

UNRAE book 2021



ANALISI DEL MERCATO AUTOVEICOLI IN ITALIA

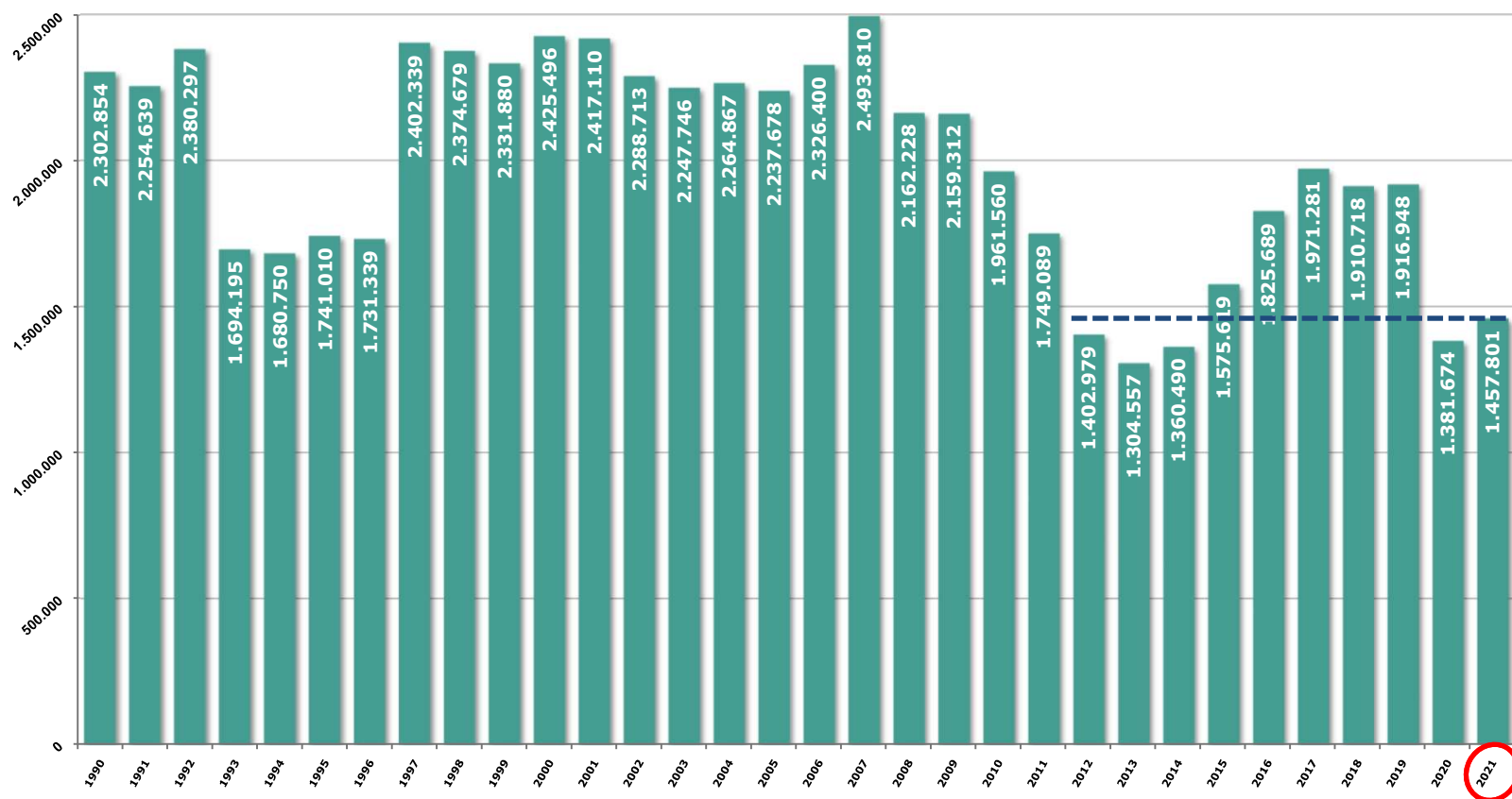
XXII edizione

Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri

UNRAE BOOK 2021 – INDICE

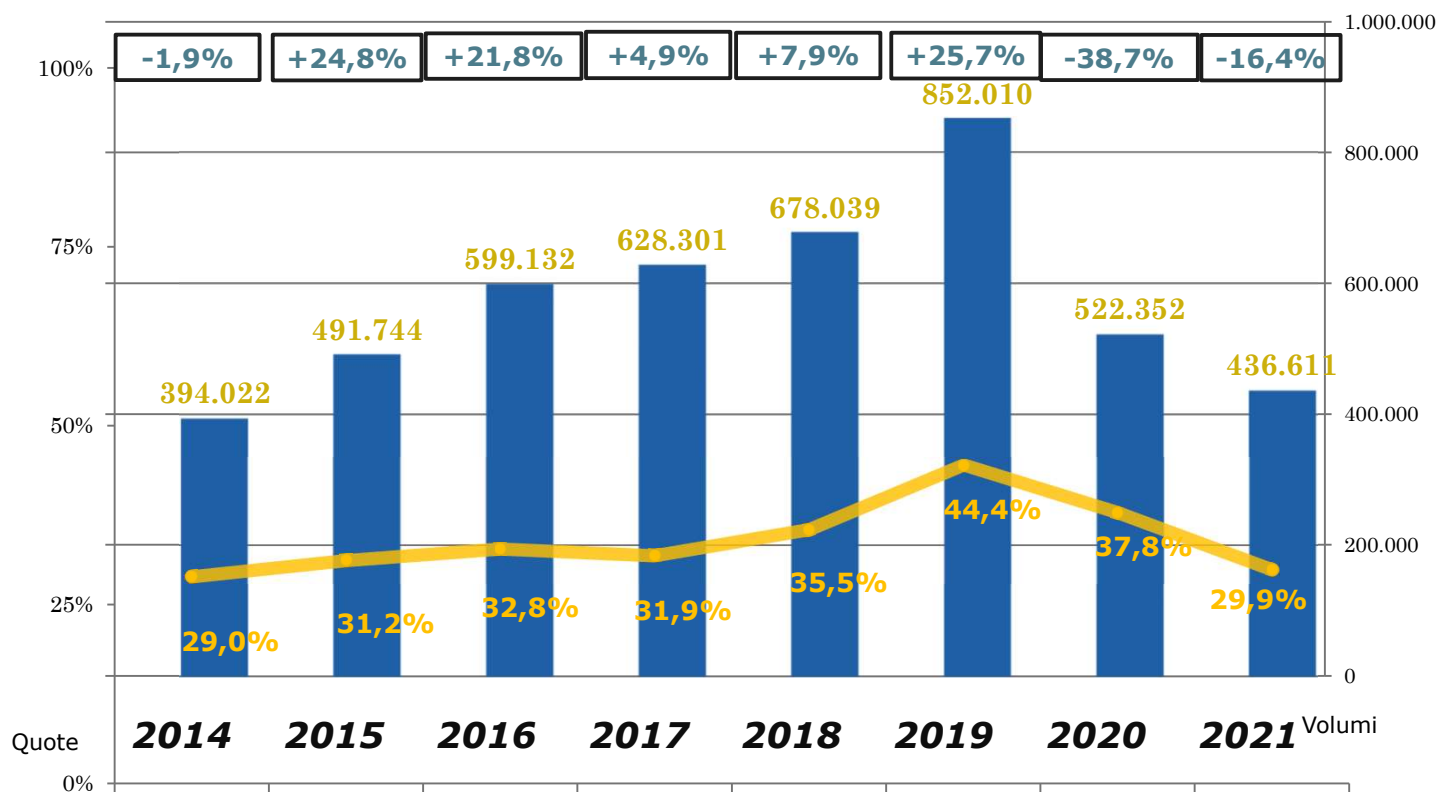
2. Indice
3. Andamento storico del mercato Italiano
4. Immatricolazioni: Benzina
5. Immatricolazioni: Diesel
6. Immatricolazioni: GPL
7. Immatricolazioni: Metano
8. Immatricolazioni: Ibrida (HEV)
9. Immatricolazioni: Ibrida (plug-in)
10. Immatricolazioni: Elettrica
11. Immatricolazioni: ECV
12. Auto 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 a privati
22. Immatricolazioni: Noleggio a Breve Termine
23. Immatricolazioni: Società ed enti
24. Imm.zioni per alimentazione/canali vendita
25. Leasing per canali di vendita
26. Autoimmatricolazioni per segmento
27. Stock di Autoimmatricolazioni
28. Auto a società in Europa
29. Trattamento fiscale auto aziendali
30. Immatricolazioni autovetture: segmento-A
31. Immatricolazioni autovetture: segmento-B
32. Immatricolazioni autovetture: segmento-C
33. Immatricolazioni autovetture: segmento-D
34. Immatricolazioni autovetture: segmento-E
35. Immatricolazioni autovetture: segmento-F
36. Immatricolazioni per carrozzeria
37. Immatricolazioni a Privati per carrozzeria/età
38. Immatricolazioni per aree geografiche
39. Aree geografiche al netto del noleggio
40. Immatricolazioni per regione
41. Immatricolazioni per provincia
42. Immatricolazioni di autovetture per colore
43. Italia: emissioni medie di CO₂
44. Immatricolazioni 2021 CO₂ per canali e fasce
45. Europa: emissioni medie di CO₂
46. Consumi carburante
47. Invecchiamento parco circolante reale
48. Parco circolante autovetture per Direttiva Euro
49. Parco circolante auto per alimentazione
50. Trasferimenti di proprietà autovetture
51. Trasferimenti di proprietà per contraente
52. Minivolture per contraente
53. Trasferimenti di proprietà per anzianità
54. Esportazioni di autovetture per anzianità
55. Esportazioni di autovetture per Paese
56. Esportazioni di autovetture per canale
57. Demolizioni di autovetture per canale
58. Demolizioni di autovetture per Direttiva
59. Importazioni di autovetture per Paese
60. Trend storico Fatturato auto reale e IVA
61. Fatturato auto reale per canale di vendita
62. Credito al consumo flussi finanziati
63. Immatricolazioni Autocarri fino a 3,5 t
64. Veicoli Commerciali per canale
65. Veicoli Commerciali per alimentazione
66. Veicoli Commerciali: Emissioni medie di CO₂
67. Immatricolazioni a Privati con Partita IVA
68. Parco circolante Veicoli Commerciali
69. Immatricolazioni Veicoli Industriali > 3,5 t
70. Immatricolazioni VI > 3,5 t per alimentazione
71. Immatricolazioni VI > 3,5 t per carrozzeria
72. Immatricolazioni VI > 3,5 t per uso
73. Parco circolante Veicoli Industriali
74. Rimorchi e Semirimorchi
75. Parco circolante rimorchi e s.rimorchi > 3,5 t
76. Immatricolazioni Autobus
77. Parco circolante Autobus
78. L'UNRAE in numeri
79. Autori e Metodologia

Andamento storico del mercato italiano autovetture



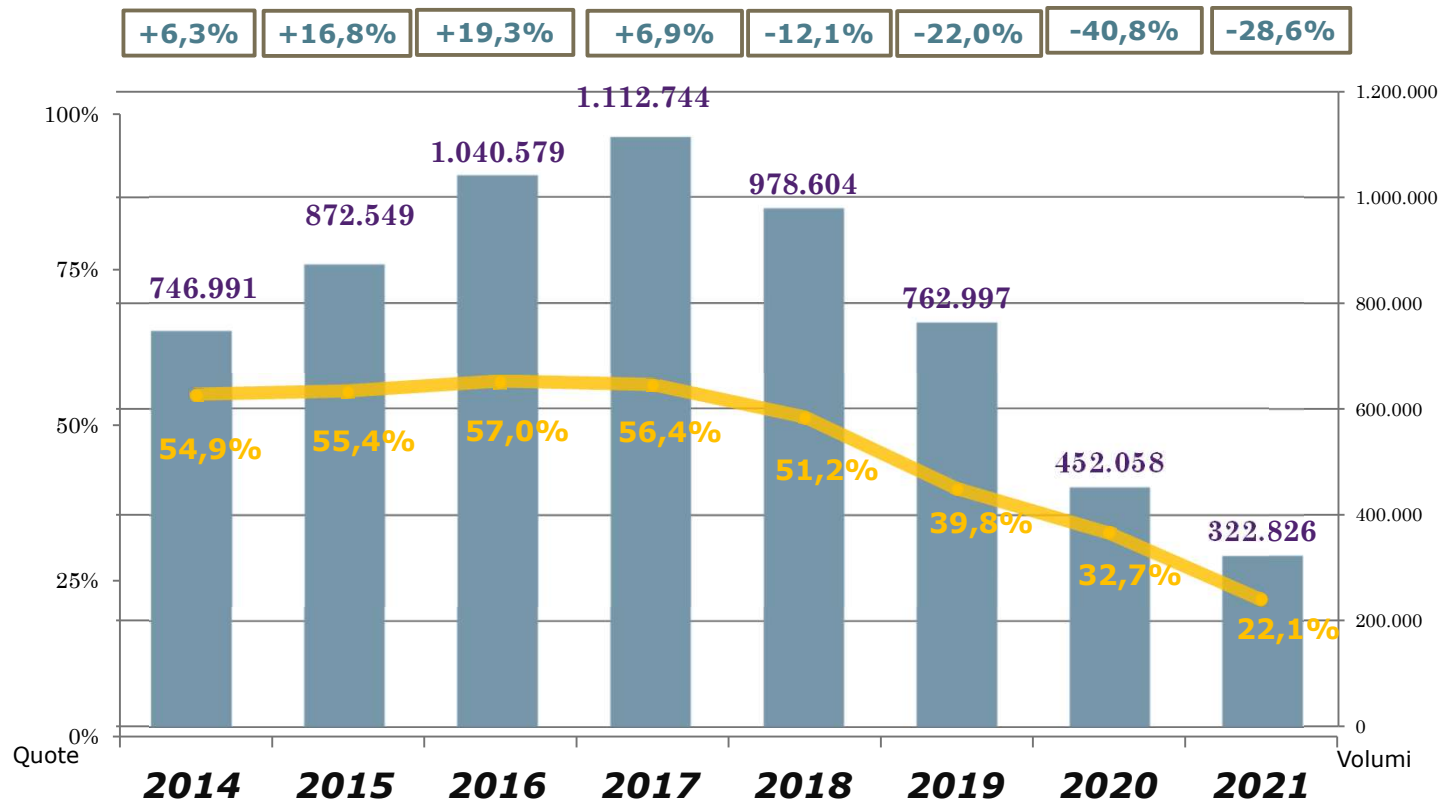
Negli ultimi 30 anni il mercato Italiano delle autovetture ha fatto registrare una media di circa 2.030.000 immatricolazioni, con volumi al di sopra dei 2,2 milioni di unità sino al 2007, anno della crisi finanziaria innescata dal fallimento di Lehman Brothers. Unica eccezione fu il periodo 1993-1996, successivo alla svalutazione della Lira, quando le vendite di auto oscillarono intorno ai 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 portato il mercato 2020 sui livelli del 2014 e sotto 1,4 milioni di auto; l'onda lunga della pandemia e la crisi dei semiconduttori ha frenato il recupero del 2021 che non è riuscito a superare 1,458 milioni di autovetture.

Immatricolazioni: alimentazione Benzina



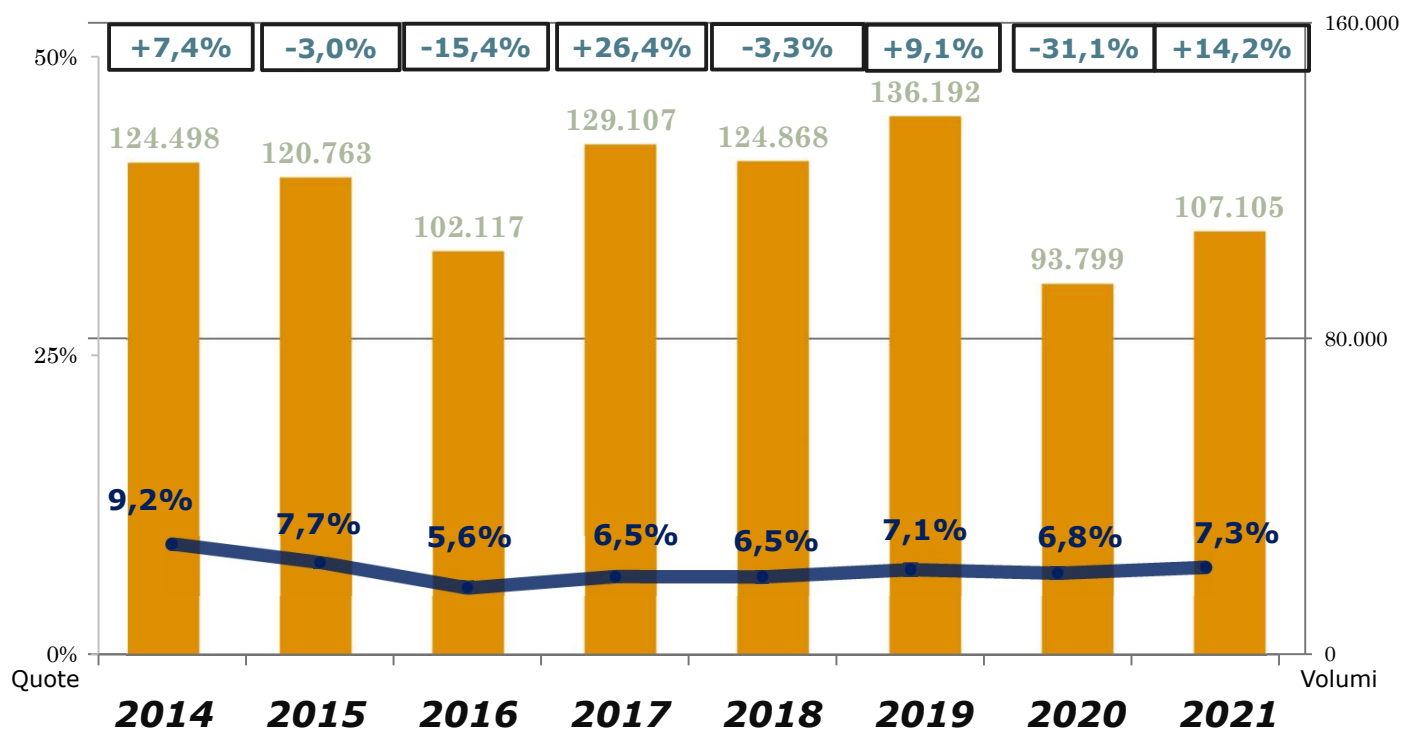
La transizione energetica verso una mobilità a zero emissioni penalizza le motorizzazioni tradizionali: nel 2021 il motore a benzina, pur riuscendo a mantenere la leadership, perde quasi 8 punti di quota, scendendo al 29,9%. Seppur con intensità diverse, le vendite di auto benzina subiscono una *debacle* in tutti i canali.

Immatricolazioni: alimentazione Diesel



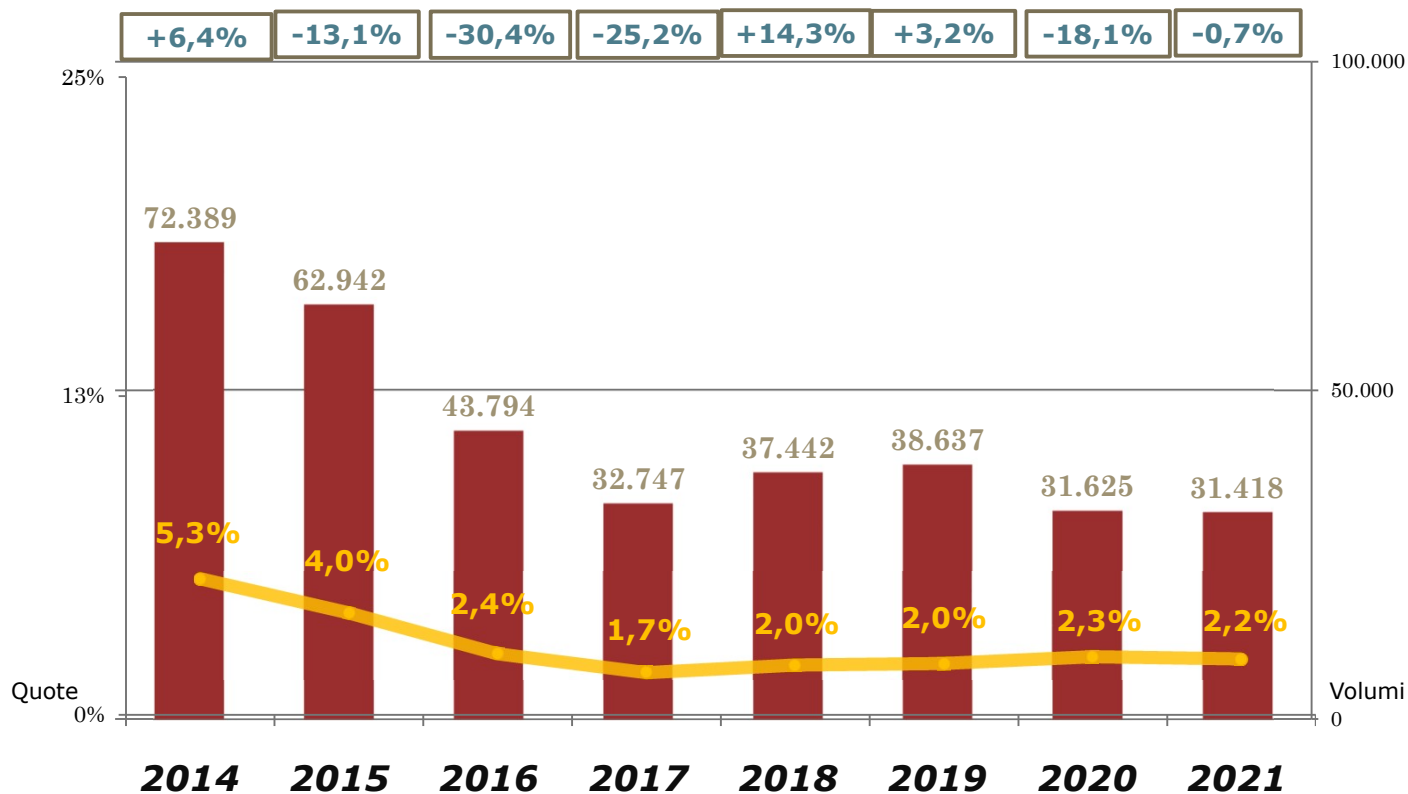
Crolla la penetrazione delle auto diesel fra le preferenze. Dopo il picco di vendite del 2017, le campagne di demonizzazione e il processo di decarbonizzazione, stanno spingendo i consumatori verso altre alimentazioni. Nel 2021 con un rientro vertiginoso dei volumi, la share del diesel perde 10,6 punti, scendendo al 22,1% del totale. Il pesantissimo calo è stato comune a tutti e 3 i canali di vendita: privati, noleggio e società.

Immatricolazioni: alimentazione GPL



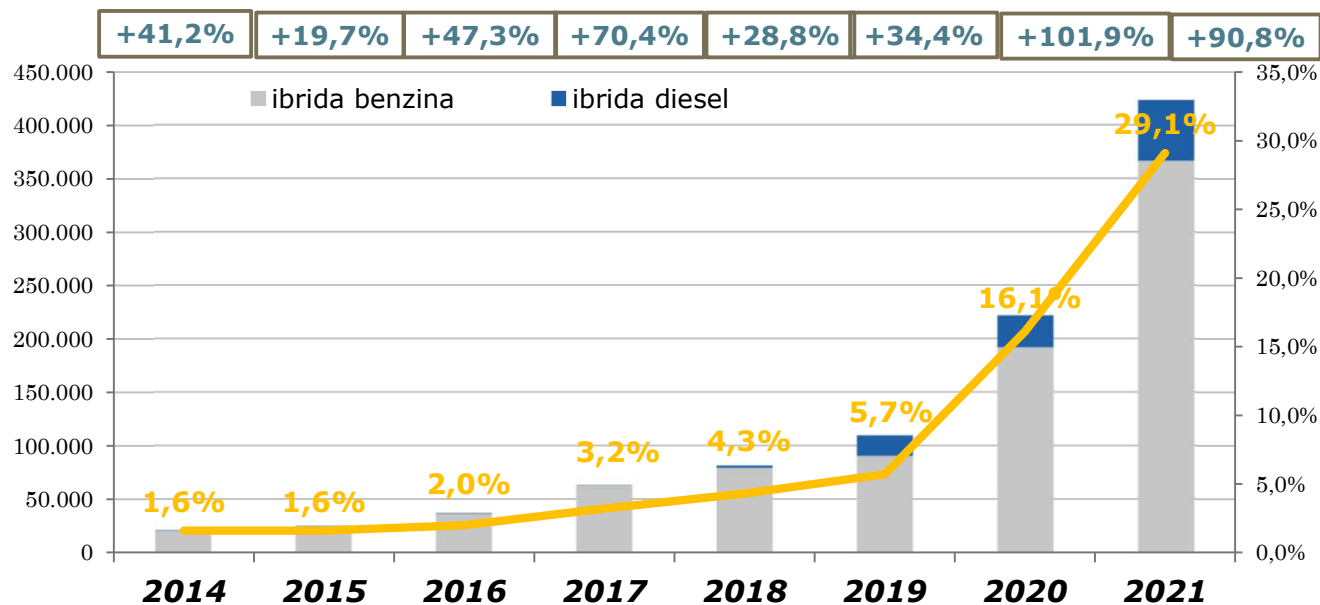
Complice il rialzo dei prezzi dei carburanti tradizionali, nel 2021 il Gpl recupera mezzo punto di rappresentatività (al 7,3%), ritornando sopra la soglia delle 100.000 immatricolazioni, con una crescita in volume del 14,2%.

Immatricolazioni: alimentazione Metano



Nel 2021 rimane sostanzialmente stabile il metano, con una quota che cresce moderatamente, confermando il proprio ruolo di alimentazione di nicchia.

Immatricolazioni: alimentazione Ibrida (HEV)

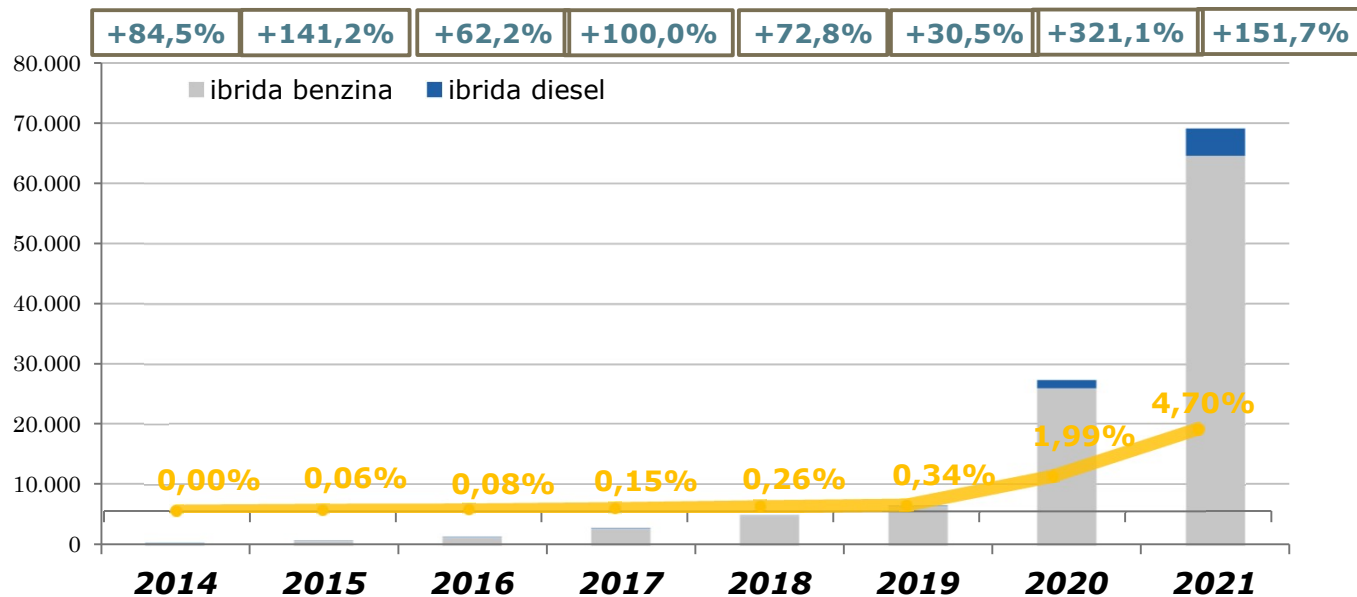


IBRIDE HEV	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
di cui Full						73.096	64.356	102.310
Mild						36.814	157.558	321.210

Grazie agli incentivi per la fascia 61-135 g/Km e all'indipendenza dalle infrastrutture di ricarica, le vetture ibride per poche migliaia di unità non raggiungono la prima posizione fra le preferenze dei consumatori. Con quasi un raddoppio dei volumi, la loro quota nel 2021 raggiunge il 29,1%, guadagnando 13 punti sull'anno precedente.



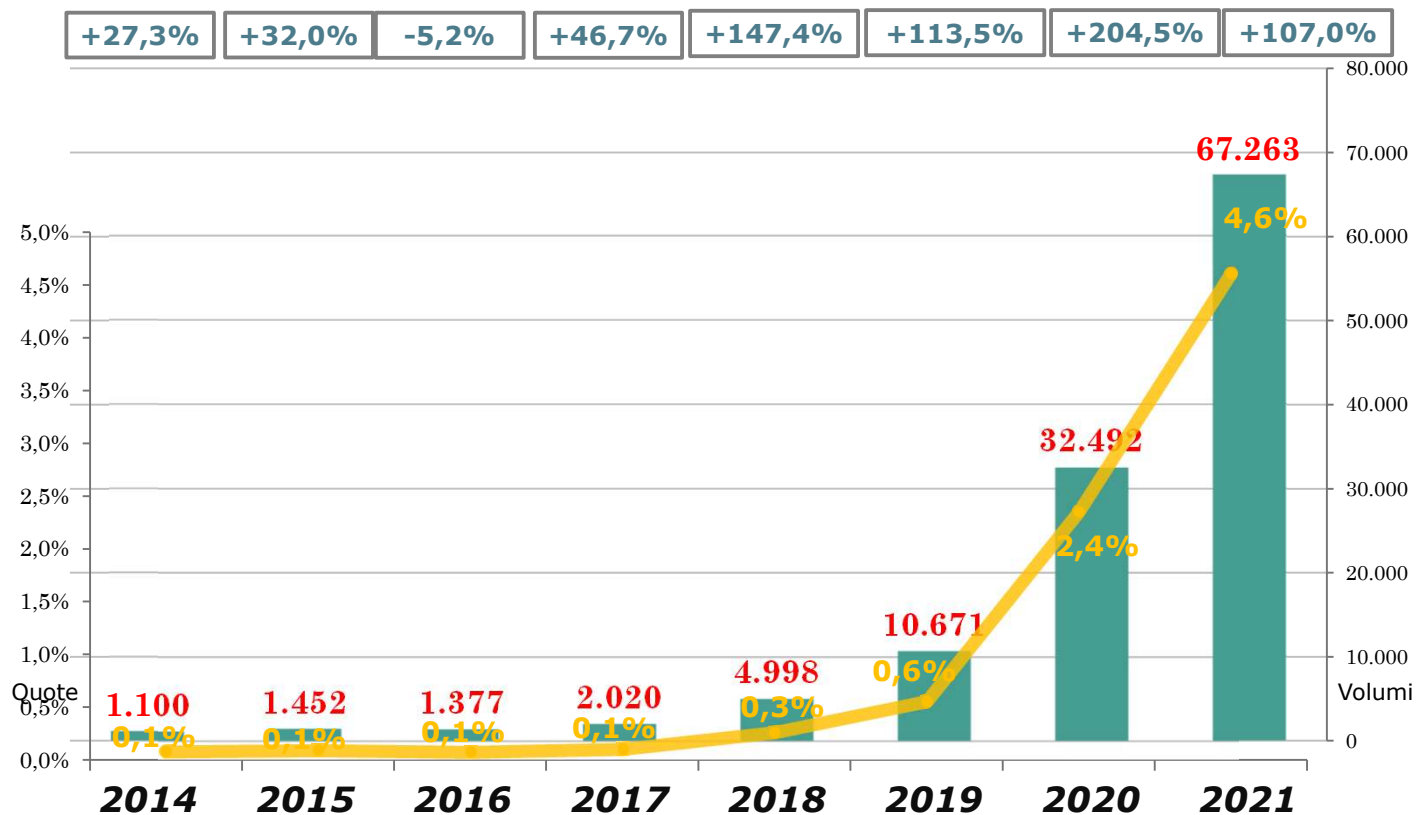
Immatricolazioni: alimentazione Ibrida (plug-in)



IBRIDE PLUG-IN	369	890	1.444	2.888	4.991	6.514	27.432	69.048
di cui Benzina	282	843	1.348	2.765	4.946	6.378	26.026	64.504
Diesel	87	47	96	123	45	136	1.406	4.544

Nel 2021, con una crescita del 151%, le vetture plug-in più che raddoppiano la loro quota, arrivando al 4,7% del totale, grazie in particolare all'Ecobonus, alla sempre più ampia disponibilità di prodotto e al progressivo, anche se lento, aumento delle infrastrutture di ricarica.

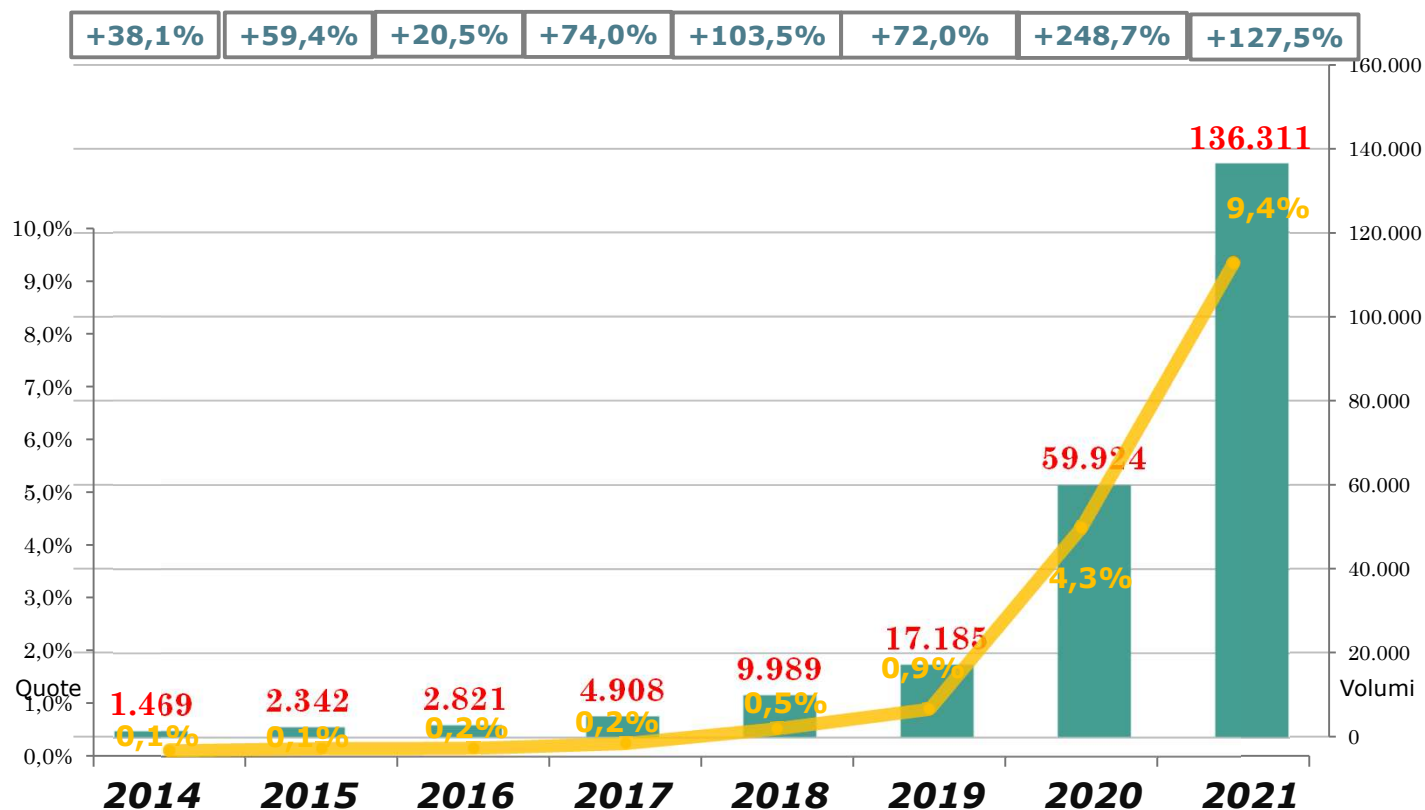
Immatricolazioni: alimentazione Elettrica



Le auto elettriche pure, grazie al raddoppio dei volumi immatricolati, salgono in quota al 4,6%, anch'esse sostenute da Ecobonus, dalla crescente offerta di prodotto e dalla maggiore, sebbene ancora insufficiente, disponibilità di punti di ricarica.



Immatricolazioni: ECV

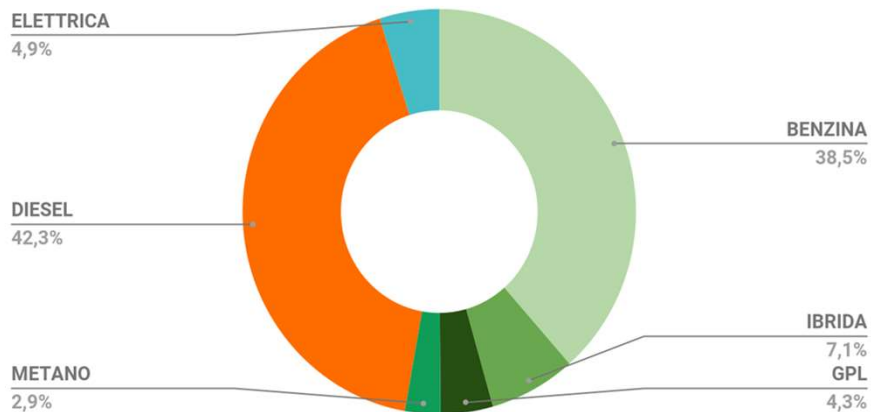


In un contesto di forte crisi del mercato, le vendite di auto «alla spina» nel 2021 superano le 136.000 immatricolazioni, andando a coprire il 9,4% delle preferenze degli automobilisti. Come anticipato, i fattori a sostegno sono stati l'Ecobonus, la crescente offerta di prodotto e la maggiore, sebbene ancora insufficiente disponibilità di punti di ricarica.



BEV permuta per alimentazione

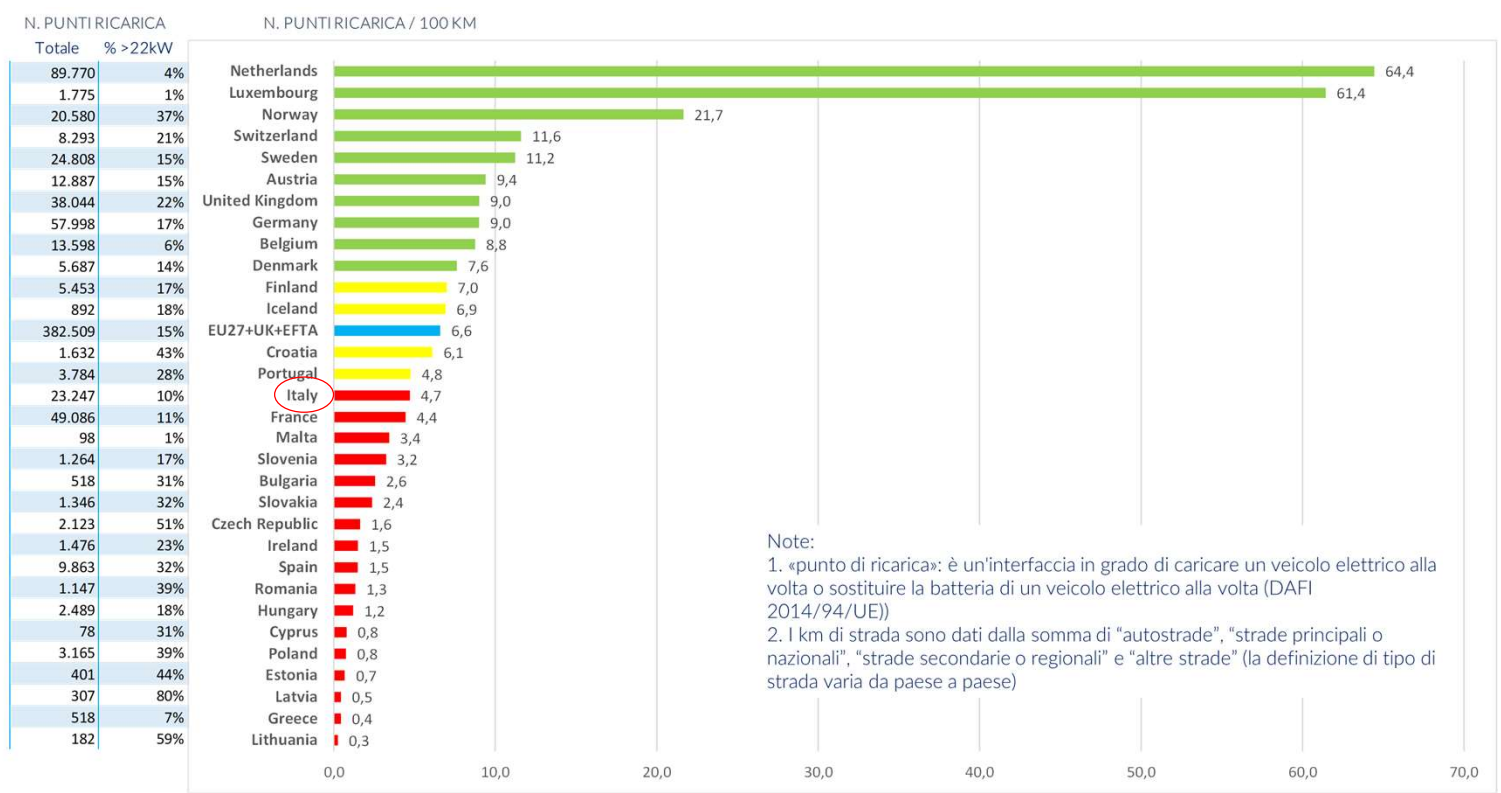
Mercato auto e fuoristrada (metodo Unrae), Gen-Set 2021



Acquisti dei privati di auto elettriche - Analisi su un campione di 4.103 unità

Nei primi 9 mesi del 2021 a fronte dell'acquisto di una vettura BEV il 42,3% dei clienti ha dato indietro una vettura diesel. Nel 38,5% circa dei casi il cliente ha permutato un'auto a benzina e nel 7,1% un'ibrida. Inoltre, il 4,9% 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 4,3% dei casi l'auto permutata è Gpl, nel 2,9% a metano.

Infrastrutture pubbliche di ricarica elettrica

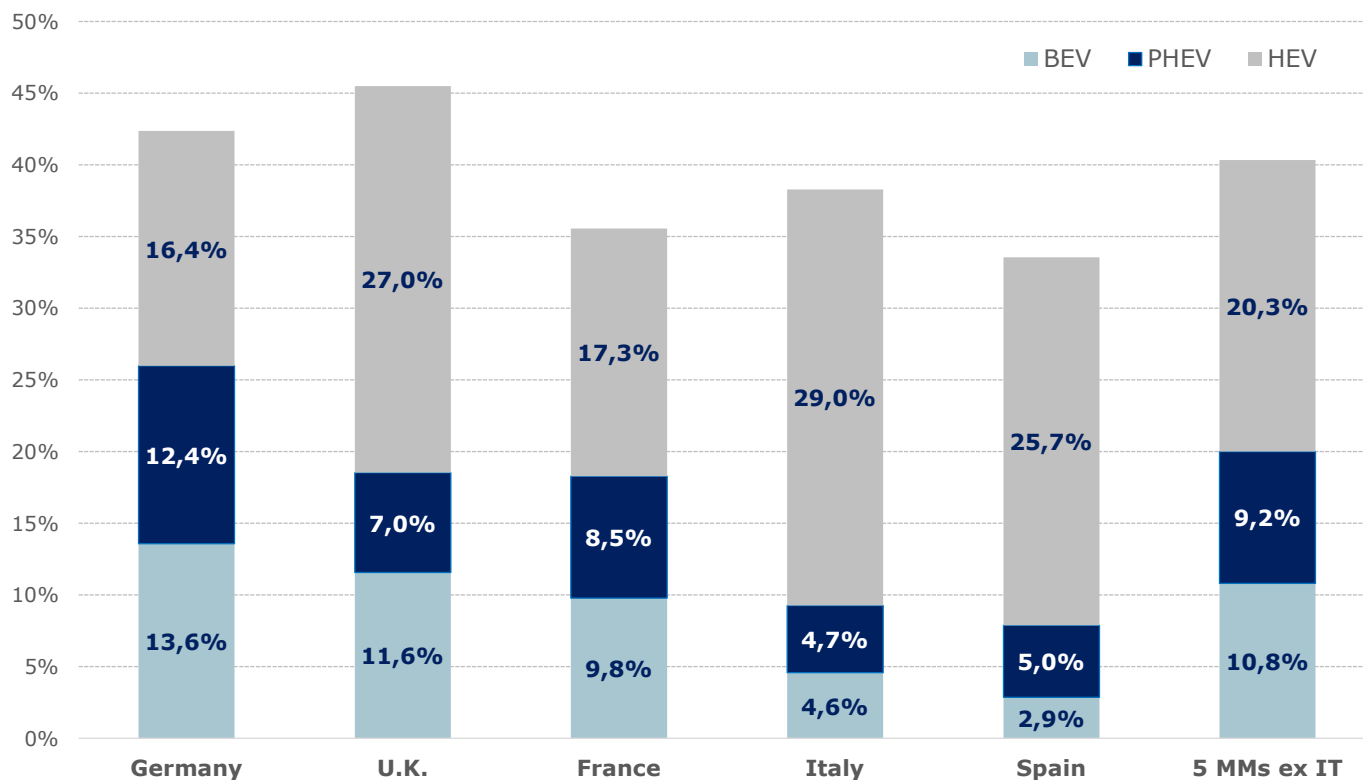


Fonti: EAFO (European Alternative Fuels Observatory), Settembre 2021; ERF (European Union Road Federation), 2016

Note:
 1. «punto di ricarica»: è un'interfaccia in grado di caricare un veicolo elettrico alla volta o sostituire la batteria di un veicolo elettrico alla volta (DAFI 2014/94/UE)
 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)

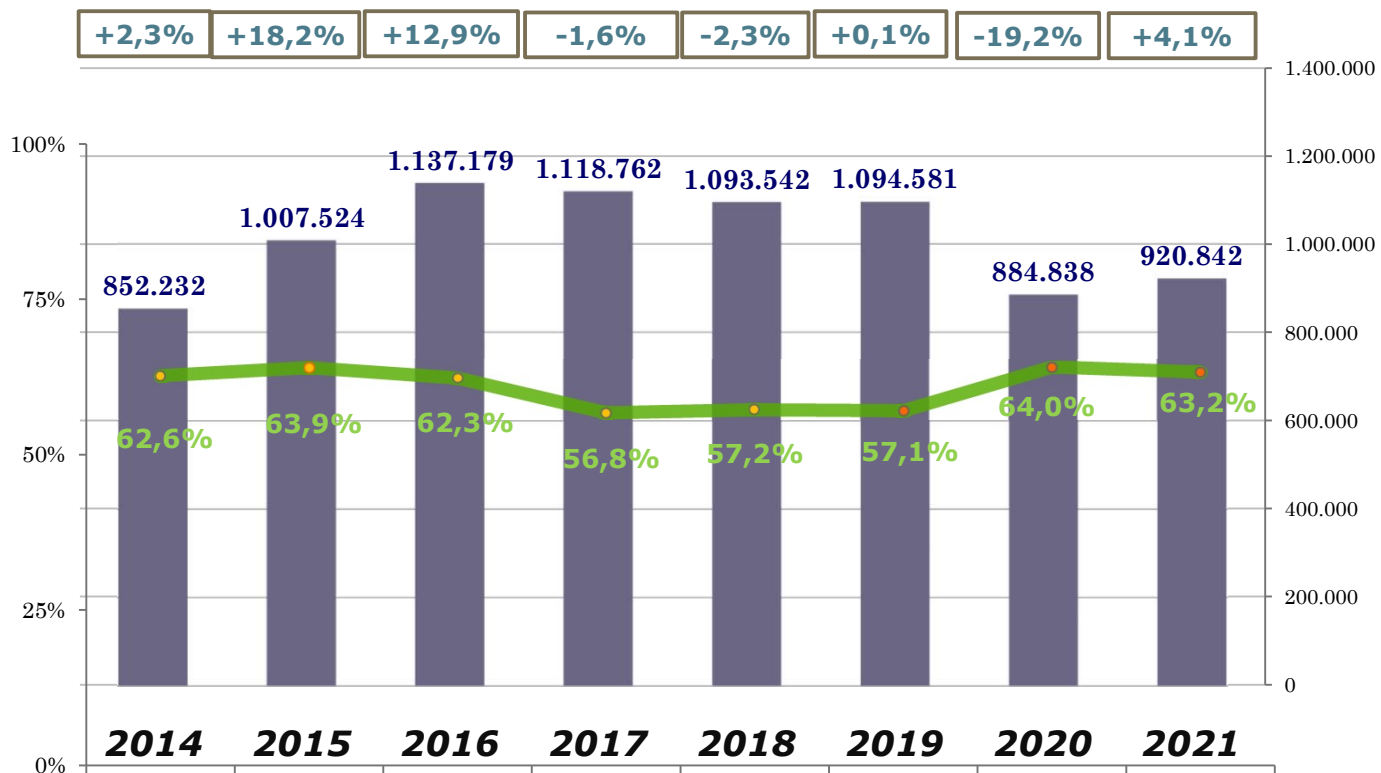
L'Italia soffre un ritardo molto penalizzante: a Settembre 2021 era in posizione n. 15 nel ranking Europeo in base al numero di punti di ricarica per 100 km, solo 4,7 contro 6,6 nella media Europea.

Auto elettrificate 5 Major Markets (quote %) – Anno 2021



Nel 2021 in Italia rimane ancora bassa la penetrazione di auto “alla spina”, di poco superiore solo alla Spagna. La quota degli elettrici (BEV) e degli ibridi plug-in (PHEV) è rispettivamente del 4,6% e 4,7%, verso il 10,8% e 9,2% della media degli altri quattro maggiori mercati. Ma in Germania BEV e PHEV insieme valgono il 26% del mercato, nel Regno Unito il 18,6% e in Francia il 18,3%. L’Italia mantiene la prima posizione in termini di penetrazione di auto ibride HEV, grazie agli incentivi della fascia 61-135 g/Km e alla indipendenza dalle infrastrutture di ricarica.

Immatricolazioni: canale vendita Privati

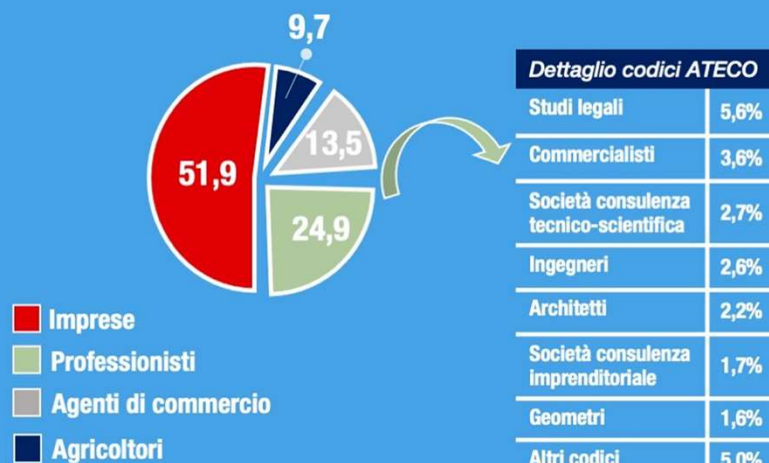


Nel 2021 segnano un altro leggero incremento gli acquisti dei privati (+4,1%), sostenuti dagli incentivi statali all'acquisto di nuove autovetture, cedendo però 0,8 punti di quota (al 63,2%).

Raffronto immatricolazioni a privati con P. IVA e a privati (2015-2020)

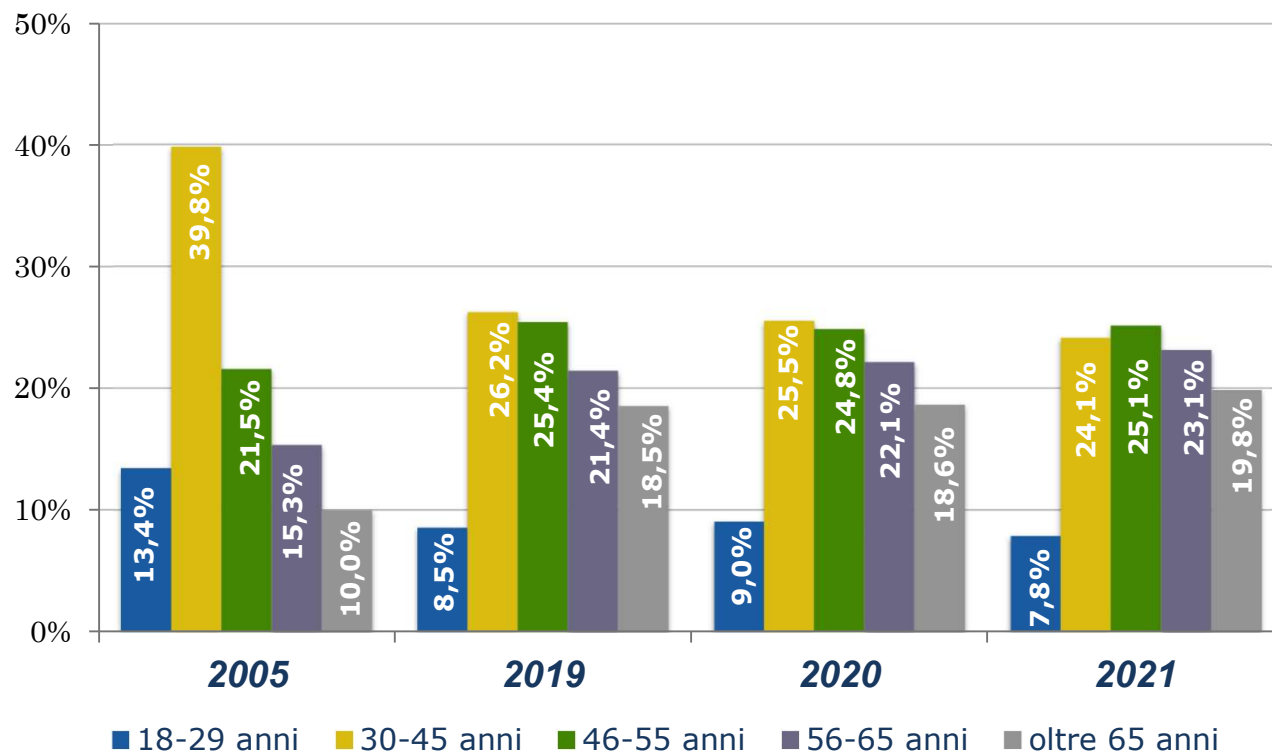


Ripartizione immatricolazioni auto a privati con P. IVA per tipologia professionale (2020)



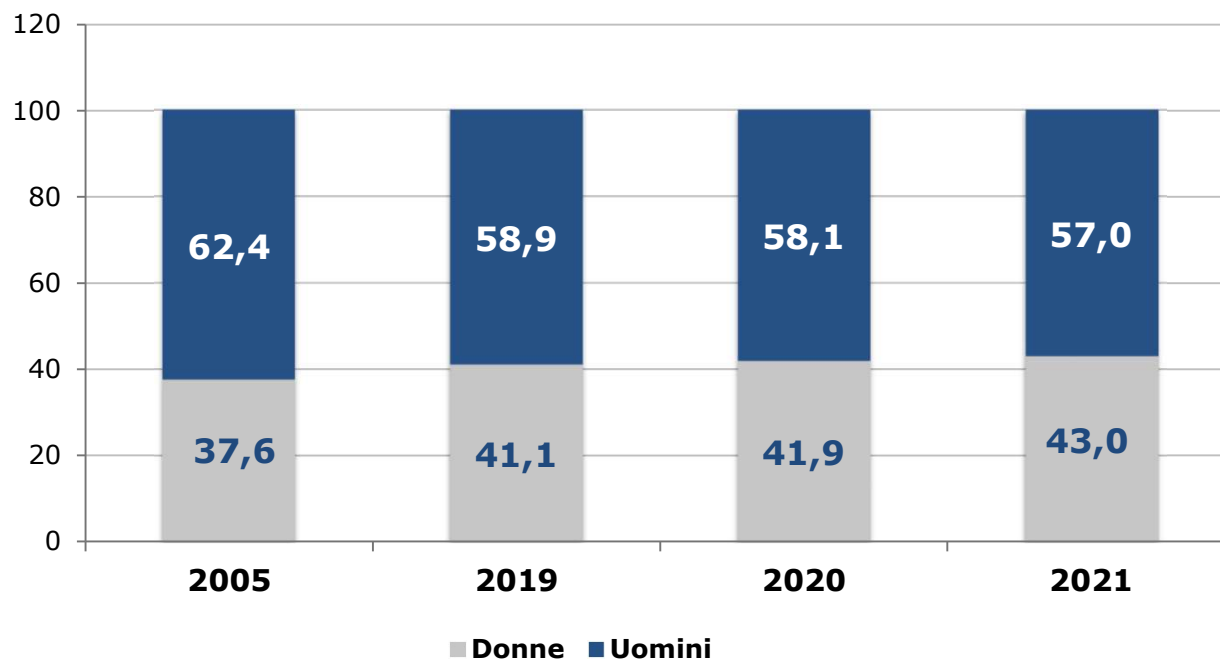
Nel 2020 i clienti privati con partita Iva hanno acquistato 165.174 vetture, con una diminuzione del 20,7% rispetto al 2019, che già scontava un calo del 4,4% sull'anno precedente. La quota di mercato scende ulteriormente, portandosi al 18,6% del totale delle vendite a privati. Il fatturato generato nel 2020 dagli acquisti di auto da parte dei Privati possessori di partita Iva è ammontato a circa 4,44 miliardi di euro, in calo del 16,5% rispetto al 2019.

Immatricolazioni a Privati per fasce d'età



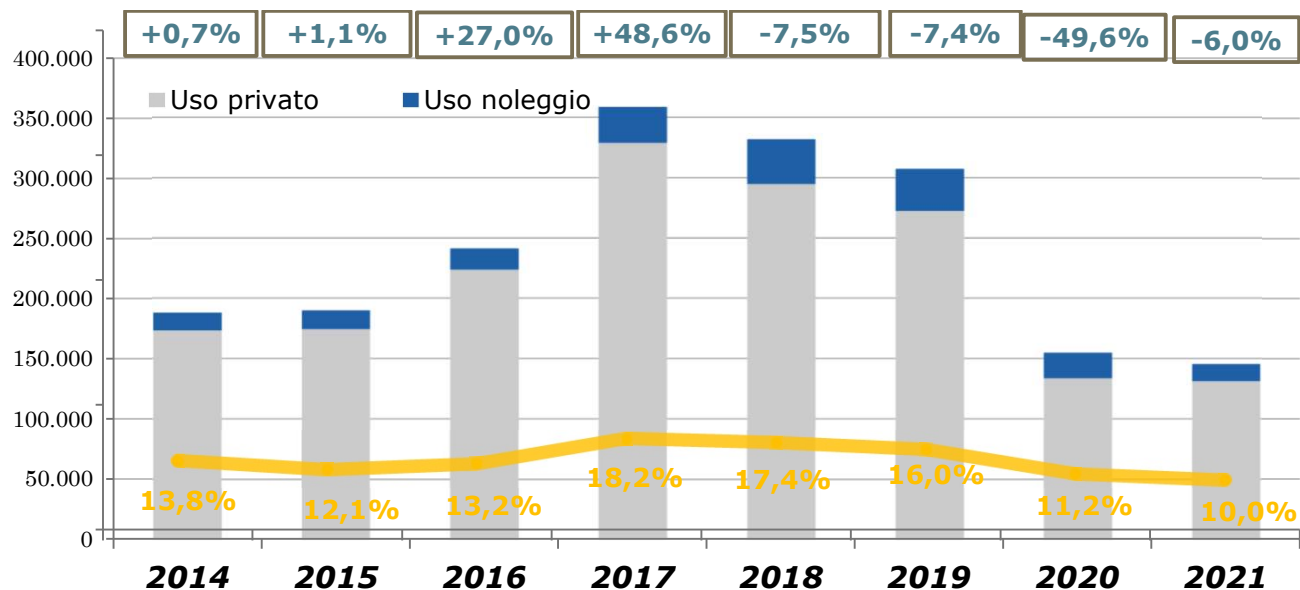
Nel 2020 si confermano le tendenze degli ultimi anni riguardo le immatricolazioni a privati per fasce di età. Scende di oltre 1 punto la quota dei giovani (18-29 anni) che si ferma al 7,8% del totale. Si ridimensiona ulteriormente la fascia dei giovani maturi (30-45 anni), presumibilmente la più propensa a considerare il noleggio come alternativa alla proprietà dell'auto, che perde la prima posizione a vantaggio della fascia 46-55 anni, che arriva a coprire 1/4 delle immatricolazioni. Continuano a salire, recuperando oltre due punti, gli ultra55enni, che secondo gli ultimi dati aggiornati aumentano comunque la loro rappresentatività sul totale della popolazione Italiana.

Immatricolazioni a Privati per genere



Confermando il trend di lungo periodo, nel 2021 sale al 43% la quota della componente femminile di acquirenti privati di autovetture che, indipendentemente dall'intestatario, potrebbe essere anche più alta, se guardassimo al reale utilizzatore del veicolo.

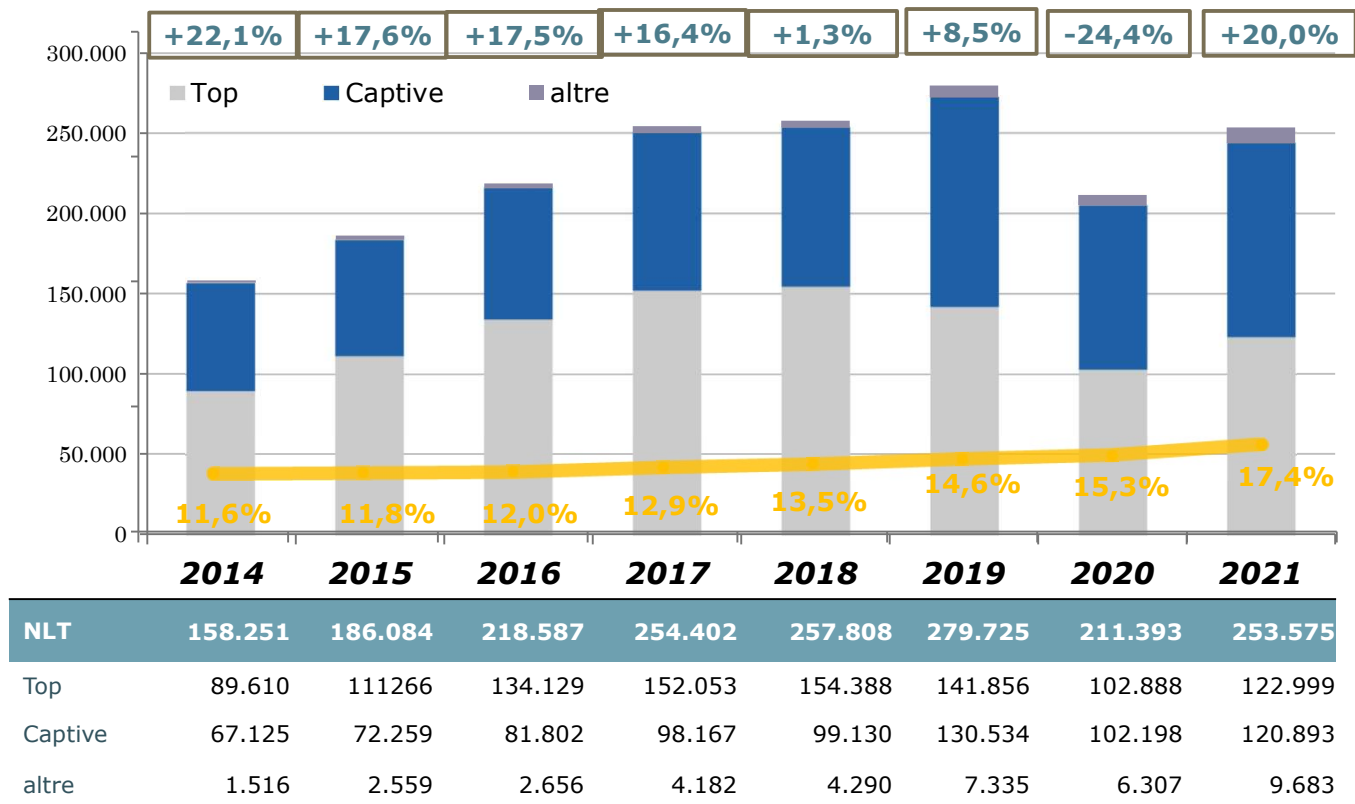
Immatricolazioni: canale vendita Autoimmatricolazioni



Autoimmat.	188.037	190.099	241.452	358.786	331.968	307.428	154.753	145.395
Uso privato	173.213	174.357	223.560	328.739	294.583	272.226	133.445	131.029
Uso noleggio	14.824	15.742	17.892	30.047	37.385	35.202	21.308	14.366

Dopo il picco del 2017 e il tracollo del 2020, le autoimmatricolazioni (Demo, Courtesy Car, Km zero ed imm.ni noleggio dei Concessionari) segnano un altro calo in volume, scendendo al 10% di quota sul totale, per effetto della crisi della domanda e degli incentivi statali.

Immatricolazioni: canale vendita Noleggio a Lungo Termine

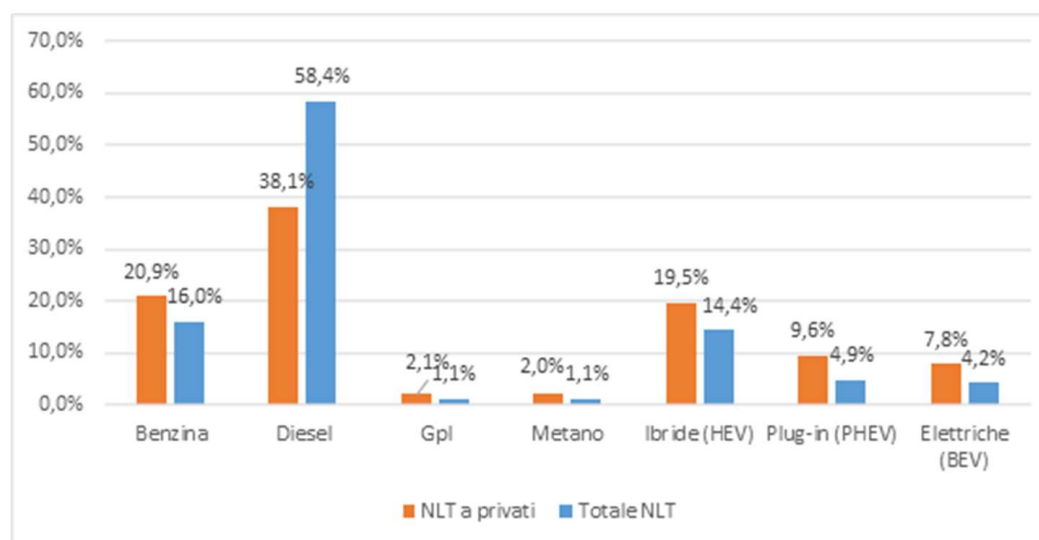


In forte espansione il noleggio a lungo termine che nel 2021 guadagna oltre 2 punti di quota, salendo al 17,4% delle preferenze, grazie ad un incremento di 1/4 dei volumi, grazie alla crescente diffusione di questa modalità di utilizzo da parte delle aziende e sempre più dei privati.

Il noleggio a lungo termine a privati

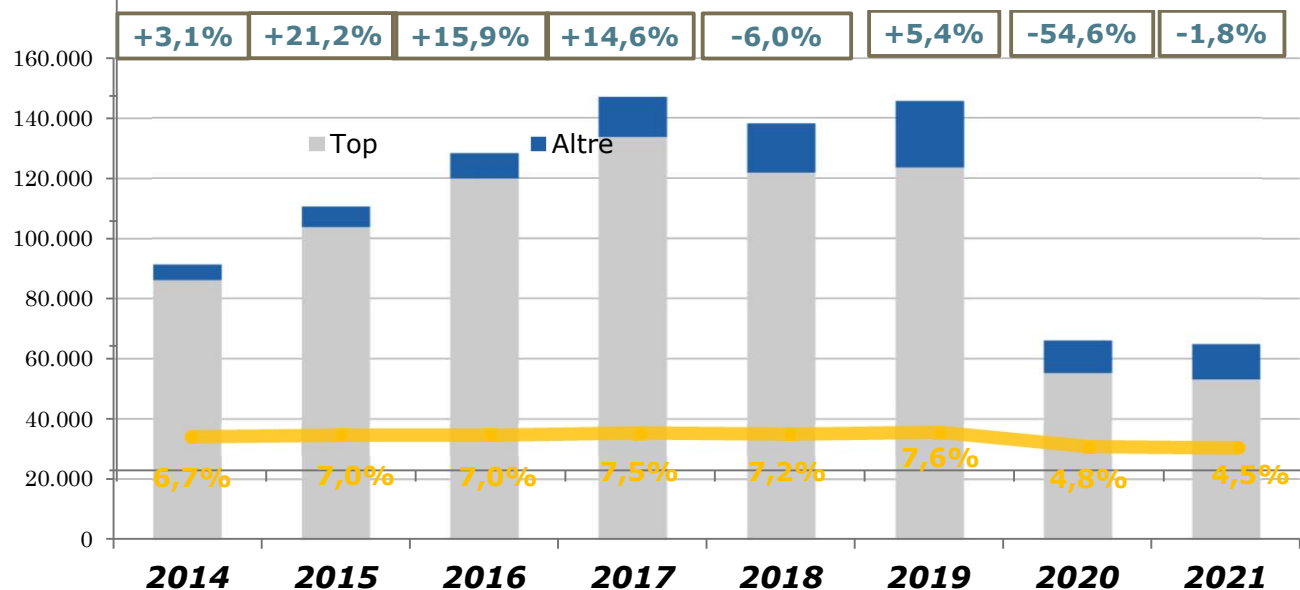
al 17,4% la quota delle ECV

Noleggio a Lungo Termine	IV trim.2021
Contratti NLT autovetture	135.346
di cui a privati	20.987
<i>% privati</i>	<i>15,5</i>



L'UNRAE ha realizzato la prima analisi del noleggio a Lungo Termine a Privati dalla quale emerge che nell'ultimo trimestre 2021 il 15,5% dei contratti di NLT (circa 21.000) è stato destinato ad un utilizzatore privato (persone fisiche e privati possessori di Partita IVA quali imprese individuali, professionisti, agenti di commercio, ecc.). Sono sempre di più infatti gli utilizzatori privati che scelgono di prendere un'auto a noleggio a lungo termine rispetto all'acquisto in proprietà, preferendo un canone fisso mensile che ingloba anche le principali spese di gestione. Plug-in ed elettriche coprono il 9,6% e il 7,8% delle preferenze, segno che la modalità del noleggio a lungo si presta bene alle nuove motorizzazioni soggette a rapida evoluzione.

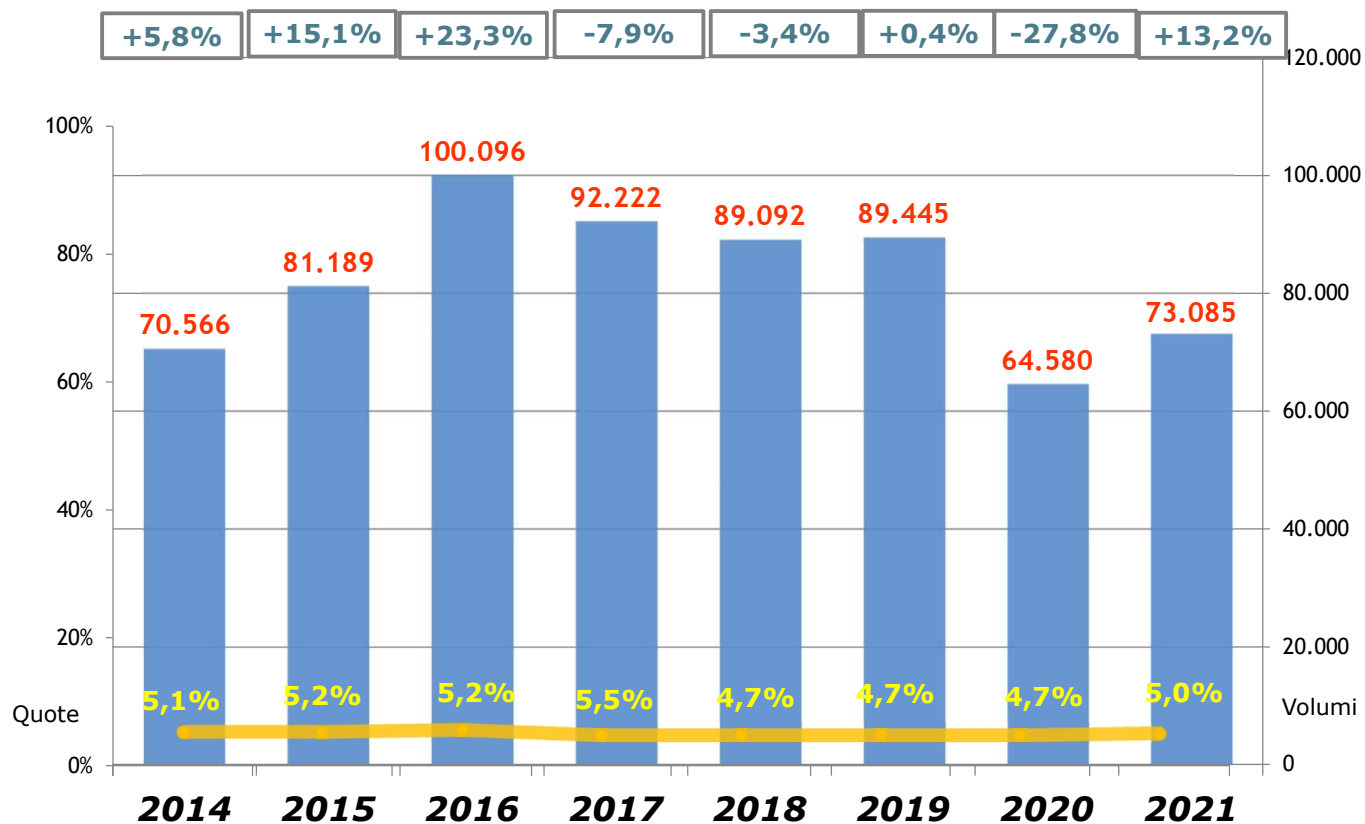
Immatricolazioni: canale vendita Noleggio a Breve Termine



NBT	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Top	86.078	103.743	119.863	133.652	121.838	123.526	55.260	53.126
Altre	5.251	6.909	8.426	13.380	16.408	22.177	10.850	11.785

Dopo il tracollo del 2020 le immatricolazioni del noleggio a breve termine segnano un'ulteriore perdita in volume, con una quota di mercato che si ferma al 4,5%, per il ridimensionamento dei flussi turistici dei viaggi di lavoro a causa dell'onda lunga della pandemia.

Immatricolazioni: canale vendita Società ed enti



Crescono a doppia cifra le immatricolazioni di auto da parte delle società, dopo il fortissimo ridimensionamento del 2020. Sale così al 5% la quota di mercato del canale, stabile intorno al 5% dal 2014.

Immatricolazioni per alimentazione e canali di vendita

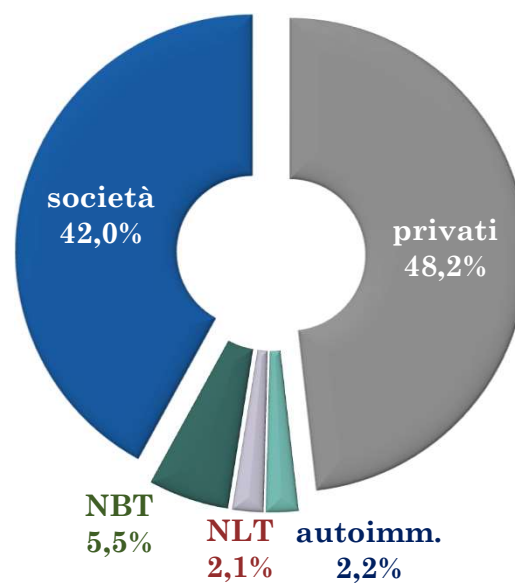
Alimentazione	quote% 2021						quote% 2021					
	Privati	Autoim.	NLT	NBT	Società ed Enti	totale	Privati	Autoim.	NLT	NBT	Società ed Enti	totale
Benzina	33,6	33,6	15,2	38,4	20,3	29,9	70,9	11,2	8,8	5,7	3,4	100,0
Diesel	16,4	23,3	37,2	30,3	32,9	22,1	46,7	10,5	29,2	6,1	7,4	100,0
Gpl	10,3	4,4	1,1	1,7	2,7	7,3	88,6	6,0	2,6	1,0	1,9	100,0
Metano	2,6	2,4	1,1	0,5	1,7	2,2	75,1	11,2	8,9	1,0	3,9	100,0
Ibride elettriche (HEV)	30,9	23,1	26,8	25,4	28,0	29,1	67,2	7,9	16,1	3,9	4,8	100,0
Ibride elettriche plug-in (PHEV+REx)	2,6	6,3	11,8	2,1	7,5	4,7	33,8	13,1	43,2	2,0	7,9	100,0
Elettriche (BEV)	3,7	6,9	6,7	1,7	6,8	4,6	50,7	15,0	25,2	1,6	7,4	100,0
Totale ECV (BEV+PHEV+REx)	6,3	13,2	18,5	3,8	14,3	9,4	42,1	14,0	34,4	1,8	7,7	100,0
Idrogeno	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,0	70,0	10,0	100,0
TOTALE	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	63,2	10,0	17,4	4,5	5,0	100,0

Sul fronte delle nuove motorizzazioni da segnalare che i privati hanno acquistato oltre il 50% delle vetture BEV immatricolate nel 2021, seguiti dal noleggio a lungo termine con il 25,2%. Nell'ambito delle plug-in la fa da padrone il noleggio a lungo termine con il 43,2% degli acquisti, seguito dai privati al 33,8%.



Leasing autovetture per canali di vendita

**Totale
immatricolazioni
Leasing 2021:
62.212**

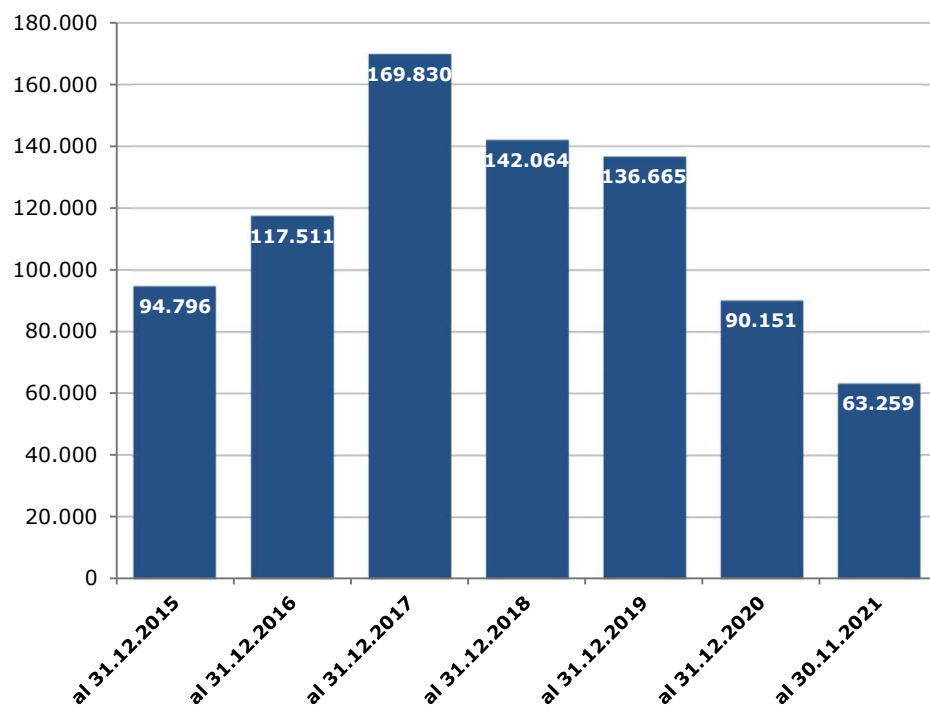


Segmento	2019	2020	2021	Quote % 2019	Quote % 2020	Quote % 2021
A	72.510	33.311	35.926	23,6	21,5	24,7
B	99.313	43.712	45.106	32,3	28,2	31,0
C	93.245	56.377	48.522	30,3	36,4	33,4
D	33.592	16.794	12.846	10,9	10,9	8,8
E	7.754	3.758	2.333	2,5	2,4	1,6
F	1.014	801	662	0,3	0,5	0,5
TOTALE	307.428	154.753	145.395	100,0	100,0	100,0

Prosegue il crollo delle autoimmatricolazioni in particolare nei segmenti, medi (C), medio superiori (D) e lusso (E ed F). Cresce, invece, l'incidenza fra le city car (A) e utilitarie (B), dove recuperano incrementando la quota di mercato.



Stock di Autoimmatricolazioni*

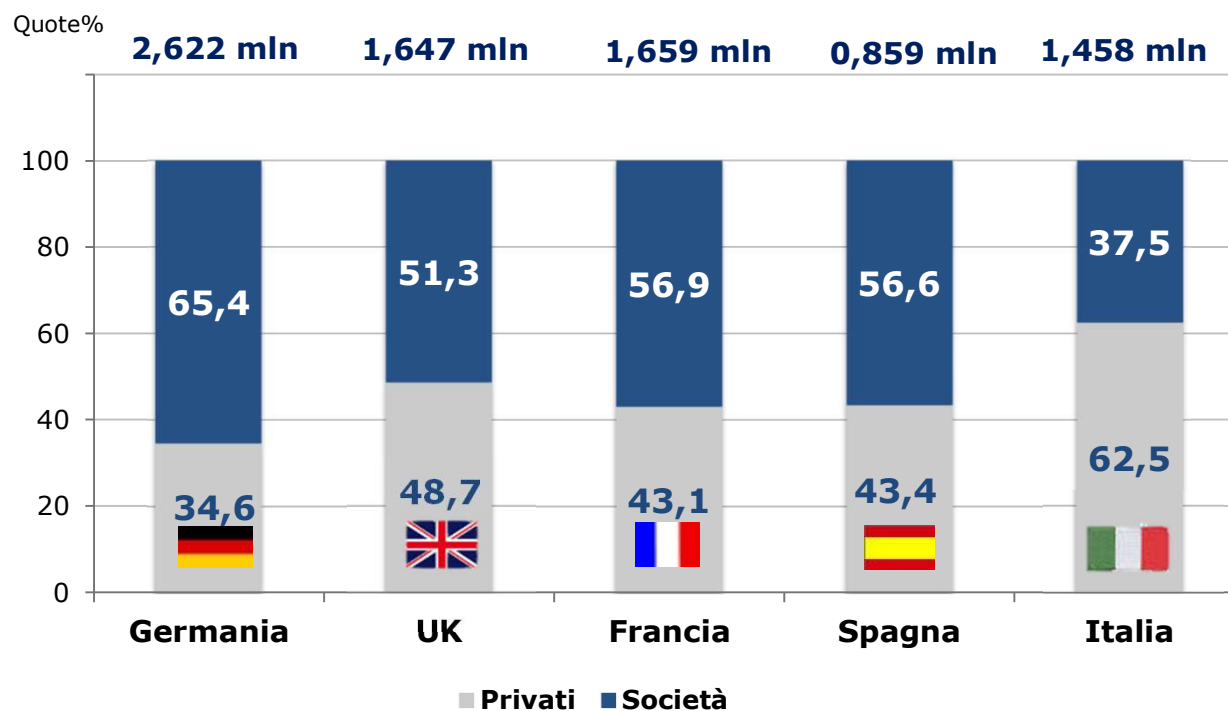


* Vetture Demo, Courtesy Car, Km zero ed immatricolazioni noleggio dei Concessionari

Anzianità	Stock al 30/11/2021	Share
fino a 3 mesi	20.326	32,1
4-6 mesi	10.795	17,1
7-9 mesi	8.852	14,0
10-12 mesi	6.436	10,2
oltre 12 mesi	16.850	26,6
Totale	63.259	100,0

Nei primi 11 mesi del 2021, prosegue la forte contrazione dello stock di autoimmatricolazioni, dovuta al crollo dei volumi immatricolati delle stesse.

Auto a società in Europa (quote %) – Anno 2021



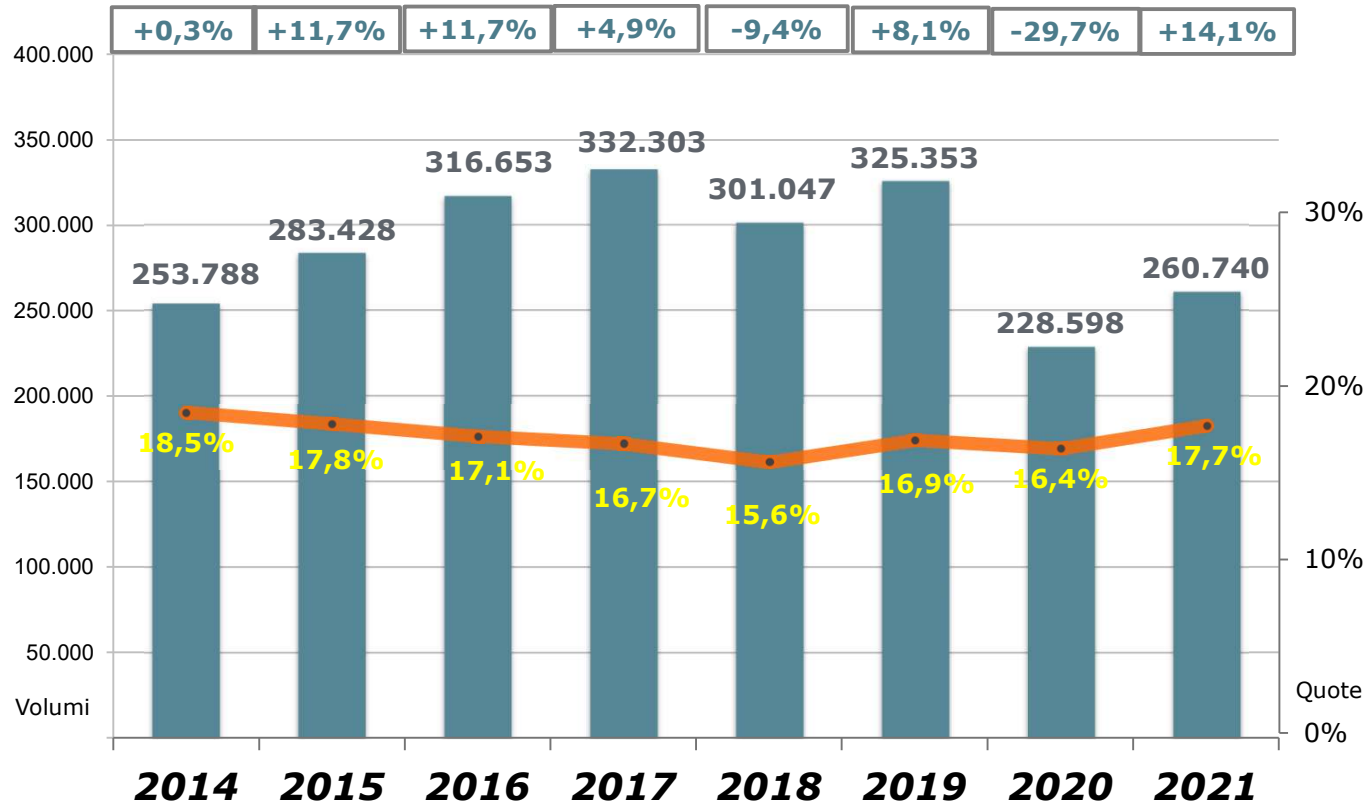
Fonte: varie

Nonostante la costante crescita del noleggio, l'Italia continua a registrare la quota più bassa di domanda business rispetto agli altri Major Markets Europei, a causa di una fiscalità penalizzante. Nel 2021 si accentua il già ampio divario dagli altri quattro Paesi europei: a 14 punti percentuali da Regno Unito, a oltre 19 punti da Francia e Spagna, a 28 p. p. dalla Germania, che ha la più alta quota di domanda business, al 65,4%.

Paesi	Deducibilità	Quota Ammortizzabile	Costo Ammortizzabile	Detraibilità IVA
Italia 	18.076	20%	3.615	40%
Francia 	18.300	100%	18.300	100%
Germania 	illimitata	100%	Illimitato	100%
Gran Bretagna 	Illimitata	100%	Illimitato	100%
Spagna 	illimitata	100%	illimitato	100%

Anche nel 2021 resta penalizzante il trattamento fiscale delle autovetture aziendali in Italia a maggior ragione nel confronto con gli altri Major Markets Europei.

Immatricolazioni autovetture per segmento: A - City Car

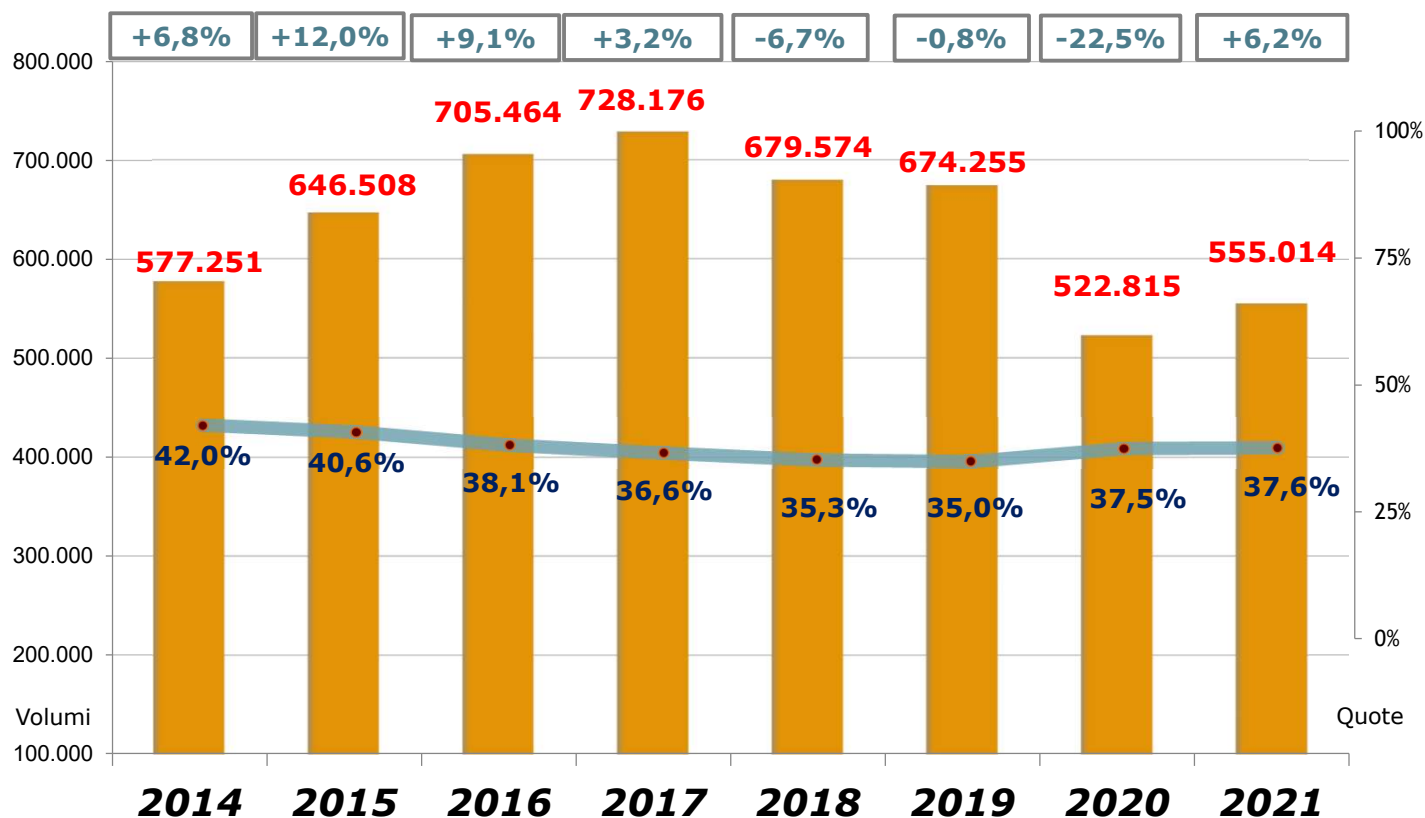


Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

Grazie agli incentivi nel 2021 il segmento delle city car recupera quota di mercato, salendo al 17,7% (+1,3 p.p.), grazie soprattutto alla spinta degli acquisiti dei privati e del noleggio a lungo termine.



Immatricolazioni autovetture per segmento: B - Utilitarie

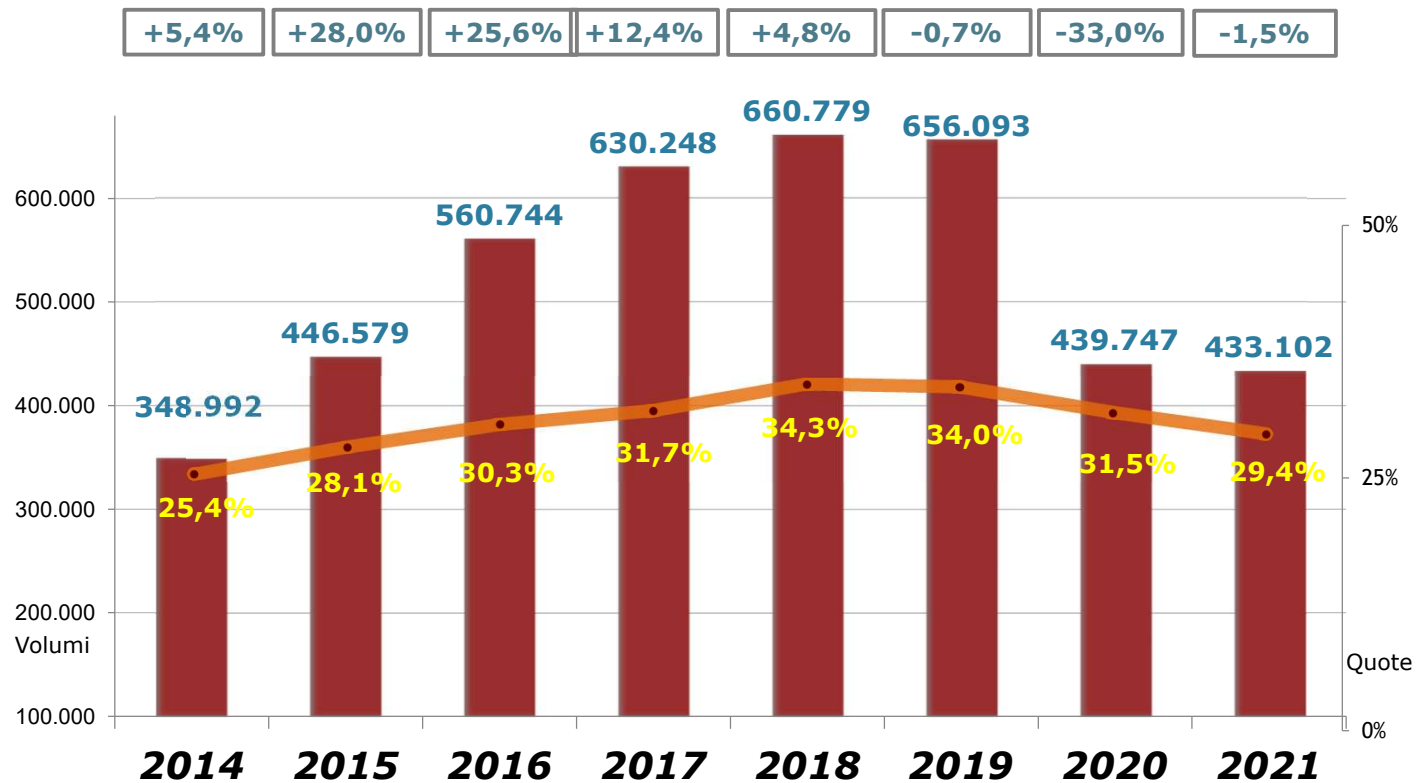


Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

Il segmento delle utilitarie, con una performance in linea con il mercato totale, rimane sostanzialmente stabile in quota (al 37,6%), grazie alla tenuta dei privati che coprono circa i 2/3 delle vendite.



Immatricolazioni autovetture per segmento: C - Medie

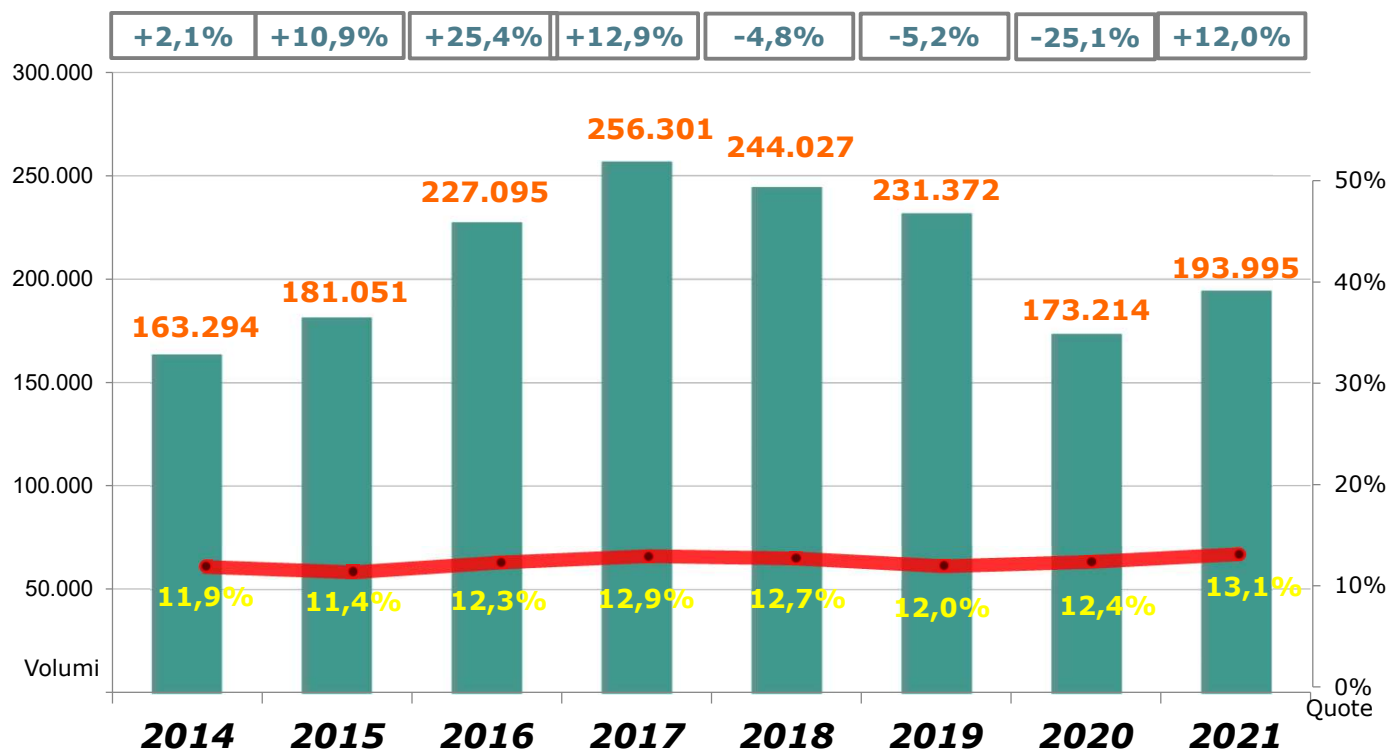


Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

Nel 2021 prosegue il trend di ridimensionamento del segmento delle medie, che cede altri due punti di quota, fermandosi al 29,4% del totale mercato. Il risultato è la sintesi di una pessima performance delle autoimmatricolazioni e di un lieve calo dei privati, parzialmente compensati dalla crescita della domanda business.



Immatricolazioni autovetture per segmento: D-Medie superiori

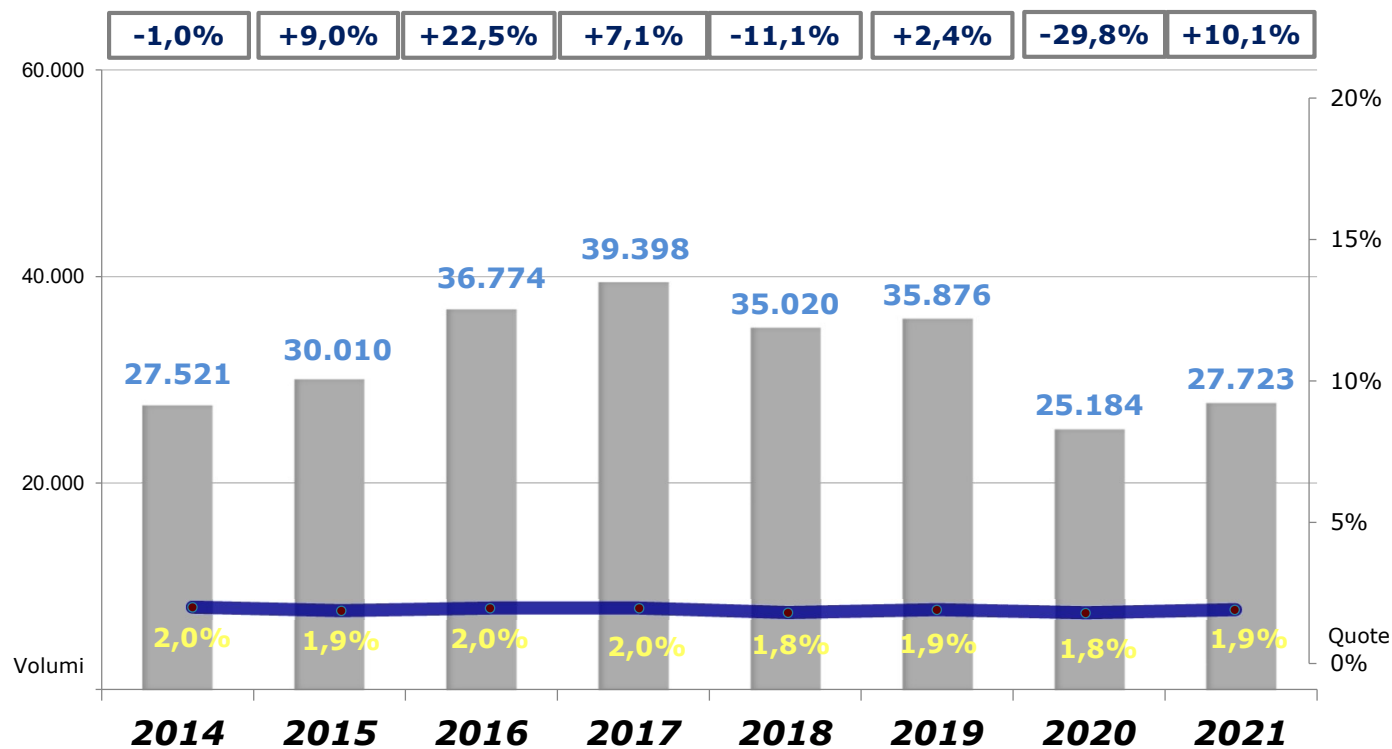


Elaborazioni realizzate con metodologia UNRAE, basata sulla tipologia commerciale del veicolo e non sulla categoria ministeriale di immatricolazione

Torna a crescere il segmento delle medie superiori che, nel 2020 raggiunge il 13,1% di quota di mercato (+0,7 punti), grazie alla buona performance nel canale del noleggio a lungo termine e dei privati.



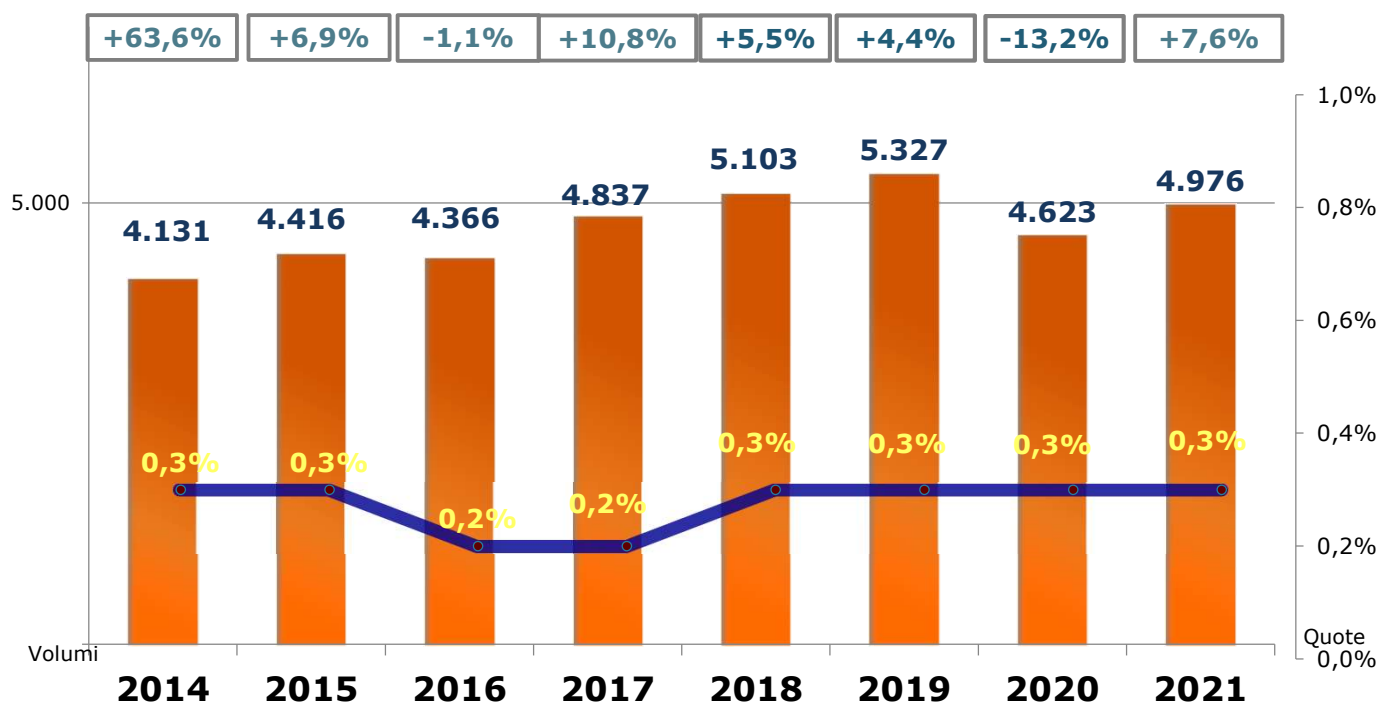
Immatricolazioni autovetture per segmento: E-Alto di gamma



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

Dopo il pesante calo dell'anno precedente, nel 2021 l'alto di gamma segna una crescita migliore del mercato, salendo all'1,9% di rappresentatività. Il risultato è frutto dell'ottimo andamento di società, noleggio a lungo termine e privati.

Immatricolazioni autovetture per segmento: F - Lusso



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

Tengono relativamente bene nel 2021 le vendite di auto di lusso, che crescendo in linea con il mercato, confermano lo 0,3% di quota di mercato. Anche in questo caso frutto della spinta delle società e dei privati.

	2018			2019			2020			2021		
	Volumi	%	var%	volumi	%	var%	volumi	%	var%	volumi	%	var%
Berline	933.169	48,5	-10,6	900.122	46,7	-3,5	642.643	46,1	-28,6	658.413	44,6	2,5
Crossover	558.247	29,0	25,5	646.719	33,5	15,8	504.470	36,2	-22,0	571.961	38,8	13,4
Fuoristrada	184.026	9,6	11,6	172.289	8,9	-6,4	125.644	9,0	-27,1	138.928	9,4	10,6
S.Wagon	111.622	5,8	-20,8	94.019	4,9	-15,8	64.062	4,6	-31,9	52.590	3,6	-17,9
Monovolume	96.457	5,0	-35,1	72.077	3,7	-25,3	36.562	2,6	-49,3	30.766	2,1	-15,9
Multispazio	26.181	1,4	-10,1	26.928	1,4	2,9	11.175	0,8	-58,5	8.991	0,6	-19,5
Cabrio/Spider	8.744	0,5	-27,2	9.371	0,5	7,2	4.630	0,3	-50,6	8.673	0,6	87,3
Coupé	7.104	0,4	-0,8	6.751	0,4	-5,0	4.995	0,4	-26,0	5.228	0,4	4,7
Totale	1.925.550	100,0	-3,3	1.928.276	100,0	0,1	1.394.181	100,0	-27,7	1.475.550	100,0	5,8

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

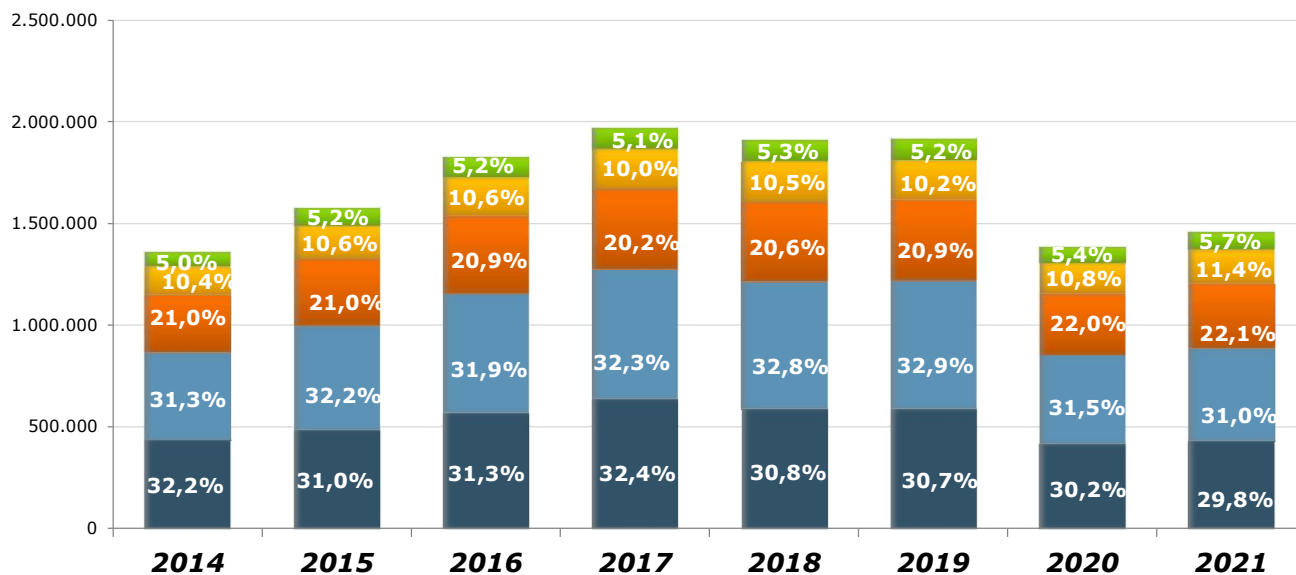
Anche nel 2021 si confermano le tendenze strutturali delle preferenze degli Italiani per quanto riguarda le carrozzerie: le berline, seppur con volumi in lieve calo, perdono oltre 2 punti di quota di mercato, fermandosi al 44,6%, mantenendo la leadership. Con una crescita a doppia cifra, i crossover proseguono la loro cannibalizzazione delle altre carrozzerie, salendo al 38,8% (+2,6 p.p.); anche i fuoristrada recuperano qualche decimale stabilizzandosi sul 9,4% di quota. Da segnalare che SUV e berline coprono ormai circa il 93% delle scelte degli automobilisti. Continua la parabola discendente delle station wagon, monovolume e multispazio che si fermano rispettivamente sul 3,6%, 2,1% e 0,6% delle preferenze. Restano carrozzerie di nicchia, seppur in recupero, le cabrio e spider (allo 0,6%) e le coupé, stabili allo 0,4%.

% 2021

Carrozzeria	18-29 Anni	30-45 anni	46-55 anni	56-65 anni	oltre 65 anni	Totale
Berline	66,2	43,1	46,4	47,1	53,7	48,8
Crossover	29,8	46,6	41,9	41,0	35,4	40,6
Fuoristrada	2,2	5,2	6,9	7,7	7,2	6,4
Monovolume	0,5	2,0	1,6	1,5	1,8	1,6
S.Wagon	0,5	1,8	1,7	1,2	0,8	1,3
Multispazio	0,2	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6
Cabrio e Spider	0,4	0,4	0,6	0,6	0,3	0,5
Coupè	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3

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

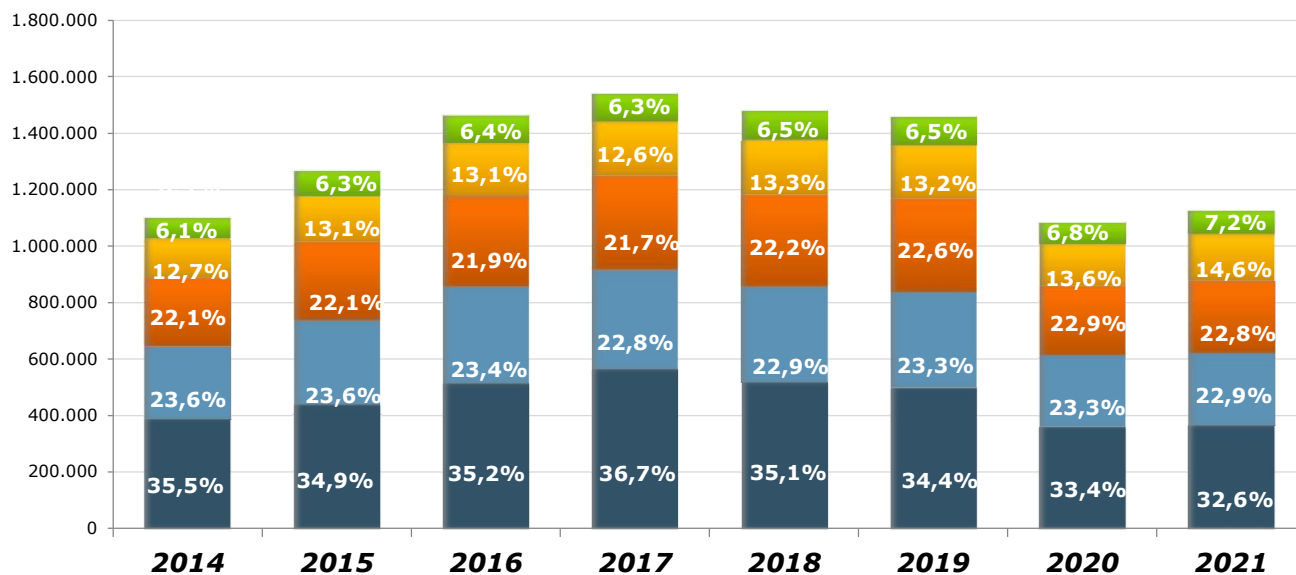
Immatricolazioni per aree geografiche



	2014 var.%	2015 var.%	2016 var.%	2017 var.%	2018 var.%	2019 var.%	2020 var. %	2021 var. %
nord-ovest	1,9	11,6	16,9	11,7	-7,9	0,1	-29,2	4,1
nord-est	9,6	18,9	15,1	9,3	-1,6	0,6	-30,9	3,8
centro	2,3	15,3	15,5	4,2	-1,1	2,1	-24,2	5,9
sud	2,9	18,1	15,8	2,1	1,4	-2,4	-23,3	11,2
isole	-0,2	21,1	15,9	4,2	1,6	-1,1	-25,4	10,0

Nel 2021 le immatricolazioni in tutte le aree geografiche segnano un incremento generalizzato. Crescono meno del mercato il Nord Ovest con un +4,1% e il Nord Est con un +3,8%, che mantengono tuttavia la seconda e prima posizione, rispettivamente, con relative quote di mercato in calo di circa 0,4 punti al 29,8% e 0,5 punti al 31,0%. Allineata al mercato la performance del Centro Italia, al 22,1% di quota sul totale, mentre crescono a doppia cifra l'area meridionale, +11,2% in volume, all'11,4% di quota (+0,6 punti) e le Isole +10% in volume, al 5,7% di rappresentatività (+0,3 punti).

Aree geografiche al netto del noleggio



	2014 var.%	2015 var.%	2016 var.%	2017 var.%	2018 var.%	2019 var.%	2020 var. %	2021 var. %
nord-ovest	0,4	13,3	16,9	9,8	-8,3	-3,2	-27,8	1,2
nord-est	4,7	15,0	15,0	2,5	-3,5	0,1	-25,4	1,8
centro	3,2	15,3	14,5	4,4	-1,7	0,2	-24,8	3,4
sud	3,1	18,5	15,2	1,6	1,0	-1,9	-23,5	11,9
isole	0,5	20,6	16,6	3,2	0,1	-1,4	-22,6	10,0

La stessa analisi al netto del noleggio porta il Nord Est in seconda posizione con il 22,9% delle immatricolazioni ed una rappresentatività comunque in calo. Le medesime dinamiche della precedente analisi caratterizzano le altre aree geografiche.



Regione	2019	%	var% 2019/2018	2020	%	var% 2020/2019	2021	%	var% 2021/2020
PIEMONTE	150.979	7,9	-15,2	110.125	8,0	-27,1	108.806	7,5	-1,2
VALLE D'AOSTA	75.648	3,9	26,9	48.949	3,5	-35,3	62.437	4,3	27,6
LOMBARDIA	328.478	17,1	3,5	230.287	16,7	-29,9	233.907	16,0	1,6
TRENTINO ALTO ADIGE	297.730	15,5	1,8	192.704	13,9	-35,3	208.614	14,3	8,3
VENETO	150.454	7,8	1,8	108.556	7,9	-27,8	110.140	7,6	1,5
FRIULI VENEZIA GIULIA	33.611	1,8	-5,8	24.906	1,8	-25,9	24.885	1,7	-0,1
LIGURIA	34.306	1,8	1,5	27.741	2,0	-19,1	29.180	2,0	5,2
EMILIA ROMAGNA	148.582	7,8	-1,6	109.483	7,9	-26,3	108.560	7,4	-0,8
TOSCANA	176.504	9,2	0,6	140.299	10,2	-20,5	151.639	10,4	8,1
UMBRIA	24.687	1,3	-3,6	18.915	1,4	-23,4	18.439	1,3	-2,5
MARCHE	40.341	2,1	-3,5	30.925	2,2	-23,3	31.815	2,2	2,9
LAZIO	159.805	8,3	6,3	114.024	8,3	-28,6	120.339	8,3	5,5
ABRUZZO	29.019	1,5	-3,9	21.847	1,6	-24,7	23.306	1,6	6,7
MOLISE	3.679	0,2	-3,7	2.899	0,2	-21,2	3.220	0,2	11,1
CAMPANIA	66.916	3,5	1,1	52.695	3,8	-21,3	59.520	4,1	13,0
PUGLIA	58.476	3,1	-2,4	42.896	3,1	-26,6	46.984	3,2	9,5
BASILICATA	8.575	0,4	-5,1	6.765	0,5	-21,1	7.563	0,5	11,8
CALABRIA	28.712	1,5	-7,7	22.680	1,6	-21,0	25.976	1,8	14,5
SICILIA	68.019	3,5	-1,1	53.036	3,8	-22,0	58.615	4,0	10,5
SARDEGNA	32.427	1,7	-0,9	21.942	1,6	-32,3	23.856	1,6	8,7
TOTAL	1.916.948	100,0	0,3	1.381.674	100,0	-27,9	1.457.801	100,0	5,5

Nel 2021 in un quadro di generale recupero dei volumi, fa eccezione il calo del Piemonte, dell'Umbria, dell'Emilia Romagna e la stabilità del Friuli V.G. Tra le regioni di maggior volume, sale in quota di mercato il Trentino Alto Adige (al 14,3%, +0,4 p.p. grazie ai risultati del noleggio), mentre retrocedono di 0,7 p.p. la Lombardia (al 16%) e di mezzo punto il Piemonte (al 7,5%). Stabili la Toscana (al 10,4%) e il Lazio (all'8,3%).

Immatricolazioni per provincia

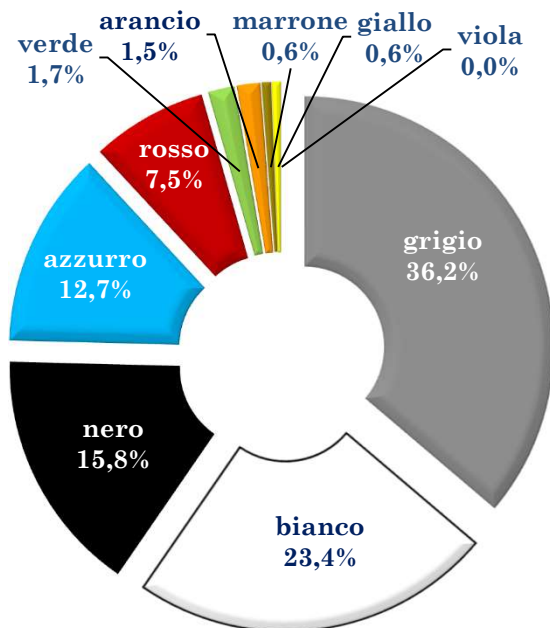
Top 5

Provincia	2019	2020	2021	Var.% 2021/2019
VIBO VALENTIA	2.213	1.678	2.295	+3,7
ENNA	1.328	1.097	1.283	-3,4
CASERTA	10.817	9.105	10.422	-3,7
BENEVENTO	3.533	2.950	3.403	-3,7
GROSSETO	4.710	3.941	4.495	-4,6

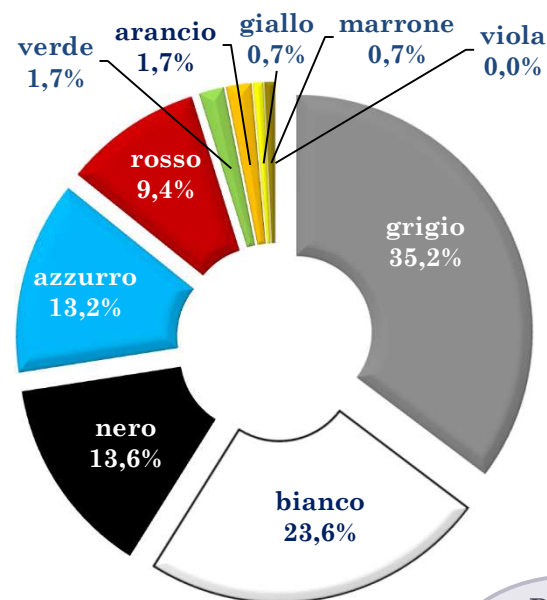
Bottom 5

provincia	2019	2020	2020	Var.% 2021/2019
LECCE	14.196	9.148	9.642	-32,1
TORINO	89.010	62.977	58.733	-34,0
PIACENZA	9.355	6.328	6.125	-34,5
BOLZANO	152.251	85.453	81.851	-46,2
SUD SARDEGNA	7.682	3.850	3.947	-48,6

2021



Totale mercato



Totale privati

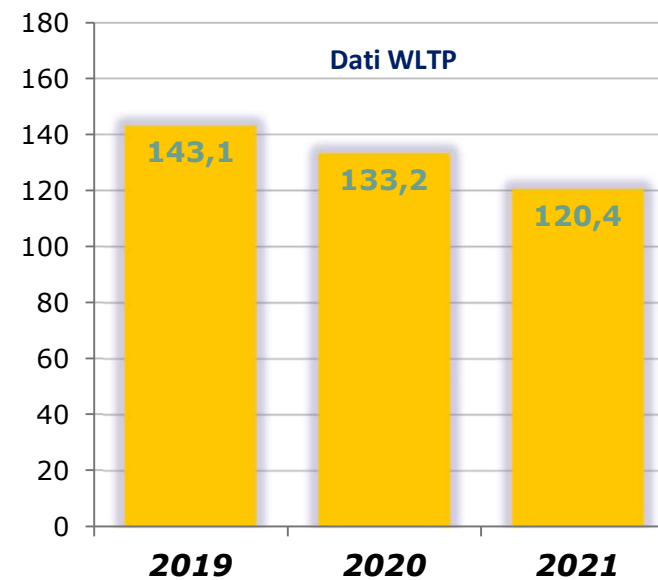
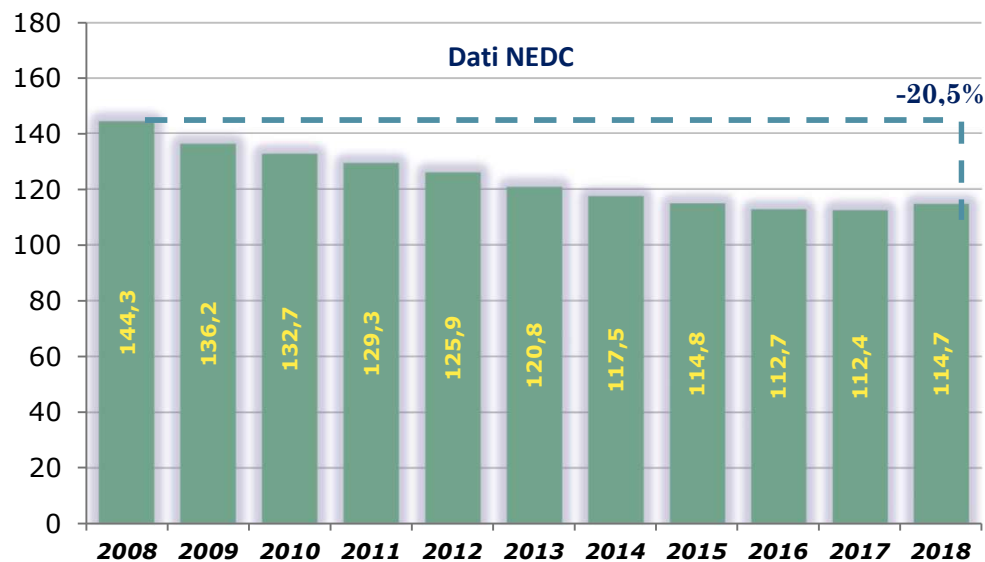
Donne:

- 1) grigio 32,3%
- 2) bianco 24,3%
- 3) azzurro 13,2%

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

Nel 2021 il grigio si conferma il colore preferito dagli Italiani per la propria auto, con il 36,2% delle preferenze, seguito da bianco (al 23,4%) e nero (al 15,8%). Tra i soli acquirenti privati, è sostanzialmente invariata la classifica delle preferenze degli Italiani sul colore della propria auto, con alcune variazioni di quota di non più di 2 punti. Restringendo l'ambito alle preferenze delle sole donne, si confermano le prime due posizioni di grigio e bianco, mentre al terzo posto sale l'azzurro.

Media su nuove immatricolazioni



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

Prosegue il calo delle emissioni medie di CO₂ che, secondo i dati calcolati in WLTP, in due anni passa dai 143,1 g/Km del 2019, a 120,4 g/Km di fine 2021.



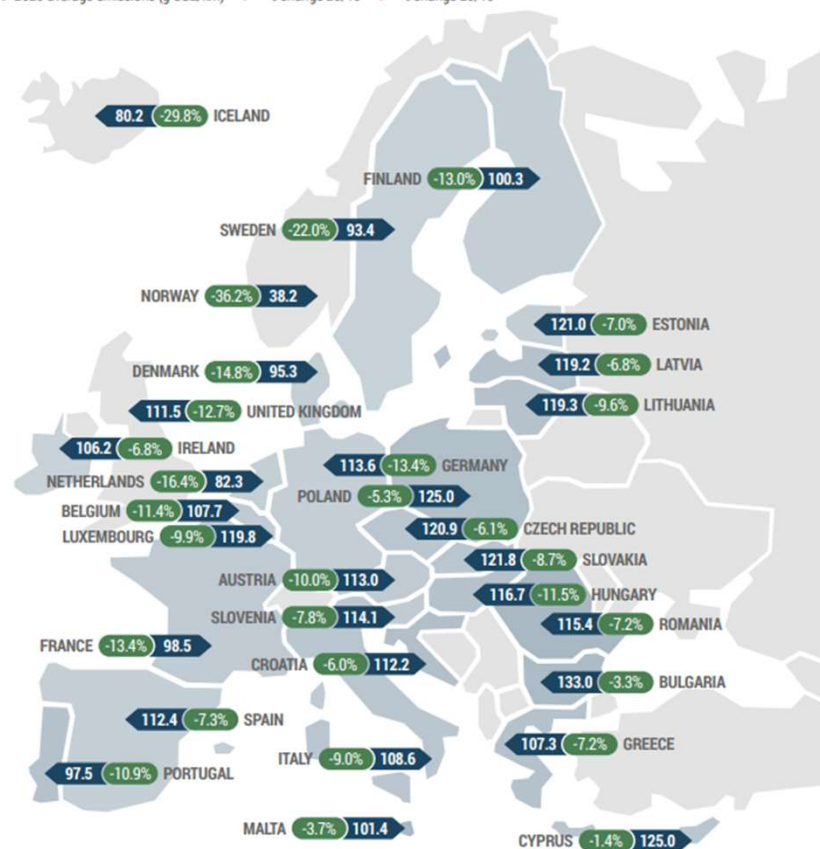
Immatricolazioni 2021 CO₂ per canali e fasce

Fasce CO ₂ (g/Km)	2021 (quote%)						2021 (var.%)					
	Privati	Autoimm.	NLT	NBT	Società	Totale	Privati	Autoimm.	NLT	NBT	Società	Totale
fino a 20	3,7	6,9	6,7	1,7	6,8	4,6	+136,4	+154,6	+57,2	+97,8	+81,8	+107,0
21-60	2,0	4,9	9,7	1,8	5,2	3,8	+569,6	+217,8	+787,9	+436,2	+772,6	+554,4
61-135	70,3	58,3	49,8	67,6	35,8	63,7	+20,7	+20,5	+47,8	+31,2	+36,2	+24,6
tot. fino a 135	76,0	70,1	66,2	71,1	47,8	72,1	+26,4	+33,3	+69,5	+34,9	+56,1	+33,7
136-190	20,8	26,4	29,7	27,0	35,5	23,9	-35,1	-43,0	-22,0	-41,6	-8,2	-32,6
191-210	0,5	0,6	0,7	0,9	3,3	0,7	-48,9	-62,4	-56,0	-44,5	-40,6	-50,1
211-240	0,5	0,6	0,8	0,3	5,2	0,8	-7,9	-31,1	-6,3	-50,6	-1,1	-9,3
240-290	0,2	0,3	0,4	0,2	2,5	0,4	-25,5	-58,8	-30,1	+59,4	-20,2	-29,2
oltre 290	0,1	0,1	0,1	0,1	1,0	0,1	+105,5	+52,4	+23,2	+292,9	+93,4	+84,5
tot. > 190	1,3	1,7	2,0	1,5	12,0	2,0	-30,9	-50,1	-36,2	-38,5	-17,1	-31,0
n.d.*	1,9	1,8	2,1	0,4	4,6	2,0	-7,8	-56,6	-31,7	-17,6	+3,1	-20,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	+4,1	-6,0	+20,0	-1,8	+13,2	+5,5

In fortissima crescita le immatricolazioni delle fasce di CO₂ interessate dall'Ecobonus fino a 135 g/Km in tutti i canali di vendita. Flettono invece le fasce intermedie da 136 a 190 g/Km e quelle penalizzate dal Malus oltre i 190 g/Km di CO₂.



● 2020 average emissions (g CO2/km) ● - % change 20/19 ● + % change 20/19



Europa: Emissioni medie di CO₂ Anno 2020

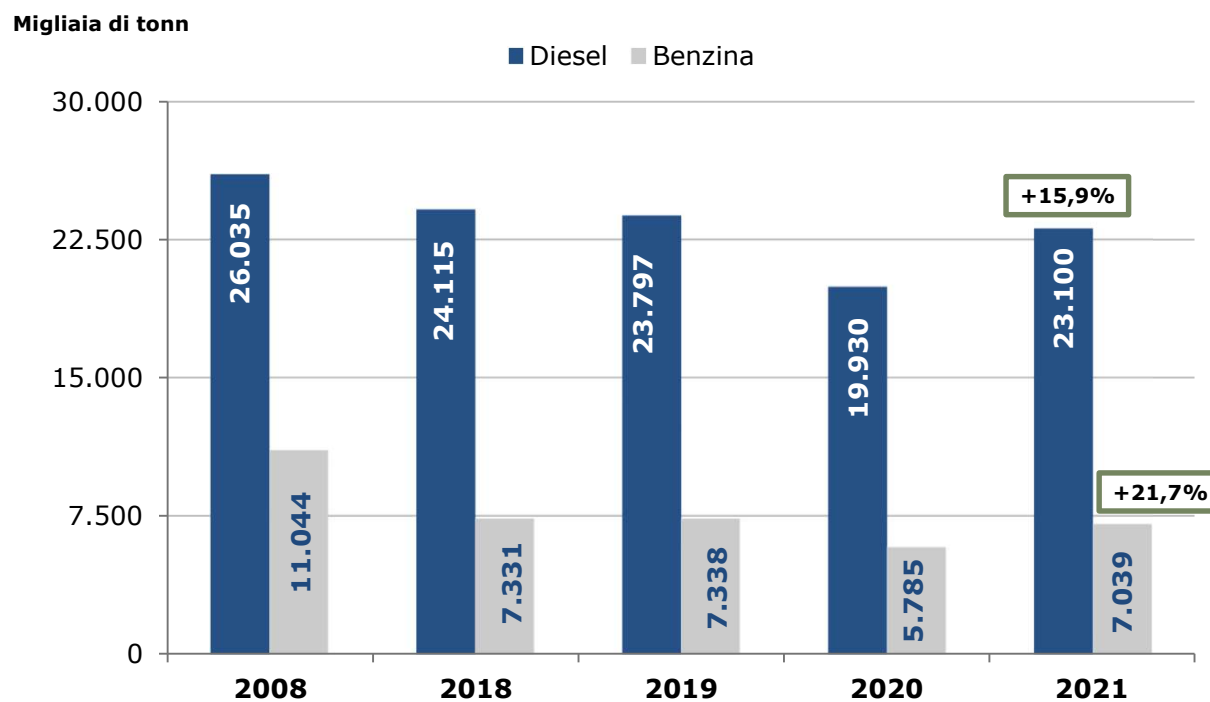


Media ponderata nuove immatricolazioni (g/Km)

Fonte: ACEA su dati EEA, in NEDC

Nel 2020 In Europa si registra una generalizzata flessione delle emissioni medie di CO₂ delle auto di nuova immatricolazione. Fra i 5 Major Markets Europei (secondo la metodologia NEDC), si passa dai 113,6 g/Km di CO₂ della Germania ai 98,5 g/Km della Francia, dove è più alta la quota di mercato di auto elettriche pure. Grazie alla mix spostata verso segmenti più bassi l'Italia fa registrare, con 108,6 g/km, il secondo livello medio di emissioni di CO₂ più basso ed in linea con la media dei 27 Paesi EU.

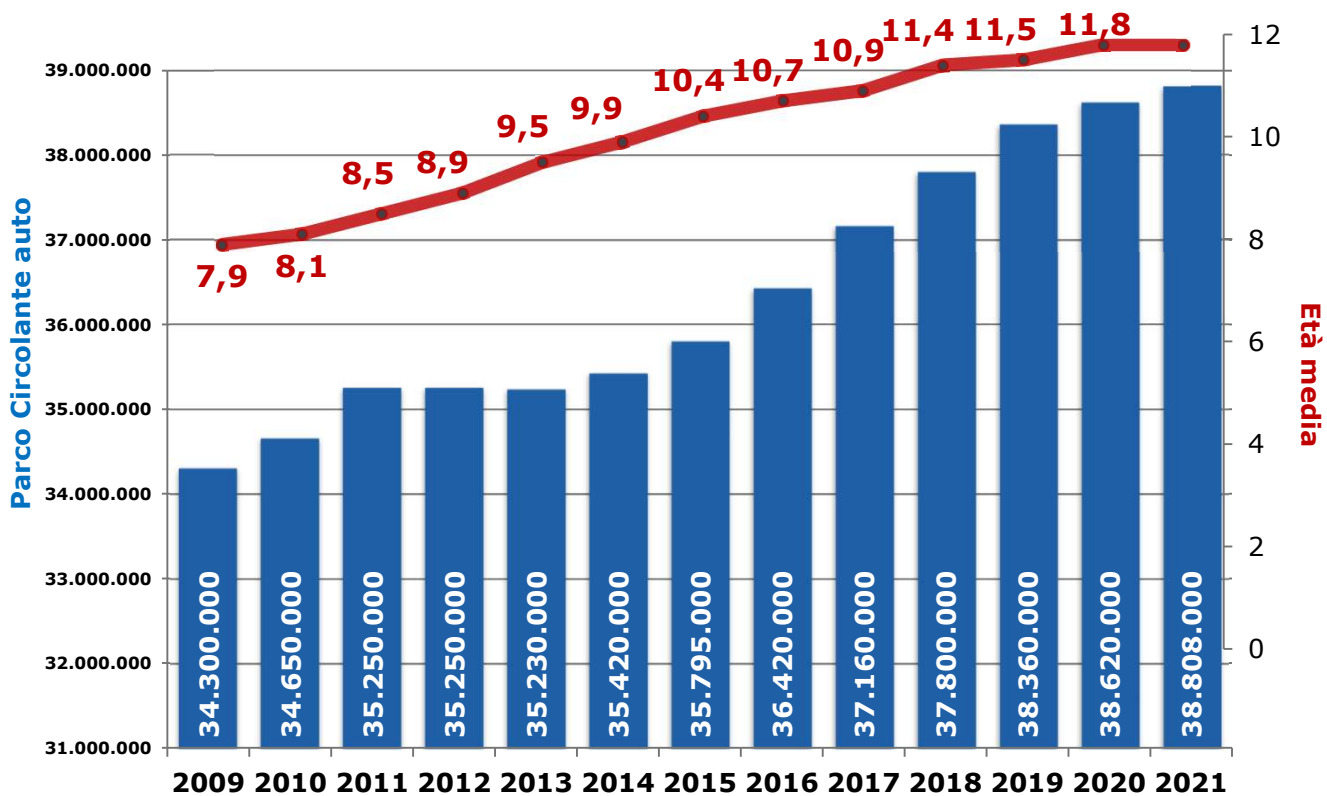
Consumi carburante (000/tonn)



Fonte: Ministero dello Sviluppo Economico

Dopo il crollo del 2020 risalgono i consumi di carburante, il benzina più del diesel, seppur su livelli inferiori a quelli pre-pandemia.

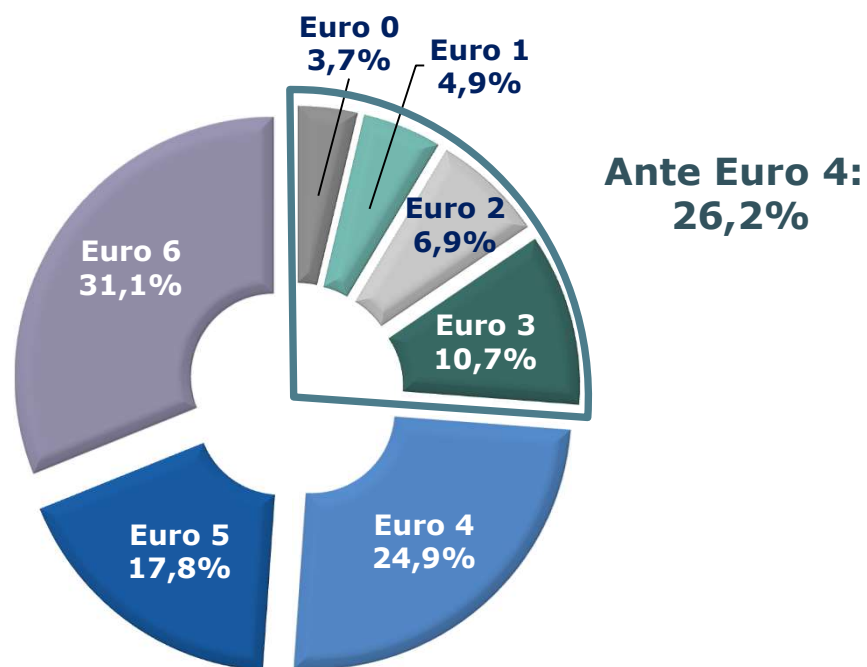
Invecchiamento parco circolante reale



Fonte: parco realmente circolante stima UNRAE; età media ACI

A fine 2021, il parco circolante delle autovetture stimato da UNRAE ha superato i 38,8 milioni di unità. L'età media del parco dovrebbe rimanere allineata sugli 11,8 anni del 2020, in progressiva crescita dal 2009, per la crisi economica e 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 31.12.21* per
Direttiva Euro**

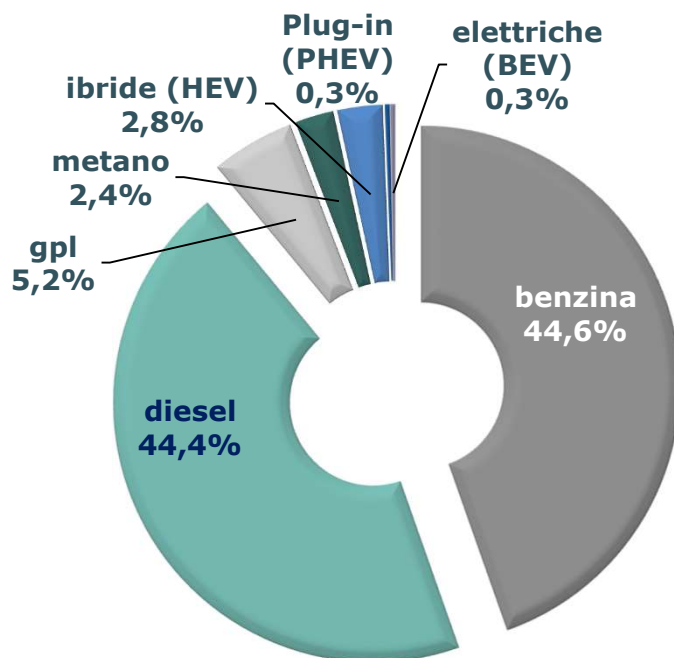


Totale: 38.808.000

* stima UNRAE

La fotografia del parco circolante delle autovetture al 31 Dicembre 2021 per direttiva Euro di emissioni evidenzia come ancora oltre 1 auto ogni 4 circolanti in Italia sia ante Euro 4, ossia con oltre 15 anni di età, confermando l'esigenza di svecchiamento del parco.

Parco circolante autovetture al 31.12.21* per alimentazione



* stima UNRAE

	Parco auto al 31.12.2021*
Benzina	17.300.000
Diesel	17.250.000
Gpl	2.000.000
Metano	930.000
Ibride (HEV)	1.100.000
Plug-in (PHEV)	110.000
Elettriche (BEV)	118.000
Totale	38.808.000

La fotografia del parco circolante delle autovetture per alimentazione evidenzia come lo stesso sia composto per l'89% da auto a benzina e diesel; in crescita le ibride al 2,8% poco più della metà delle auto circolanti a Gpl (al 5,2% di quota). Ancora poco rappresentative le vetture elettriche a 110.000 auto circolanti a fine 2021 e le Plug-in a 118.000 unità.



Trasferimenti di proprietà autovetture

	2019	2020	2021*	Var.% '21/'19
Totale trasferimenti di proprietà (incluse minivolture)	5.607.621	4.664.385	4.960.000	-11,5
Minivolture	2.557.375	2.050.534	2.040.000	-20,2
Trasferimenti di proprietà (al netto minivolture)	3.050.246	2.613.851	2.920.000	-4,3
Rapporto usato** su nuovo	1,6	1,9	2,0	
Età media trasferimenti (al netto delle minivolture)	9,1	9,4	9,8	

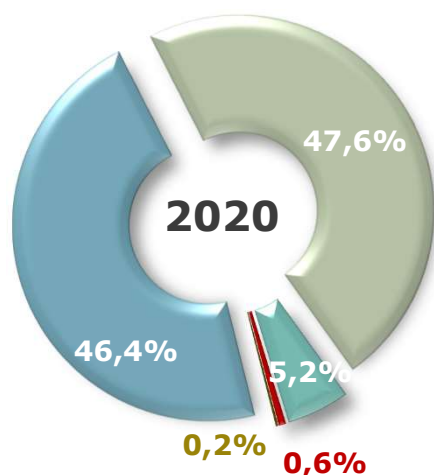
* stima UNRAE

** trasferimenti al netto delle minivolture

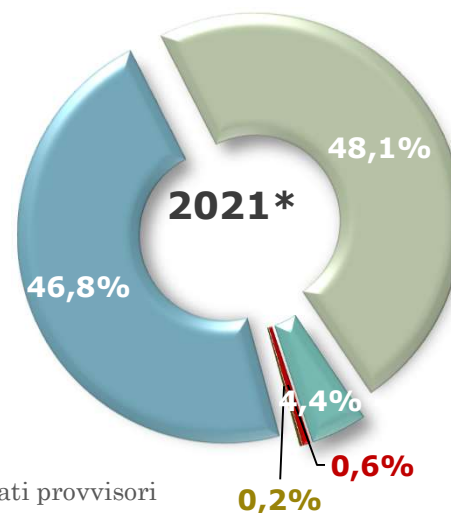
Secondo le stime UNRAE, l'anno 2021 segna un recupero in volume per le autovetture usate verso il 2020, seppur in calo a doppia cifra sul periodo pre-pandemia (2019): con 4,96 milioni di passaggi di proprietà, la perdita nel 2021 è dell'11,5%.

In leggero calo del 4,3% i trasferimenti netti, mentre perdono oltre il 20% le minivolture (i trasferimenti temporanei agli operatori in attesa della rivendita al cliente). L'anzianità media delle vetture trasferite tocca un nuovo record dal 2013, arrivando a 9,8 anni.

Trasferimenti di proprietà per contraente (al netto delle minivolture) – quote %



- da Operatore* a consumer
- da Km0 a consumer
- da NLT a consumer
- da NBT a consumer
- da consumer° a consumer

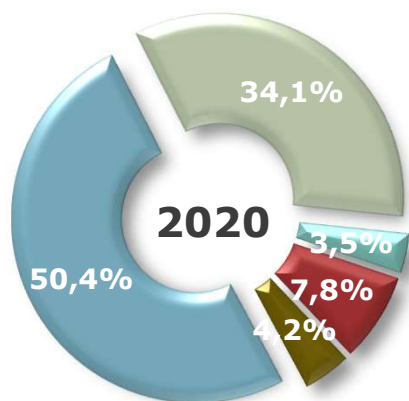


* dati provvisori

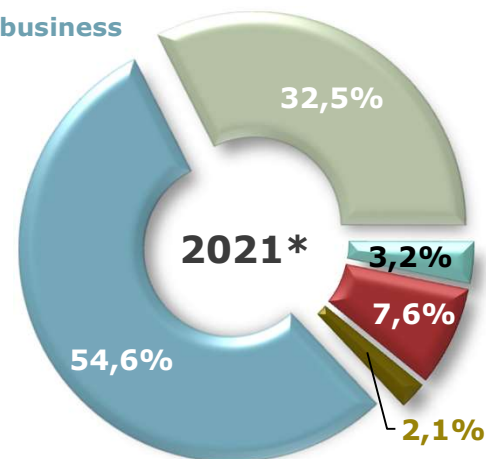
- * Operatore: Casa auto, Concessionaria, Commerciante
- Consumer: acquirente privato
- ° il consumer che cede contiene i privati e tutte le altre società

Nel 2021 recupera mezzo punto (al 48,1%) la quota di trasferimenti di proprietà realizzati da Operatore (Casa auto, Concessionaria, Commerciante) a consumer (acquirente privato) e recuperano 0,4 punti quelli tra privati (al 46,8%), escludendo quindi gli operatori di settore. Scende, invece, al 4,4% la quota di privati che acquistano autovetture Km0, assimilabili ad auto nuove; mentre rimangono stabili, con quote marginali, i canali NLT-consumer e NBT-consumer.

Minivolture per contraente – quote %



- da Operatore * a business
- da km0 a business
- da NLT a business
- da NBT a business
- da consumer° a business

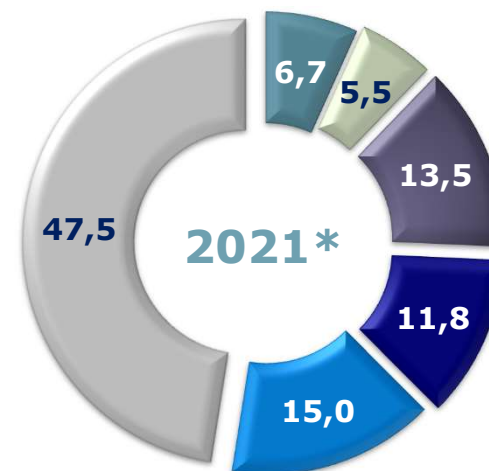
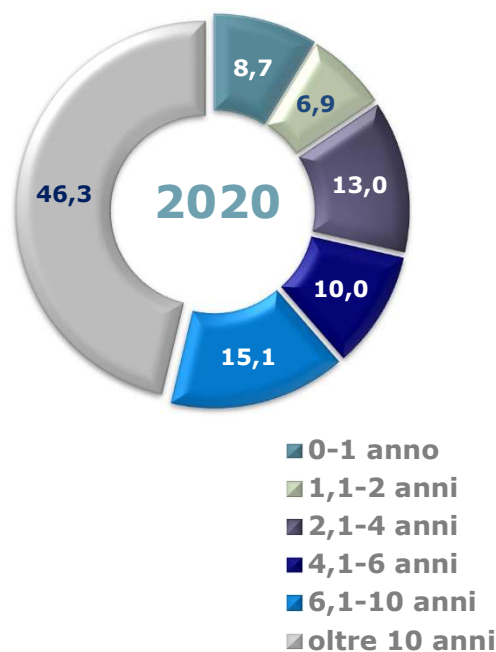


* dati provvisori

* Operatore: Casa auto, Concessionaria, Commerciante
 ° il consumer che cede contiene i privati e tutte le altre società

Nel 2021 si riduce la quota dei ritiri di autovetture da parte di Operatori (Case auto, Concessionarie, Commercianti) al 32,5% a vantaggio delle movimentazioni da Consumer, al 54,6%. Abbastanza stabile la rappresentatività delle vetture ritirate che derivano dal noleggio a lungo termine, mentre si dimezzano quelle che derivano dal noleggio a breve. In leggero calo le auto Km0.

Trasferimenti di proprietà per
anzianità (al netto delle minivolture)
– quote %



* dati provvisori

Continua ad aumentare la quota di autovetture trasferite con più di 10 anni di anzianità – che adesso rappresentano il 47,5% del mercato dell'usato – come pure quella delle auto con età compresa nelle fasce tra 2,1 e 6 anni (2,1-4 anni e 4,1-6 anni). D'altro canto, scende la rappresentatività delle vetture più fresche (fino a 2 anni di età) mentre rimane stabile la quota di quelle con anzianità tra i 6,1 e 10 anni.

Esportazioni di autovetture per anzianità

Anzianità	Anno 2019	quota %	Anno 2020	quota %	Anno 2021*	quota %	var.% '21/'19*
0-1 anno	47.852	10,2	33.276	11,5	25.474	8,0	-46,8
2-5 anni	62.597	13,3	52.771	18,2	59.563	18,6	-4,8
6-10 anni	105.650	22,5	61.423	21,2	68.939	21,5	-34,7
oltre 10 anni	254.111	54,0	141.911	49,0	166.314	51,9	-34,6
totale	470.210	100,0	289.381	100,0	320.290	100,0	-31,9

* dati provvisori

Nel 2021 le esportazioni di autovetture confermano un drastico calo rispetto al 2019: -31,9%, con poco più di 320.000 unità. Oltre la metà delle esportazioni è rappresentata da vetture con oltre 10 anni di età, che presentano un calo allineato in volume. Molto pensante anche la flessione delle esportazioni di auto con età compresa tra i 6 e i 10 anni, al 21,5% di quota e quelle «fresche» fino ad 1 anno, all'8% del totale. Parallelamente, sale di quasi 1/2 punto (al 18,6%) la quota delle vetture esportate dai 2 ai 5 anni di età, con una leggera flessione in volume.



Esportazioni di autovetture per Paese

Paese di destinazione	Anno 2019	quota%	Anno 2020	quota%	Anno 2021*	quota%	var.% '21/'19*
BULGARIA	134.612	28,5	69.928	24,2	79.209	24,7	-41,2
FRANCIA	48.287	10,2	37.340	12,9	32.610	10,2	-32,5
POLONIA	35.461	7,5	19.208	6,6	24.939	7,8	-29,7
ROMANIA	27.017	5,7	15.023	5,2	22.964	7,2	-15,0
ALBANIA	16.464	3,5	16.344	5,6	18.484	5,8	12,3
SLOVENIA	31.677	6,7	19.201	6,6	16.430	5,1	-48,1
UNGHERIA	29.937	6,3	17.207	5,9	16.430	5,1	-45,1
GERMANIA	24.998	5,3	16.586	5,7	16.301	5,1	-34,8
BELGIO	13.794	2,9	13.300	4,6	15.882	5,0	15,1
REPUBBLICA CECA	18.705	4,0	10.669	3,7	10.589	3,3	-43,4
SLOVACCHIA	14.588	3,1	9.626	3,3	9.276	2,9	-36,4
LITUANIA	12.897	2,7	7.471	2,6	9.194	2,9	-28,7
CROAZIA	11.255	2,4	5.382	1,9	6.089	1,9	-45,9
OLANDA	3.795	0,8	3.826	1,3	4.797	1,5	26,4
SPAGNA	5.695	1,2	2.573	0,9	4.729	1,5	-17,0
GRECIA	9.619	2,0	3.606	1,2	3.681	1,1	-61,7
AUSTRIA	6.411	1,4	3.265	1,1	3.584	1,1	-44,1
NIGERIA	572	0,1	1.629	0,6	2.686	0,8	369,6
SVIZZERA	1.915	0,4	1.353	0,5	2.102	0,7	9,8
UCRAINA	869	0,2	1.013	0,4	2.012	0,6	131,5
altre	23.657	5,0	14.831	5,1	18.302	5,7	-22,6
Totale	472.225	100,0	289.381	100,0	320.290	100,0	-32,2

* dati provvisori

Con 79.200 unità e una quota del 24,7%, la Bulgaria si conferma il primo paese di destinazione delle autovetture esportate dall'Italia nel 2021, seguita dalla Francia al 10,2%.

L'anomalia è in realtà spiegata dalla rilevanza della Bulgaria come hub di vendita di auto usate, in particolare diesel, con una vita media di almeno dieci anni.

Canale	Anno 2019	quota %	Anno 2020	quota %	Anno 2021*	quota %
Noleggio Breve termine	7.352	1,6	4.120	1,4	1.333	0,4
Noleggio Lungo termine	28.653	6,1	25.057	8,7	24.118	7,5
Operatore (Casa auto/Concessionari/Commercianti)	245.341	52,2	156.893	54,2	151.903	47,4
Utente finale	188.864	40,2	103.311	35,7	142.936	44,6
Totale	470.210	100,0	289.381	100,0	320.290	100,0

* dati provvisori

Sono sempre gli Operatori (Case auto, Concessionari, Commercianti) il principale canale di esportazione di autovetture, con una quota però in forte ridimensionamento al 47,4%, seguiti dagli utenti finali che salgono al 44,6%. Scendono al 7,5% di quota le autovetture esportate dal noleggio a lungo termine.

Demolizioni di autovetture per canale

Canale	Anno 2019	quote %	Anno 2020	quote %	Anno 2021*	quote %
Noleggio breve termine	424	0,0	323	0,0	343	0,0
Noleggio lungo termine	692	0,1	508	0,1	696	0,1
Operatore (Casa auto/Concessionari/Commercianti)	28.692	2,8	22.953	2,4	21.943	2,1
Utente finale	987.078	97,1	916.744	97,5	1.027.640	97,8
Totale	1.016.886	100,0	940.528	100,0	1.050.622	100,0

* dati provvisori

Delle oltre 1.050.000 autovetture demolite nel 2021, come ovvio, quasi il 98% è attribuibile agli utenti finali

Demolizioni di autovetture per Direttiva

Direttiva europea	Anno 2019	quote%	Anno 2020	quote%	Anno 2021*	quote%	var.%* '21/'19
Euro 0	25.283	2,5	18.990	2,0	17.687	1,7	-30,0
Euro 1	52.226	5,1	37.972	4,0	34.253	3,3	-34,4
Euro 2	324.868	31,9	251.397	26,7	232.799	22,2	-28,3
Euro 3	357.182	35,1	320.756	34,1	334.068	31,8	-6,5
Euro 4	233.077	22,9	285.978	30,4	394.018	37,5	69,1
Euro 5	18.060	1,8	19.063	2,0	29.512	2,8	63,4
Euro 6 + elettrico	6.190	0,6	6.372	0,7	8.285	0,8	33,8
TOTALE	1.016.886	100,0	940.528	100,0	1.050.622	100,0	3,3

* dati provvisori

Le rottamazioni di autovetture nel 2021 hanno superato il livello 2019, grazie anche agli incentivi governativi, coinvolgendo in particolare le più anziane Euro 2, 3 e 4 che coprono oltre il 91% del totale. In particolare, le rottamazioni di vetture Euro 4 hanno raggiunto il 37,5% del totale.

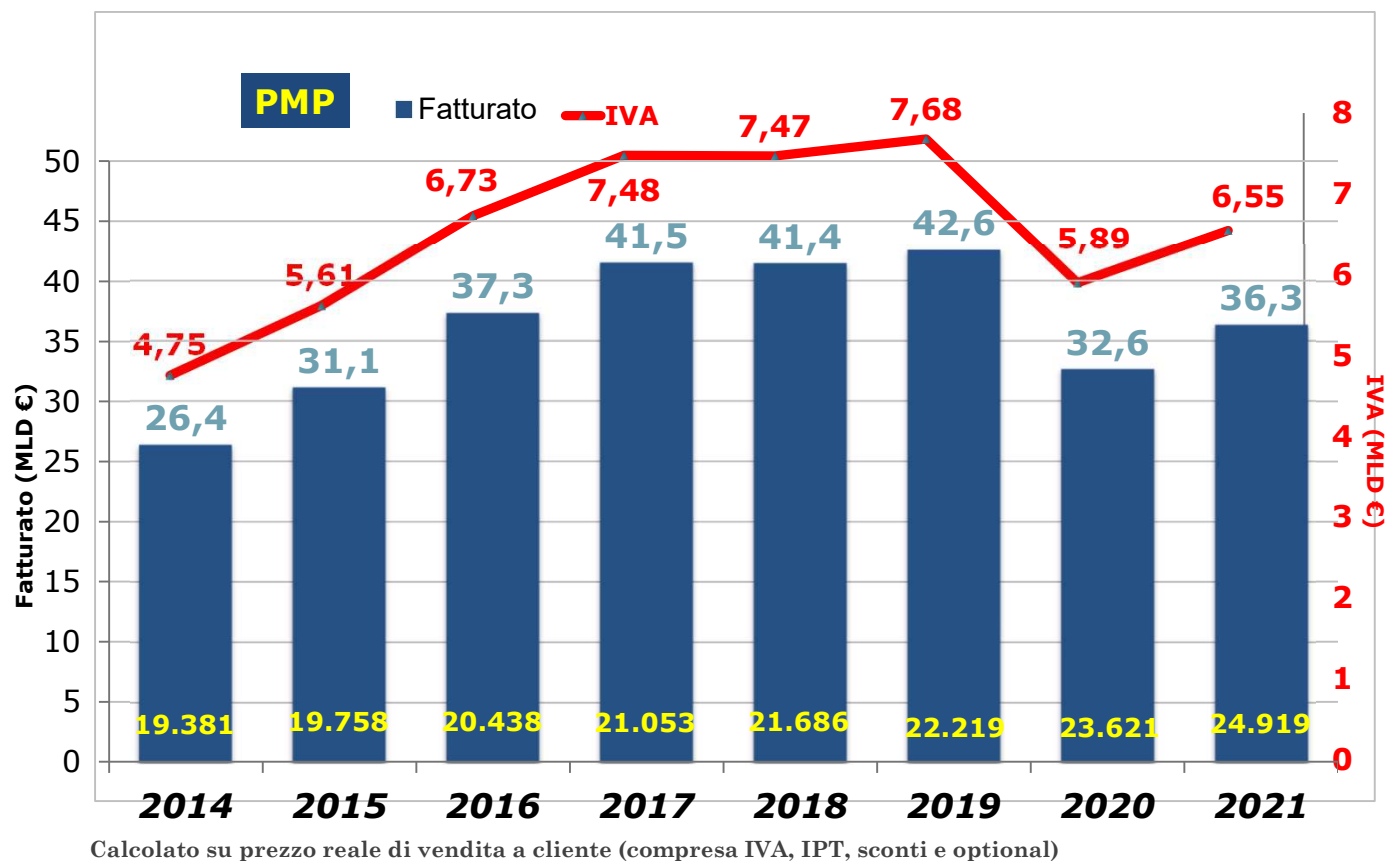
Importazioni di autovetture per Paese

Paese provenienza	2020				2021				Var. %
	nuove	già targate	totale	quota%	nuove	già targate	totale	quota%	
GERMANIA	601	57.142	57.743	40,0	972	68.205	69.177	40,6	+19,8
SPAGNA	218	28.303	28.521	19,7	125	29.696	29.821	17,5	+4,6
FRANCIA	54	10.099	10.153	7,0	38	12.669	12.707	7,5	+25,2
UNGHERIA	370	4.163	4.533	3,1	439	8.626	9.065	5,3	+100,0
BELGIO	101	7.823	7.924	5,5	50	7.464	7.514	4,4	-5,2
LITUANIA	66	2.907	2.973	2,1	28	5.272	5.300	3,1	+78,3
AUSTRIA	78	5.406	5.484	3,8	44	5.123	5.167	3,0	-5,8
S.MARINO	11	1.945	1.956	1,4	29	4.588	4.617	2,7	+136,0
ROMANIA	262	4.070	4.332	3,0	255	4.149	4.404	2,6	+1,7
POLONIA	12	1.183	1.195	0,8	67	2.409	2.476	1,5	+107,2
SLOVENIA	369	1.889	2.258	1,6	187	2.085	2.272	1,3	+0,6
SVIZZERA	23	1.674	1.697	1,2	11	2.123	2.134	1,3	+25,8
REPUBBLICA CECA	145	925	1.070	0,7	57	1.488	1.545	0,9	+44,4
SVEZIA	3	1.651	1.654	1,1	4	1.415	1.419	0,8	-14,2
PAESI BASSI	276	1.139	1.415	1,0	108	1.251	1.359	0,8	-4,0
CROAZIA	20	1.648	1.668	1,2	6	1.167	1.173	0,7	-29,7
SERBIA	1.310	99	1.409	1,0	1.051	25	1.076	0,6	-23,6
BULGARIA	85	966	1.051	0,7	12	771	783	0,5	-25,5
altri	1.255	6.136	7.391	5,1	656	7.530	8.186	4,8	+10,8
Totale	5.259	139.168	144.427	100,0	4.139	166.056	170.195	100,0	+17,8

Tornano a crescere le importazioni di autovetture nel 2021, con un +17,8% sul 2020 a oltre 170.000 unità complessive. Una incremento generalizzato ha interessato quasi tutti i Paesi, fatta eccezione (tra i principali) per il Belgio - che registra un calo del 5,2% e scende in 5^a posizione tra i paesi dai quali importiamo maggiormente – e l'Austria in 7^a posizione.

Restano in prima e seconda posizione, rispettivamente Germania (al 40,6% di quota) e Spagna (al 17,5% di quota).

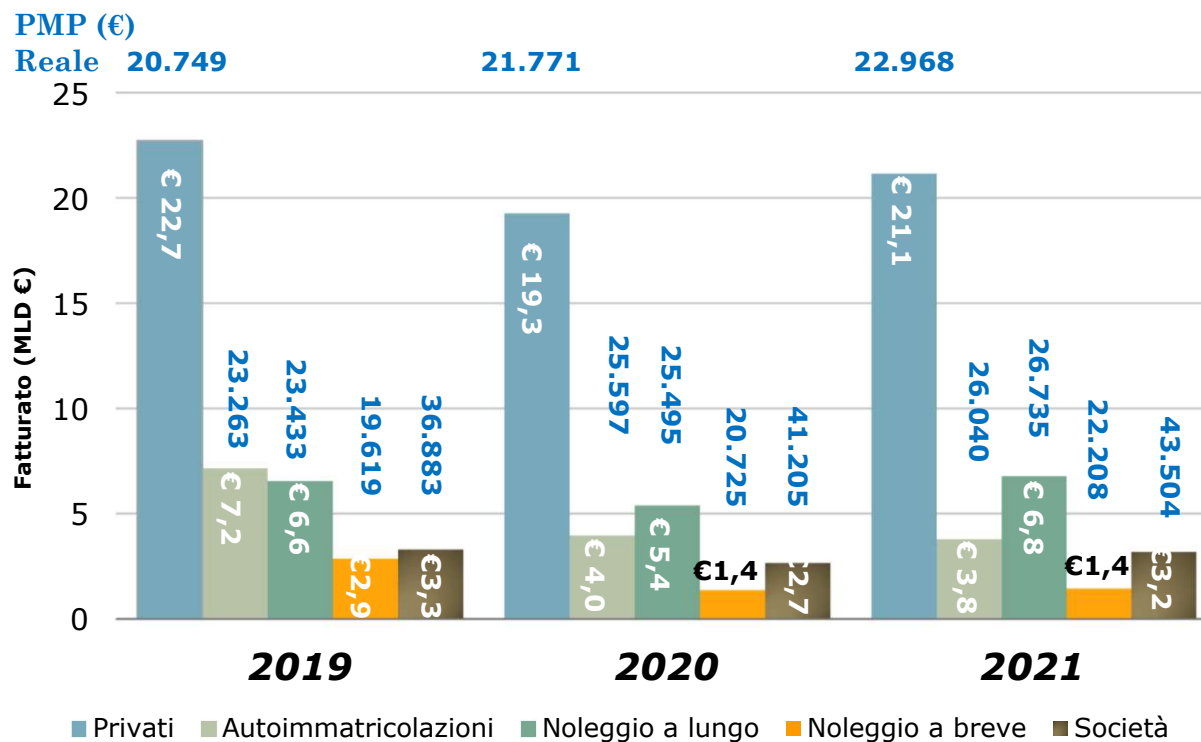
Trend storico Fatturato auto reale e IVA



Nel 2021, come conseguenza del leggero recupero delle vendite sul 2020, il fatturato generato dalla vendita di autovetture nuove guadagna 3,7 miliardi di euro, portandosi a 36,3 miliardi (+11,3%).

I prezzi medi aumentano del 5,5% in linea con i volumi immatricolati. Recupera anche il gettito IVA incassato dall'Erario, pari a 6,55 miliardi di Euro, ben lontano dai 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 2021, grazie agli incentivi, cresce il giro d'affari derivante dalla vendita di autovetture nuove dei privati e del noleggio a lungo termine, si incrementa anche quello delle società, mentre rimangono abbastanza stabili, sui livelli a cui sono crollati nel 2020, autoimmatricolazioni e noleggio a breve. Crescono i prezzi medi in tutti i canali.

Gennaio/Settembre 2021

	Miliardi €	Quota %	Var.% su Gen./Set. '20	Var.% su Gen./Set. '19
Prestiti personali	16.68	39.8	+26.8%	-18.1%
Finanziamenti finalizzati per autoveicoli e motocicli	12.88*	30.7	+22.3%*	+1.4%*
Altri finanziamenti finalizzati	3.94	9.4	+18.2%	0%
Cessione del quinto	4.70	11.2	+15.3%	-3.5%
Carte di credito opzione/rateali	3.73	8.9	-6.0%	-17.8%
TOTALE	41.93*	100	+18.8%*	-9.7%*

Fonte: Osservatorio Assofin, *stime Prometeia su dati Assofin e Crif

Nell'anno che segue lo scoppio della pandemia da Covid-19, le erogazioni del credito al consumo nei primi nove mesi evidenziano una buona crescita (+18.8%), che sconta ancora i ridotti volumi dell'anno precedente. I volumi restano, infatti, inferiori a quelli precrisi (-9.7%). I finanziamenti finalizzati all'acquisto di auto e moto erogati presso i concessionari segnano un +22.3% ai nove mesi 2021, con un recupero rispetto allo stesso periodo del 2019 (+1.4%), grazie ai finanziamenti per auto usate, per motocicli e per mobilità green. Va segnalato, tuttavia un peggioramento a partire dal terzo trimestre 2021 che si spiega, oltre che con l'effetto statistico del confronto con gli elevati volumi di un anno prima, anche dalle mancate consegne per via della carenza dei componenti elettronici.

Immatricolazioni Autocarri fino a 3,5 t

	2019	2020	2021°	Var.% '21/'19	quote % 2019	quote % 2020	quote % 2021°	2022*
Furgoni	127.621	105.955	120.874	-5,3	67,7	66,1	65,7	
Cassoni	26.315	20.889	22.502	-14,5	14,0	13,0	12,2	
Autocaravan	5.844	6.358	7.229	23,7	3,1	4,0	3,9	
altre	28.856	27.051	33.461	16,0	15,3	16,9	18,2	
Totale	188.636	160.253	184.066	-2,4	100,0	100,0	100,0	190.000

° dati provvisori

*stima Osservatorio Centro Studi e Statistiche UNRAE «Previsioni & Mercato» – veicoli commerciali – febbraio 2022

L'anno 2021 archivia una flessione del 2,4% (a 184.000 immatricolazioni). Dopo una sostanziale stabilità dei primi 9 mesi dell'anno, nell'ultimo quadrimestre 2021 il mercato ha segnato un crollo vicino al 13% verso il 2019, a causa della carenza di prodotto dovuta alla crisi dei microchip, in un contesto acuito dall'onda lunga della pandemia. Le difficoltà dell'attuale contesto generale renderanno alquanto difficile un recupero del mercato nel corso della prima metà dell'anno. Una possibile ripresa potrebbe, invece, verificarsi nel secondo semestre. Al netto dei potenziali impatti negativi delle tensioni geopolitiche e del conflitto in Ucraina, il 2022 potrebbe chiudere intorno alle 190.000 immatricolazioni (+3,3% sul 2021), permettendo di superare, anche se di poco, il livello pre-pandemia.

Veicoli Commerciali per canale

Canali	gennaio/dicembre			var. % '21/'19*	var. % '21/'20*	Quote %		
	2019	2020	2021*			2019	2020	2021*
Privati	40.896	34.898	39.012	-4,6	+11,8	21,7	21,8	21,2
Autoimmatricolazioni	12.247	9.179	9.748	-20,4	+6,2	6,5	5,7	5,3
<i>uso privato</i>	10.306	7.649	8.095	-21,5	+5,8	5,5	4,8	4,4
<i>uso noleggio</i>	1.941	1.530	1.653	-14,8	+8,0	1,0	1,0	0,9
Noleggio a lungo termine	42.121	37.979	46.113	+9,5	+21,4	22,3	23,7	25,1
<i>Top</i>	25.190	22.737	26.364	+4,7	+16,0	13,4	14,2	14,3
<i>Captive</i>	14.013	13.845	17.635	+25,8	+27,4	7,4	8,6	9,6
<i>Altre</i>	2.918	1.397	2.114	-27,6	+51,3	1,5	0,9	1,1
Noleggio a breve termine	11.306	9.679	9.576	-15,3	-1,1	6,0	6,0	5,2
<i>Top</i>	5.576	4.992	4.639	-16,8	-7,1	3,0	3,1	2,5
<i>Altre*</i>	5.730	4.687	4.937	-13,8	+5,3	3,0	2,9	2,7
Società ed Enti	82.066	68.518	79.617	-3,0	+16,2	43,5	42,8	43,3
Totale Mercato	188.636	160.253	184.066	-2,4	+14,9	100,0	100,0	100,0
<i>di cui persone giuridiche</i>	147.740	125.355	145.054	-1,8	+15,7	78,3	78,2	78,8
<i>di cui uso noleggio</i>	55.368	49.188	57.342	+3,6	+16,6	29,4	30,7	31,2

* dati provvisori

Nel 2021, con un calo vicino a quello del mercato, la domanda delle società torna sulla quota 2019, al 43,3% del totale, mentre perdono mezzo punto i privati, al 21,2% del totale. Nel confronto con il 2019, perdono un quarto dei volumi le autoimmatricolazioni, che scendono al 5,3%. Il noleggio a lungo termine è l'unico canale in crescita e, con un guadagno di quasi 3 punti di quota, arriva al 25,1% del totale. L'altro comparto del noleggio, il breve termine, si riduce di oltre il 15%, scendendo al 5,2% di share.

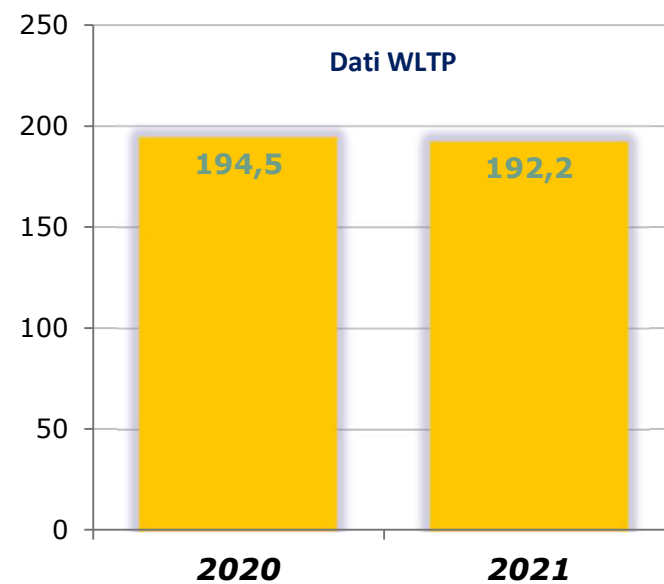
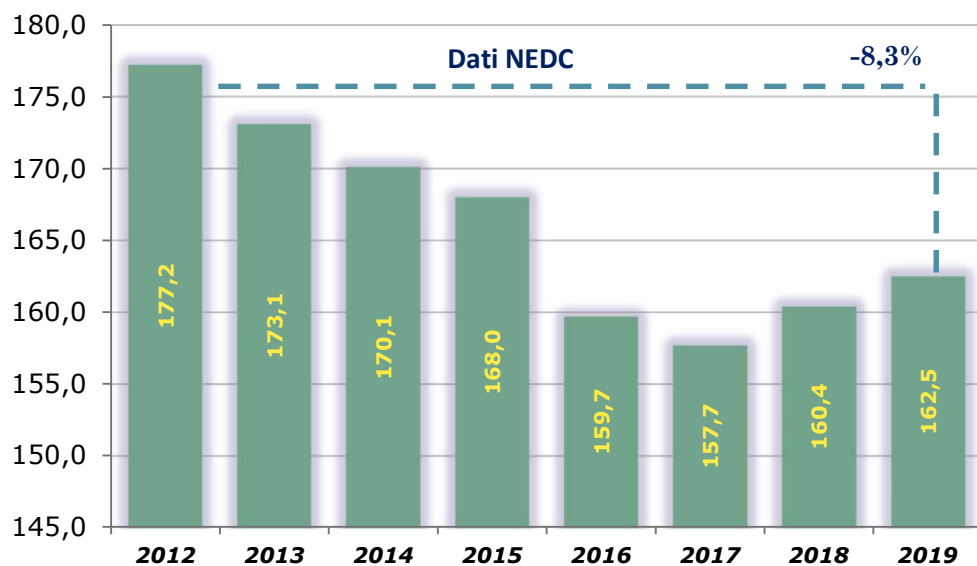
Veicoli Commerciali per alimentazione

Alimentazione	gennaio/dicembre			var. % '21/'19*	var. % '21/'20*	Quote %		
	2019	2020	2021*			2019	2020	2021*
Benzina	9.255	5.493	5.891	-36,3	+7,2	4,9	3,4	3,2
Diesel	166.803	140.910	153.003	-8,3	+8,6	88,4	87,9	83,1
Gpl	3.860	2.570	5.170	+33,9	+101,2	2,0	1,6	2,8
Metano	6.296	4.770	3.759	-40,3	-21,2	3,3	3,0	2,0
Ibridi (HEV)	1.381	5.331	12.295	+790,3	+130,6	0,7	3,3	6,7
Ibridi plug-in (PHEV)	2	39	346	-	+787,2	0,0	0,0	0,2
Elettrici (BEV)	1.039	1.140	3.602	+246,7	+216,0	0,6	0,7	2,0
<i>Totale ECV (BEV+PHEV)</i>	<i>1.041</i>	<i>1.179</i>	<i>3.948</i>	<i>+279,3</i>	<i>+234,9</i>	<i>0,6</i>	<i>0,7</i>	<i>2,1</i>
totale	188.636	160.253	184.066	-2,4	+14,9	100,0	100,0	100,0

*dati provvisori

Nel 2021 proseguono le tendenze nelle preferenze in termini di alimentazione già osservate negli ultimi anni. Continua infatti la diminuzione di rappresentatività del diesel, motorizzazione comunque ancora leader con una quota dell'83,1%. Si contraggono sia in volumi sia in quota anche le altre alimentazioni tradizionali quali benzina e metano, mentre cresce il Gpl per l'aumento dei prezzi dei carburanti. Dall'altra parte, pur rimanendo motorizzazioni di nicchia, fortissime crescite interessano i veicoli commerciali elettrici puri (al 2%) mentre gli ibridi (HEV) diventano la seconda motorizzazione preferita nel mercato dei veicoli commerciali.

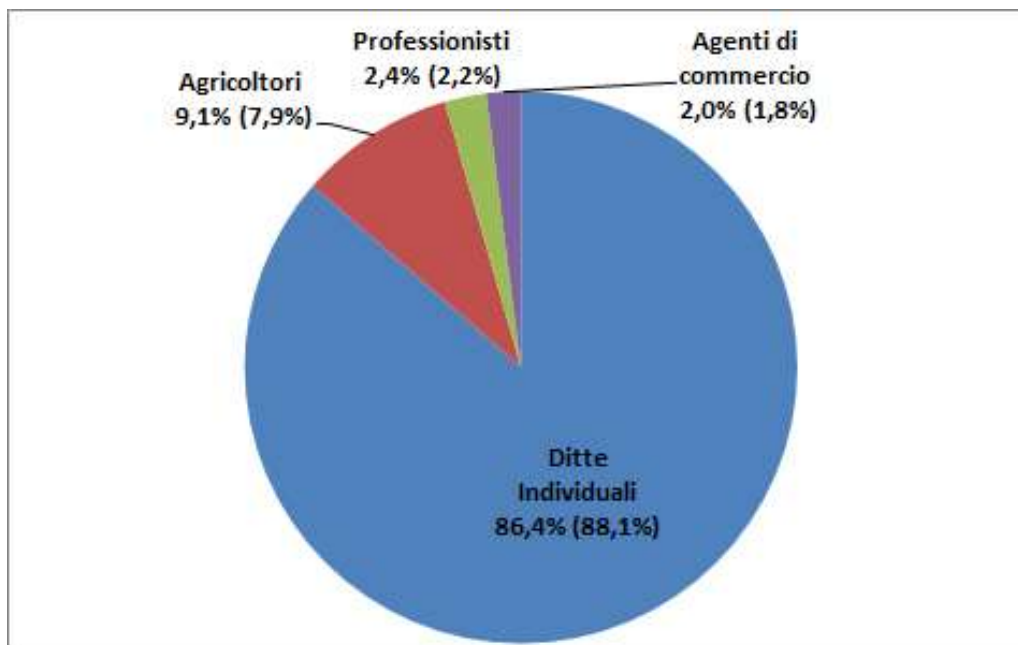
Media su nuove immatricolazioni



Anche nell'ambito dei veicoli commerciali, dopo il rimbalzo dal minimo del 2017, nel 2021 si stabilizzano le emissioni medie di CO₂ con una diminuzione marginale dell'1,2% da 194,5 a 192,2 g/Km. Con dati fino al 2019 (in NEDC) il calo era dell'8,3% rispetto al 2012 (anno di inizio della nostra serie).

2020

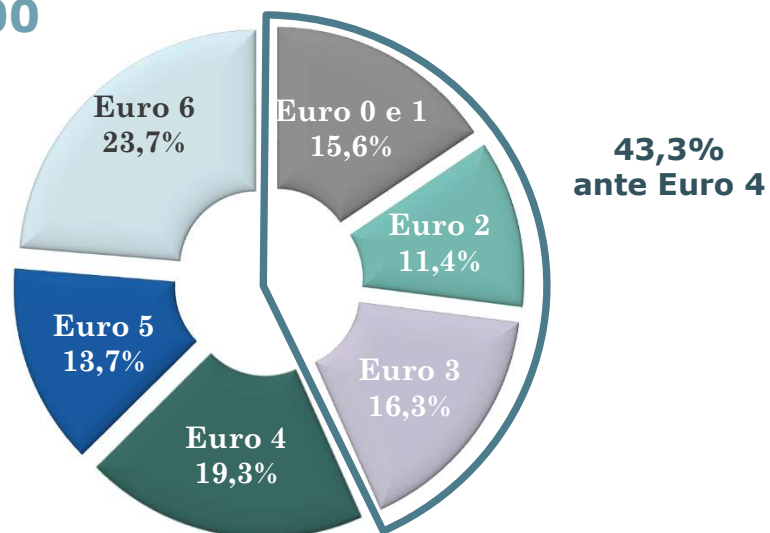
Veicoli commerciali: 24.748 unità (-19,6% vs '20 e -18,4% vs '19)



Tra parentesi dati 2019

Nel 2020 crollano anche gli acquisti di veicoli commerciali realizzati da Privati possessori di Partita IVA (-19,6% sul 2020 e -18,4% sul 2019). Perdono oltre due punti percentuali le Ditte individuali che coprono l'86,4% del totale, mentre – seppur con volumi in calo - gli acquisti degli Agricoltori salgono al 9,1% di quota, quelli dei Professionisti al 2,4% e gli Agenti di commercio al 2,0% del totale.

Totale: 4.125.000



* stima UNRAE

Secondo le stime aggiornate al 31 dicembre 2021, il parco circolante italiano conta 4.125.000 veicoli commerciali, con più del 43% composto ancora da veicoli ante Euro 4 con oltre 15 anni di età e quindi altamente inquinanti e poco sicuri.

Immatricolazioni Veicoli Industriali > 3,5 t

	2019	2020	2021*	Var.% '21/'19	quote% 2019	quote% 2020	quote% 2021*	2022**
3,51 t - 6 t	949	749	744	-21,6	4,0	3,7	3,0	
6,01 t - 11,5 t	2.457	1.935	2.243	-8,7	10,4	9,6	9,1	
11,51 t - 15,99 t	1.237	1.116	1.304	+5,4	5,2	5,5	5,3	
trattori stradali	10.875	9.853	11.926	+9,7	46,0	48,6	48,2	
Pesanti	8.112	6.605	8.534	+5,2	34,3	32,6	34,5	
Totale	23.630	20.258	24.751	+4,7	100,0	100,0	100,0	24.500

* Dati provvisori

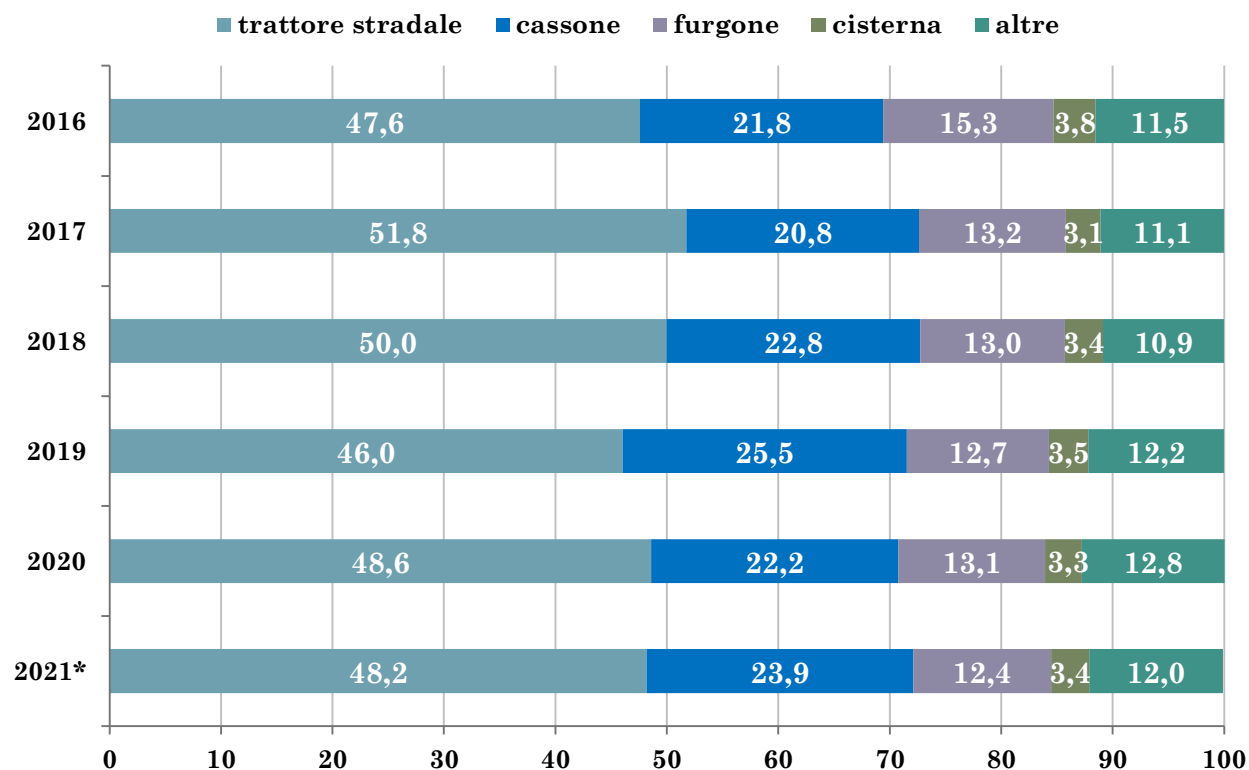
**stime UNRAE

Nel 2021 cresce del 4,7% (a 24.750 unità) il mercato dei veicoli industriali, con un andamento caratterizzato prevalentemente da segni positivi. Fanno meglio del mercato totale i trattori stradali (+9,7%) e leggermente meglio i pesanti (+5,2%). Con una caduta del 21,6% perdono quota di mercato i veicoli tra le 3,5 e 6 tonnellate di massa totale a terra e quelli da 6,01 a 11,5 t con un calo dell'8,7%. Stabile la fascia da 11,5 a 15,99t. Per il 2022, considerato il difficile contesto geo-politico e le criticità legate alla disponibilità di componentistica, la stima è di un mercato che non dovrebbe riuscire a superare il livello dell'anno precedente, chiudendo a 24.500 immatricolazioni.

	2019	2020	2021	Quote% 2019	Quote% 2020	Quote% 2021
Diesel	22.058	19.136	23.293	93,3	94,5	94,1
Metano	464	303	426	2,0	1,5	1,7
GNL	1.025	754	984	4,3	3,7	4,0
<i>di cui solo gnl</i>	981	685	905	4,2	3,4	3,7
<i>di cui diesel+gnl</i>	44	69	79	0,2	0,3	0,3
Ibrido (diesel+elettrico)	75	54	32	0,3	0,3	0,1
Elettrico	8	11	16	0,0	0,1	0,1
totale	23.630	20.258	24.751	100,0	100,0	100,0

Sebbene grazie agli incentivi gli acquisti si stiano sempre più orientando verso motorizzazioni alternative, la loro offerta sul mercato rimane ancora limitata, indirizzando la scelta nei confronti di motorizzazioni tradizionali, anch'esse in linea con gli elevatissimi standard di sicurezza e sostenibilità ambientale. Resta marginale nel 2021 la quota di mercato di elettrico ed ibrido, entrambe allo 0,1%, con l'ibrido addirittura in peggioramento.

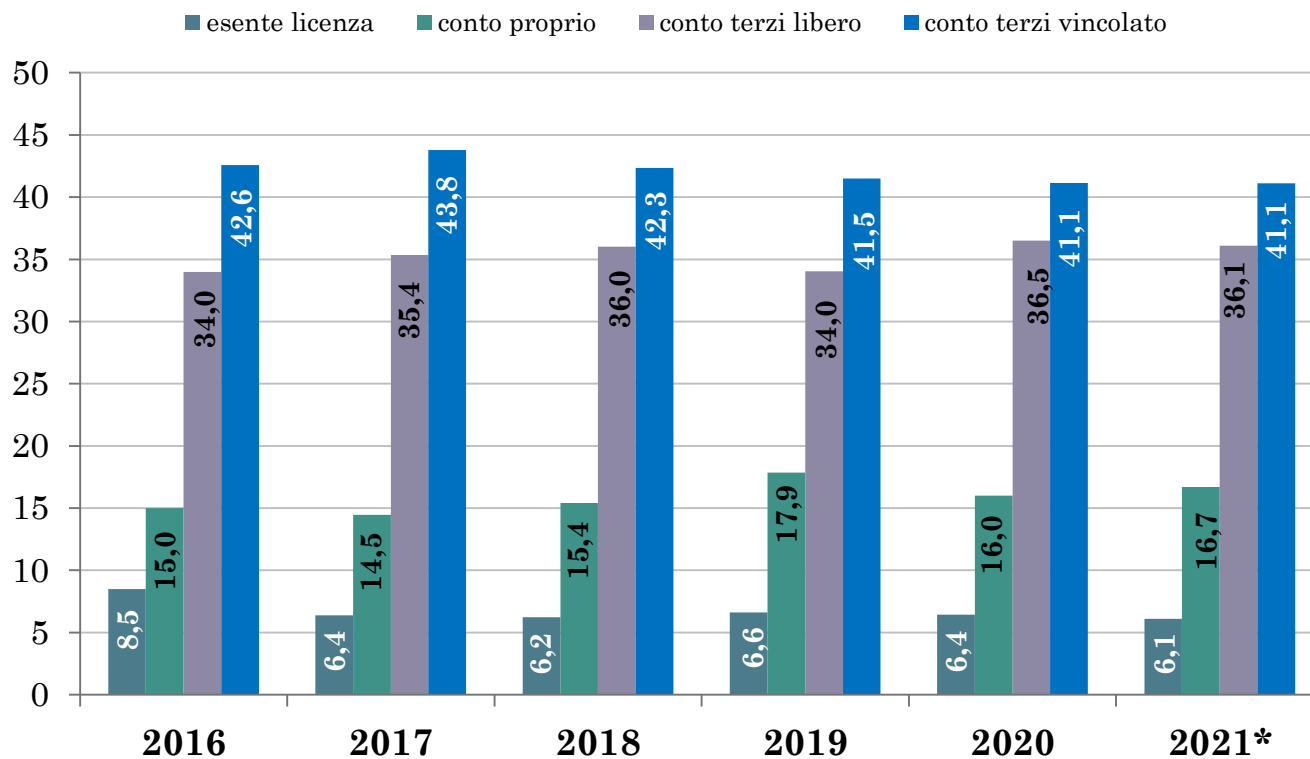
Immatricolazioni Veicoli Industriali > 3,5 t per carrozzeria



* dati provvisori

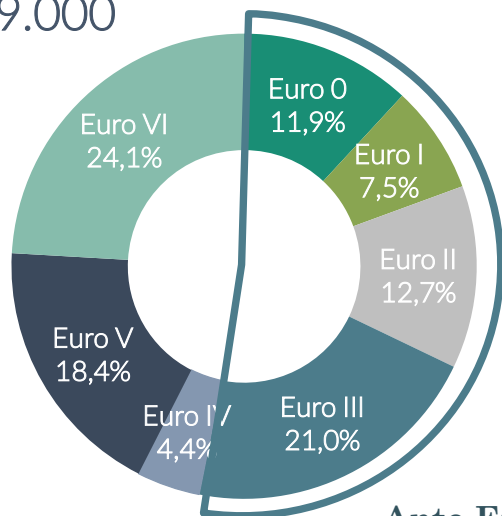
Nel 2021 perde qualche decimale la quota di mercato dei trattori stradali, al 48,2% mentre recupera quella dei cassoni (al 23,9%). In flessione anche la quota dei furgoni (al 12,4%) e delle altre carrozzerie complessivamente considerate (al 12,0%), mentre hanno variazioni marginali di quota le cisterne (al 3,4%).

Immatricolazioni Veicoli Industriali > 3,5 t per uso



Nel 2021 rimane abbastanza stabile la quota di trasporto in conto terzi, che, con immatricolazioni del complesso conto terzi (libero e vincolato) in crescita del 21,6%, cede 0,4 decimi di punto al 77,2%. D'altra parte, recupera qualche decimale la quota del conto proprio, mentre l'esente licenza cede leggermente. Tipologie d'uso queste ultime, entrambe con un ruolo minoritario nel complesso del trasporto.

Totale >3,5t:
709.000

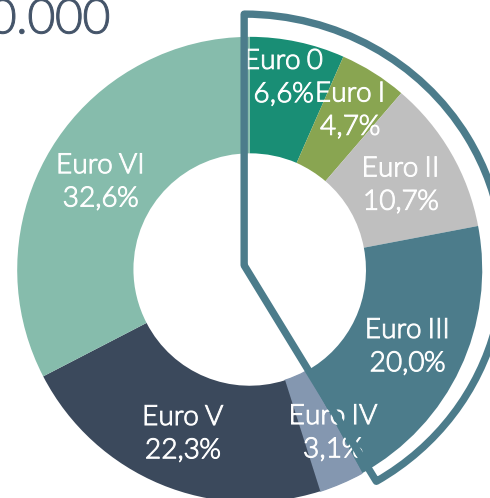


**Ante Euro IV
53,1%**

Età media: 14 anni

* stima UNRAE

Totale ≥16t:
430.000

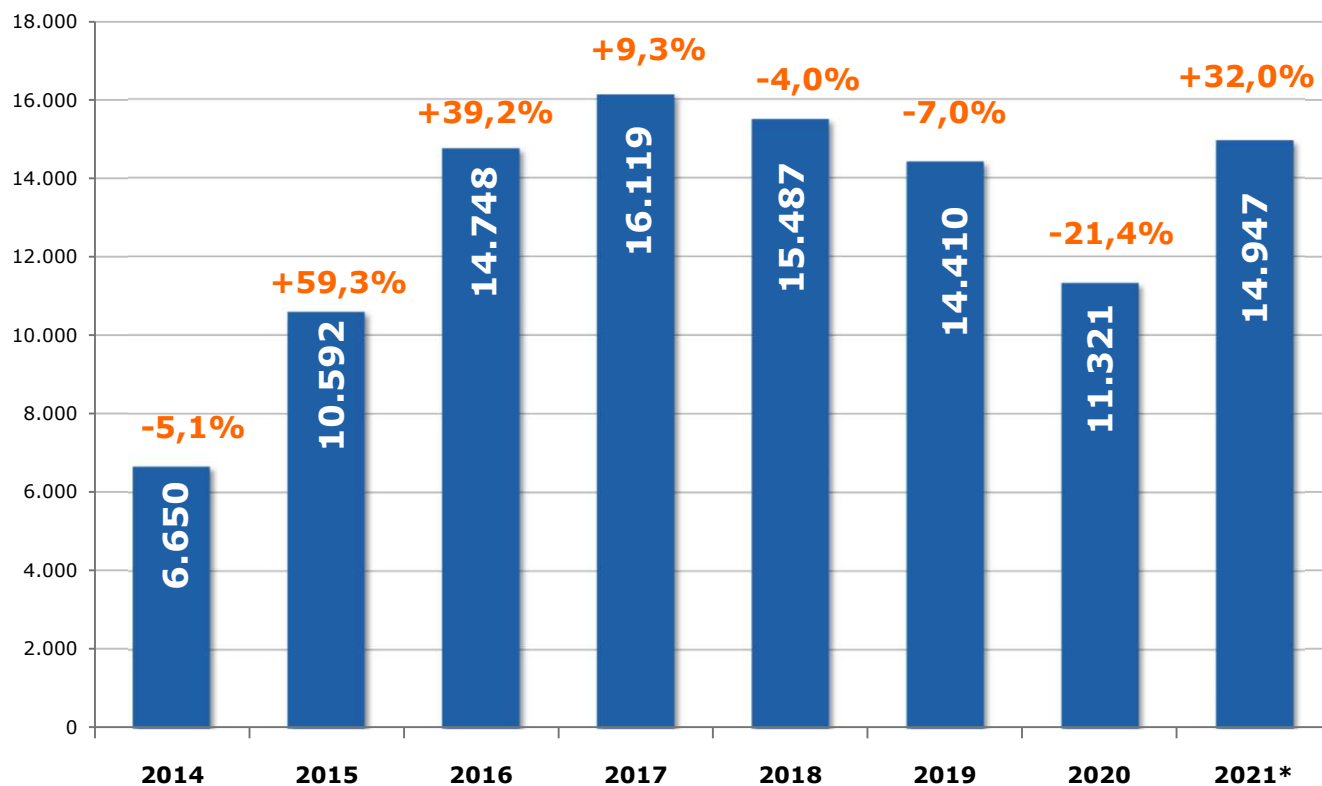


**Ante Euro IV
42,0%**

Età media: 12 anni

A fine 2021 il parco circolante di veicoli con PTT oltre le 3,5 tonnellate tocca le 709.000 unità, di cui oltre il 53% risponde a direttive di emissione ante Euro IV. L'età media del parco con PTT>3,5t è di 14 anni. Alla stessa data, il parco circolante dei veicoli più pesanti, ossia quelli con PTT≥16t, conta 430.000 unità, con il 42% di veicoli ante Euro 4 e un'età media di 12 anni. Un parco circolante di veicoli industriali così vetusto evidenzia l'urgenza di misure necessarie al suo rinnovo, considerando gli effetti negativi in termini ambientali e di sicurezza stradale.

Rimorchi e Semirimorchi



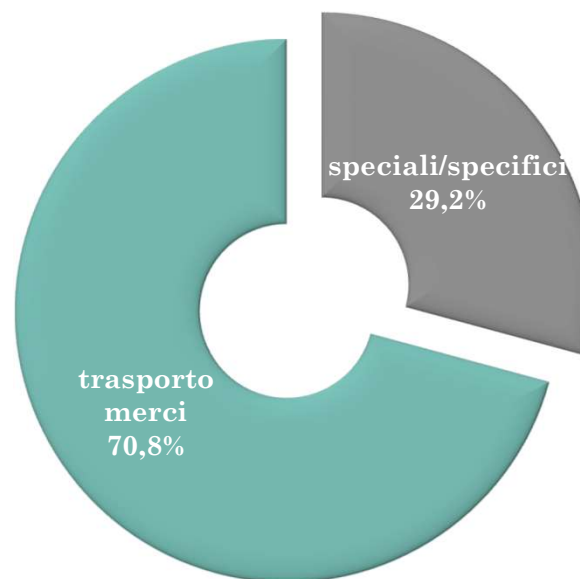
* stima UNRAE

Il mercato 2021 riesce a recuperare 1/3 delle immatricolazioni, superando il volume 2019 con quasi 15.000 unità. La domanda nel mercato rimorchi e semirimorchi durante l'anno si è mostrata sostenuta, scontrandosi però con la capacità produttiva rallentata da parte dei Costruttori per la nota carenza delle materie prime e della componentistica.

Parco circolante rimorchi e semirimorchi > 3,5 t al 31.12.20

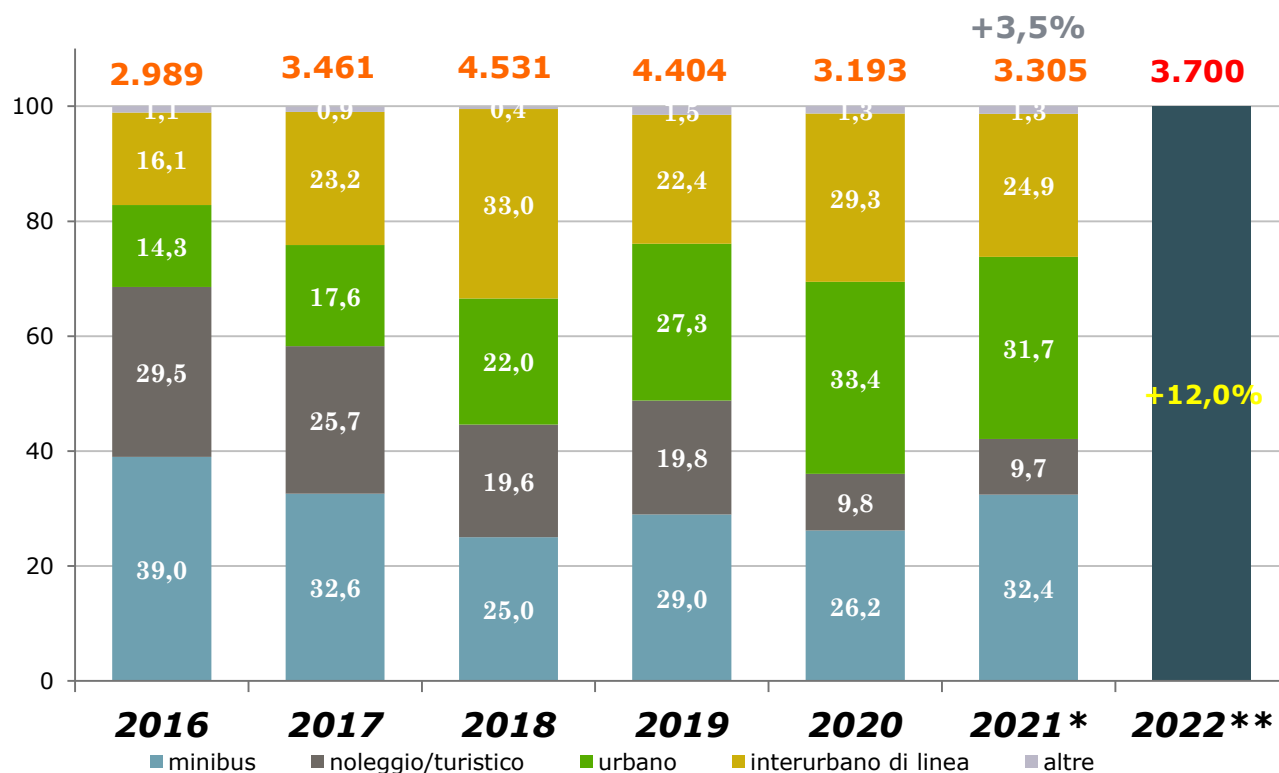
Totale: 414.800

**Età media:
17 anni**



Fonte: ACI

Immatricolazioni Autobus



* dati provvisori
** stime UNRAE

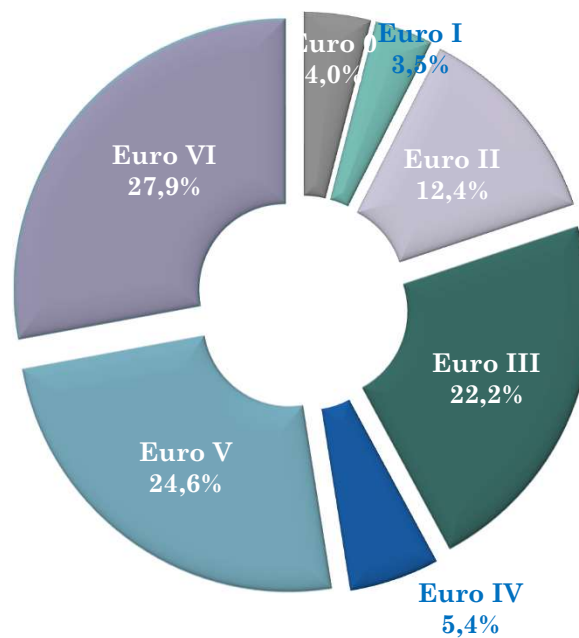
Nel 2021, dopo due anni di contrazioni, recuperano le vendite di autobus, con una crescita del 3,5% delle immatricolazioni a 3.300 unità. Il noleggio/turistico rimane sui bassi livelli ai quali è sceso nel 2020, per gli impatti della crisi sanitaria sul settore del turismo. Crolla a doppia cifra il segmento interurbano di linea (-12% in perdita di 4,5 p.p.), e cede 1,7 punti il trasporto urbano, abbastanza stabile in volume, Sul 2022 i finanziamenti del PNRR messi a disposizione per il rinnovo del parco sconteranno i ritardi produttivi legati alla carenza di componentistica; se si dovessero riuscire a completare entro l'anno le consegne di quanto attualmente già ordinato, la crescita stimata per 2022 si potrebbe attestare sul +12% a 3.700 immatricolazioni complessive.



Parco circolante autobus al 31.12.2021*

Totale: 63.000

**Età media:
12 anni**



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

A fine 2021 il parco circolante degli autobus era pari a 63.000 unità, con un'anzianità media sempre alta e pari a 12 anni



L'UNRAE in numeri

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

Aziende Associate	39
Marchi rappresentati	56
Quota mercato Auto	61%
Quota mercato V. Comm.li	40%
Quota mercato V. Ind.li	61%
Quota mercato Autobus	48%

La dimensione del settore oggi

Aziende della Distribuzione auto

Fatturato	53 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.