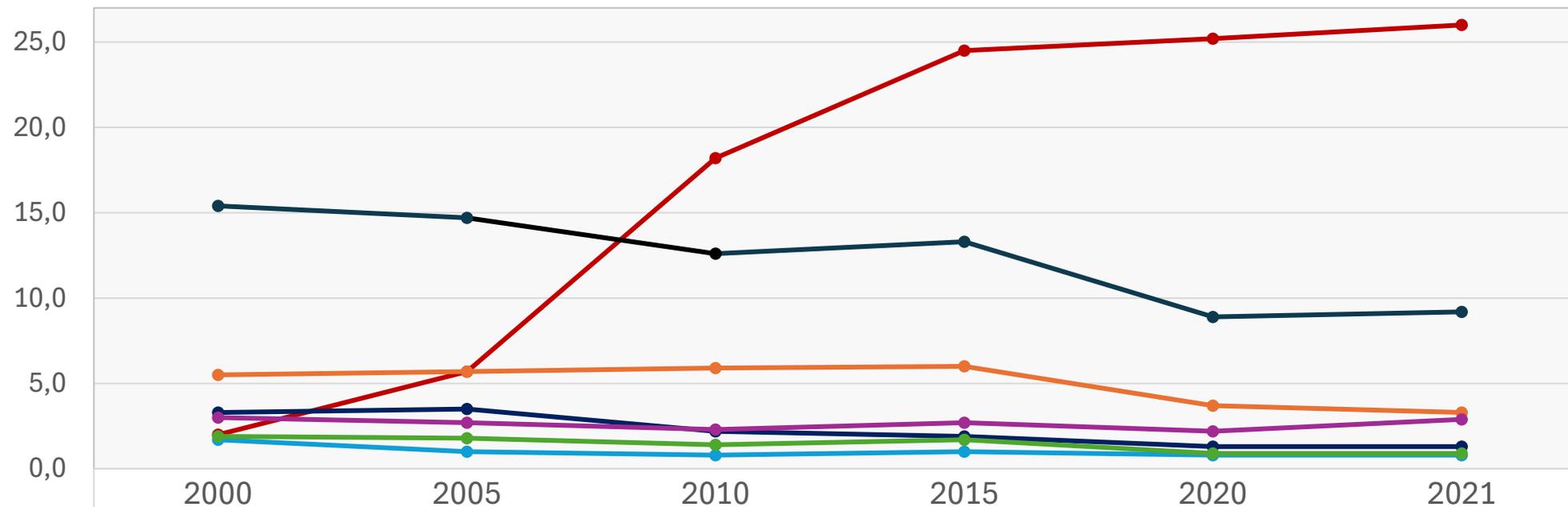
Grazie



# Ritorno al futuro

Michele Crisci  
Presidente UNRAE

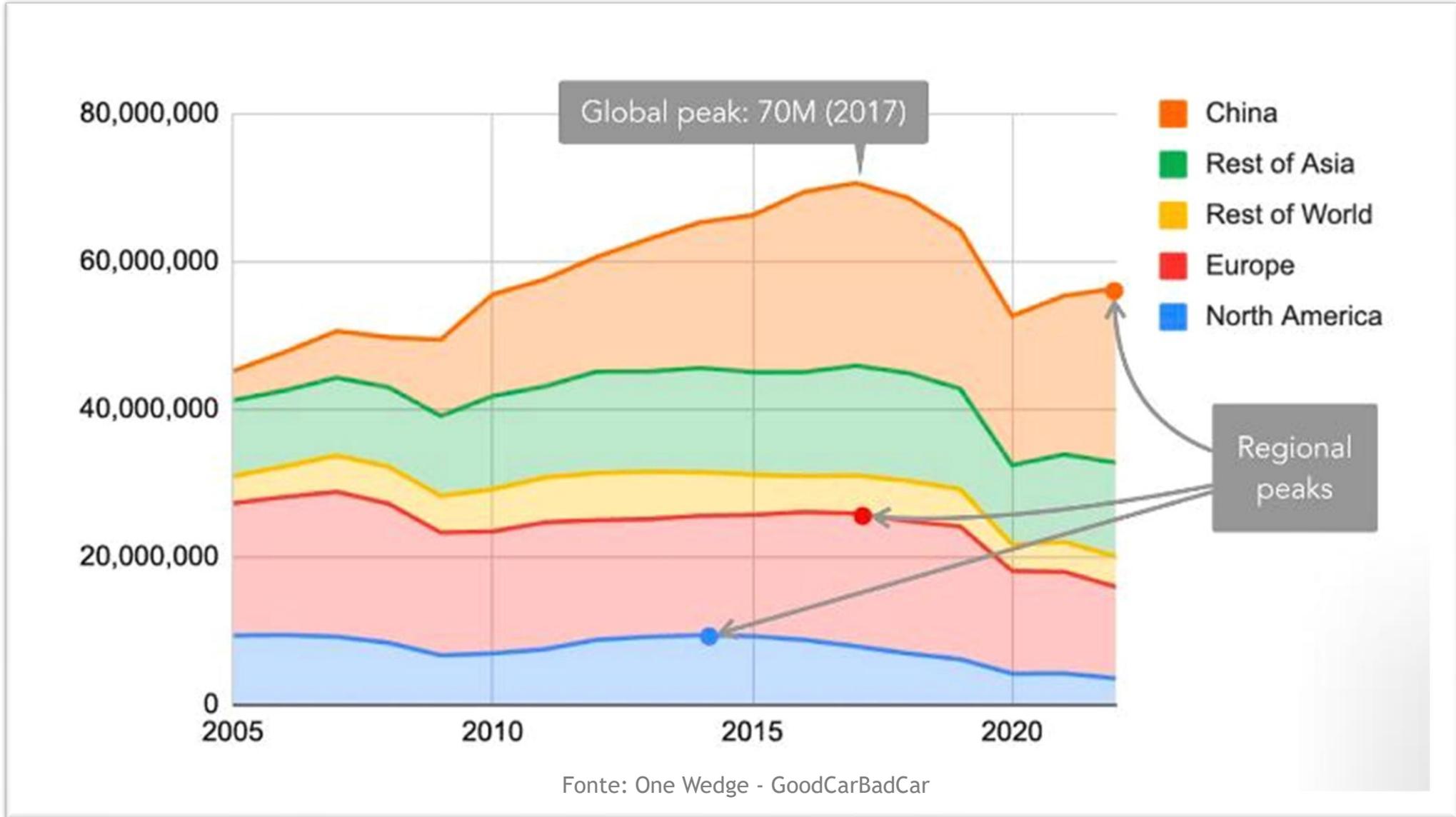
# Produzione auto 5 Major Markets Europei vs Cina (mln unità)



	2000	2005	2010	2015	2020	2021
—●— Cina	2,0	5,7	18,2	24,5	25,2	26,0
—●— Germania	5,5	5,7	5,9	6	3,7	3,3
—●— Francia	3,3	3,5	2,2	1,9	1,3	1,3
—●— Italia	1,7	1,0	0,8	1	0,8	0,8
—●— Spagna	3,0	2,7	2,3	2,7	2,2	2,9
—●— UK	1,9	1,8	1,4	1,7	0,9	0,9
—●— TOT MM5	15,4	14,7	12,6	13,3	8,9	9,2

Fonte: varie

# Vendite *global* di autovetture per regioni 2005-2022



GIUGNO 2024

Aut / **MOTORI** / Mondo Motori

## Finiti tutti i fondi degli incentivi per le auto elettriche

In meno di 9 ore usate tutte le risorse su piattaforma Mimit



↑ - RIPRODUZIONE RISERVATA

## QUATTORRUOTE

MERCATO

Incentivi auto 2024

## I fondi per le elettriche sono già finiti

Redazione Online | Pubblicato il 03/06/2024 | 131 commenti



AGOSTO 2024

## Automotive: Urso, "Verso nuovo piano incentivi, programma sarà pluriennale"

07 Agosto 2024

*Allo studio l'introduzione di un meccanismo che privilegi le produzioni a elevato contenuto di componentistica italiana ed europea*



NOVEMBRE 2024

auto.it

## Urso sugli incentivi: "È finito il tempo dei bonus"



MOTORISUMOTORI ...

Cerca...

NEWS

## L'incredibile Giorgetti: il taglio del Fondo Automotive è per non dare soldi alle auto cinesi

# Le Proposte UNRAE

# Proposte UNRAE (1 / 2)

## SOSTEGNO PLURIENNALE PER AUTOVETTURE E VEICOLI COMMERCIALI A ZERO E BASSE EMISSIONI.

- Definire un Piano pluriennale dotato di un fondo consistente per il triennio 2025-27

## SOSTEGNO PLURIENNALE AI VEICOLI INDUSTRIALI

- Istituire un Fondo *ad hoc pluriennale* per il rinnovo del parco circolante con un contributo per l'acquisto di veicoli industriali con emissioni pari a 0 g/Km CO<sub>2</sub>

## VALUE CHAIN DELLE NUOVE TECNOLOGIE

- **Politica infrastrutturale:** cronoprogramma dettagliato e obiettivi vincolanti per i charging point pubblici elettrici e a idrogeno, per auto e veicoli pesanti, in linea con il Regolamento AFIR
- **Ricariche private:** credito d'imposta al 50% per investimenti in infrastrutture fast charge (> 70 kW)
- Contributi a R & S
- Contributi alla **transizione digitale**
- Piano di **riciclo dei componenti**

## REVISIONE FISCALITÀ AUTO AZIENDALI CON INDIRIZZO «GREEN»

- **Deducibilità:** revisione per le flotte aziendali a zero e bassissime emissioni fino a 60 g/Km CO<sub>2</sub>
  - ✓ *Uso non esclusivo (pool) e professionisti:* innalzamento dell'aliquota dal 20% al 40% per 0 g/Km CO<sub>2</sub> e al 30% per la fascia 1-60 g/Km con aumento del tetto a 26 k€
  - ✓ *Uso promiscuo:* innalzamento dell'aliquota dal 70% all'80% per 0 g/Km CO<sub>2</sub> e al 75% per la fascia 1-60 g/Km
- **Detraibilità IVA:** parametrare l'aliquota (oggi 40% *flat*) alle emissioni di CO<sub>2</sub> (100% per 0 g/Km e 80% per 1-60 g/Km CO<sub>2</sub>)
- **Ammortamento:** rivedere i coefficienti per ridurre il periodo a 3 anni (oggi 4 anni)



Grazie