Roma, **16 dicembre 2025**

Villa Blanc, Luiss Business School

UNRAE: oltre le contrapposizioni verso una transizione che unisce

Direttore Generale
Andrea Cardinali

Il mercato automotive e la transizione:
il punto su trend e prospettive

Quadro macroeconomico:
PIL Italia +0,5% vs UEM +1,2% nel 2025

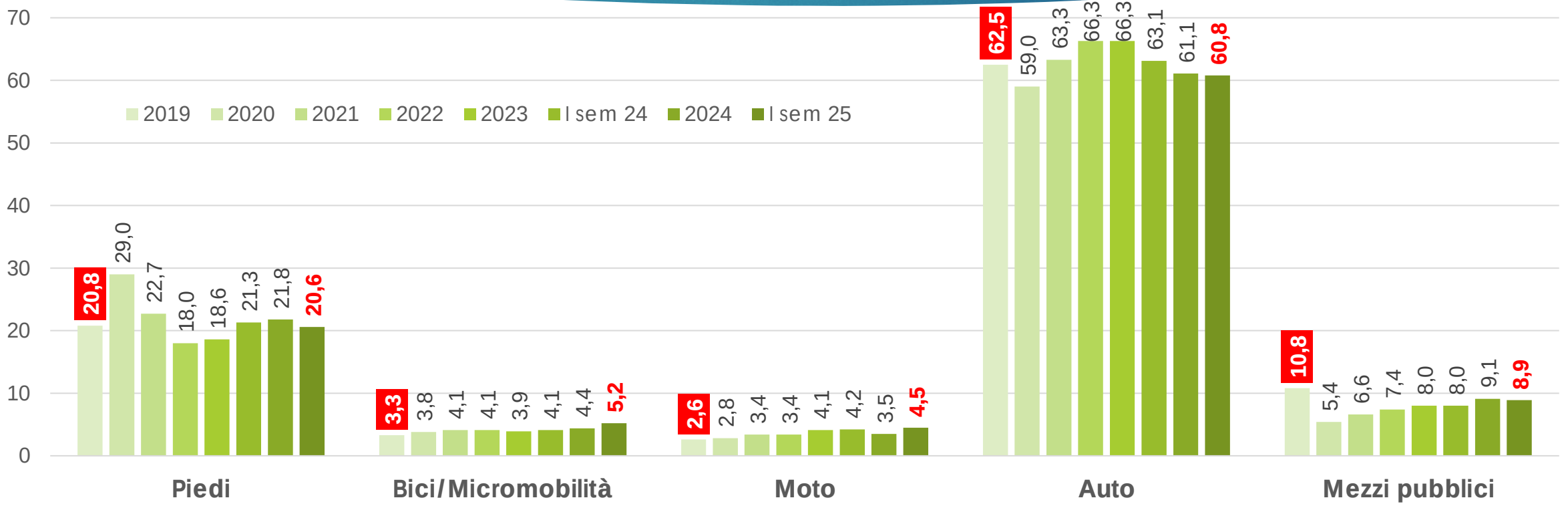
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	'24 vs '19	2025	2026
PIL (var %)	USA	+2,3	-2,8	+5,9	+2,5	+2,9	+2,8	+11,6	+1,8	+1,1
	CN	+6,1	+2,1	+8,1	+3,2	+5,4	+5,0	+26,1	+5,0	+1,0
	JAP	-0,4	-4,3	+2,2	+0,9	+1,2	+0,1	=	+1,2	+0,6
	UEM	1,6	-6,3	+5,3	+3,7	+0,5	+0,8	+3,7	+1,2	+4,3
	ITA	0,5	-9,0	+7,0	+5,0	+0,8	+0,5	+3,6	+0,5	+0,7
Inflazione (var.%)	USA	1,8	1,2	4,7	8,0	4,1	3,0	+22,7	2,8	+3,4
	CN	2,9	2,5	1,1	2,0	0,2	0,2	+6,1	0,4	+1,9
	JAP	0,5	0,0	-0,2	2,5	3,2	2,7	+8,4	3,1	+2,0
	UEM	1,2	0,3	2,6	8,4	5,4	2,4	+20,4	2,1	+1,7
	ITA	0,6	-0,1	1,9	8,1	5,7	1,1	+17,6	1,6	+1,7
Tassi interesse di mercato a 3m (%)	USA	2,32	0,64	0,15	2,40	5,18	5,06	+274 bps	4,19	3,31
	UEM	-0,33	-0,41	-0,53	0,37	3,44	3,56	+389 bps	2,17	2,02
Brent ($/barile)		64,2	43,3	70,8	99,0	82,3	79,9	+1,2%	69,8	68,5

Fonti: **previsione Prometeia** su fonti nazionali, World Bank, IMF e Eurostat

Autovetture

L'automobile resta assolutamente centrale nella mobilità degli italiani

distribuzione % passeggeri*km (2019 - I° sem 2025)

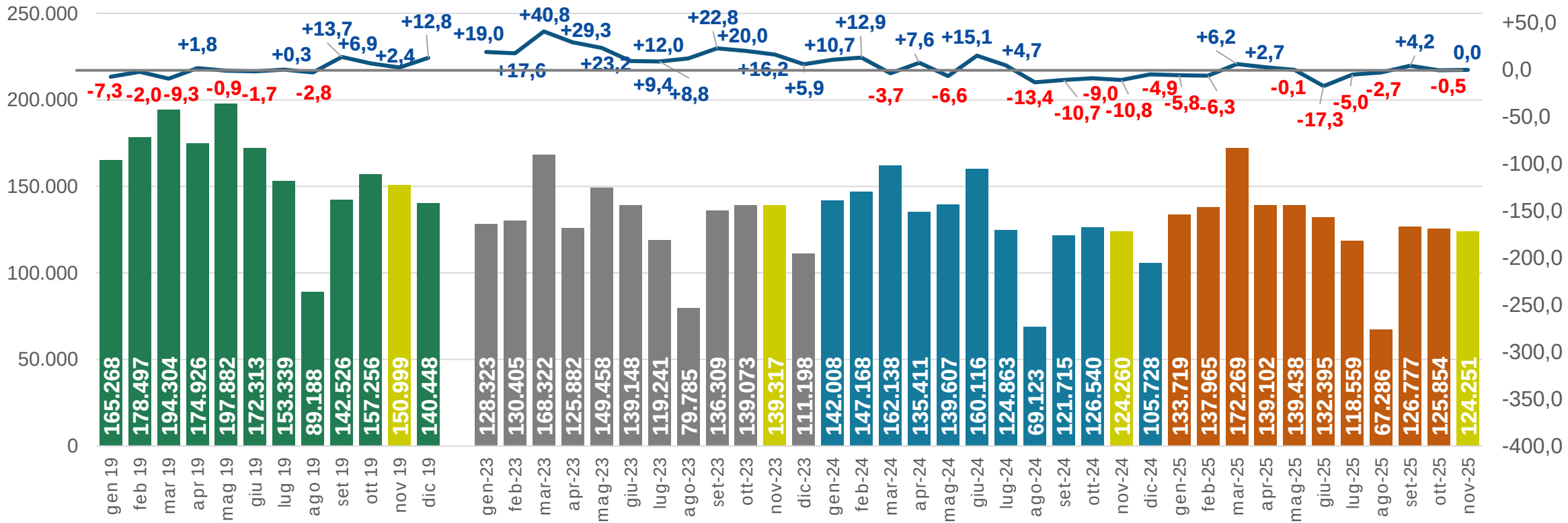


Percorrenze medie

10.231 km | 14.260 km | 28.751 km | 31.783 km | 2.322 km

Fonti: **Isfort**, 22° Rapporto sulla mobilità degli italiani, 2025 **ISTAT**, Le percorrenze dei veicoli stradali circolanti, 2025

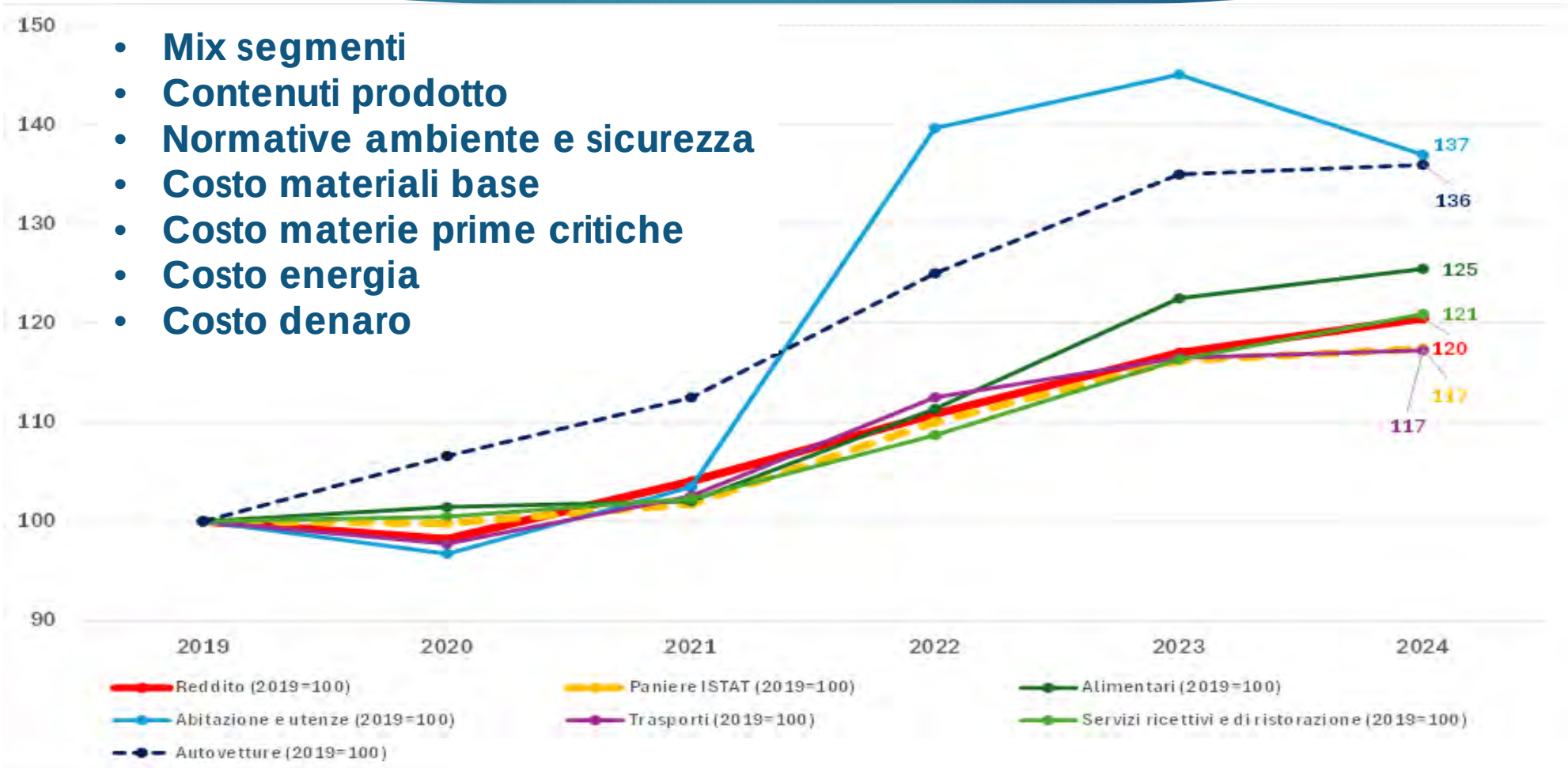
Mercato autovetture Italia: -2,4% vs 2024; -20,2% vs 2019



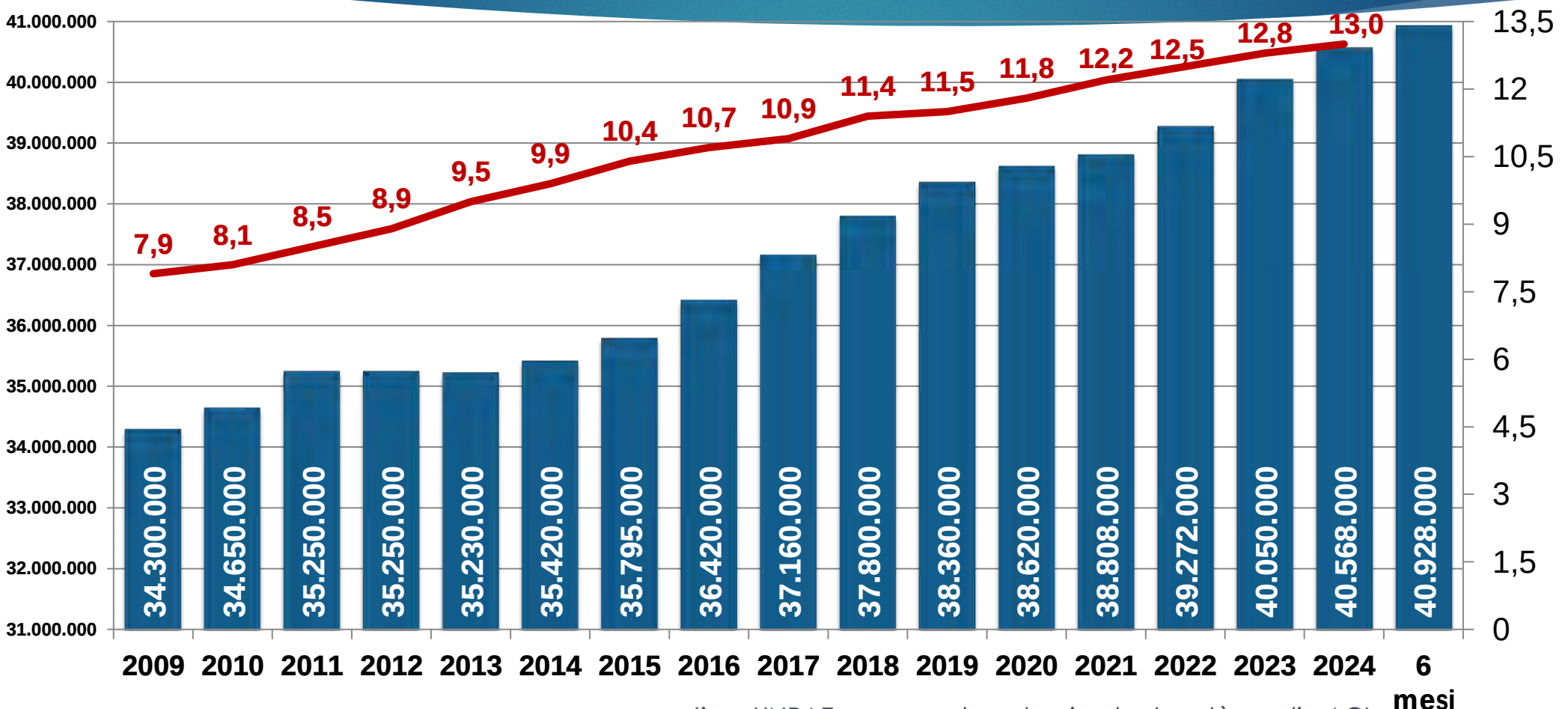
2019 = 1,917 mln +0,3% 2023 = 1,566 mln +19,0% 2024 = 1,559 mln -0,5% 11 mesi 2025 = 1,418 mln –2,4%

In 5 anni, potere d'acquisto +3 pps, mercato -19%: solo un problema di prezzi?

- **Mix segmenti**
- **Contenuti prodotto**
- **Normative ambiente e sicurezza**
- **Costo materiali base**
- **Costo materie prime critiche**
- **Costo energia**
- **Costo denaro**



Il mercato langue, il parco circolante cresce e invecchia



stime UNRAE parco realmente circolante, età media ACI

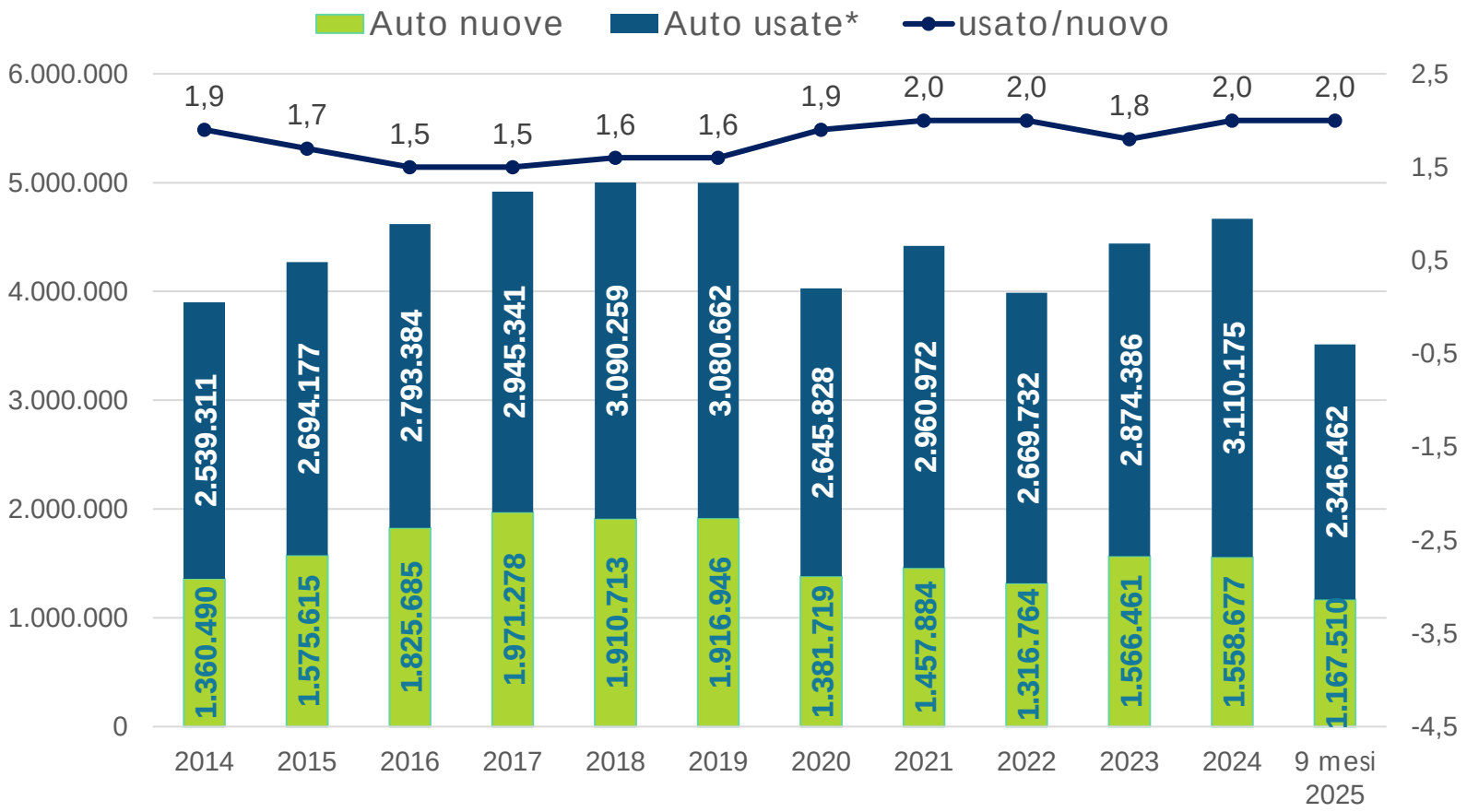
10,3 anni
10,6 anni
11,2 anni
13,0 anni

>10 anni
23,7 mln
58,0%

ante Euro 4
8,6 mln
21,1%

Ciclo sostituzione completa
27 anni

Usato +2,5%, ma Usato/Nuovo < altri MM's
Usato+Nuovo: -8,8% vs 2019 (-347k unità)



Anno 2024

	Usato + Nuovo	U/N
UK	9.595.958	3,9
FR	7.116.747	3,1
GE	9.297.000	2,3
SP	3.131.281	2,1
IT	4.668.852	2,0

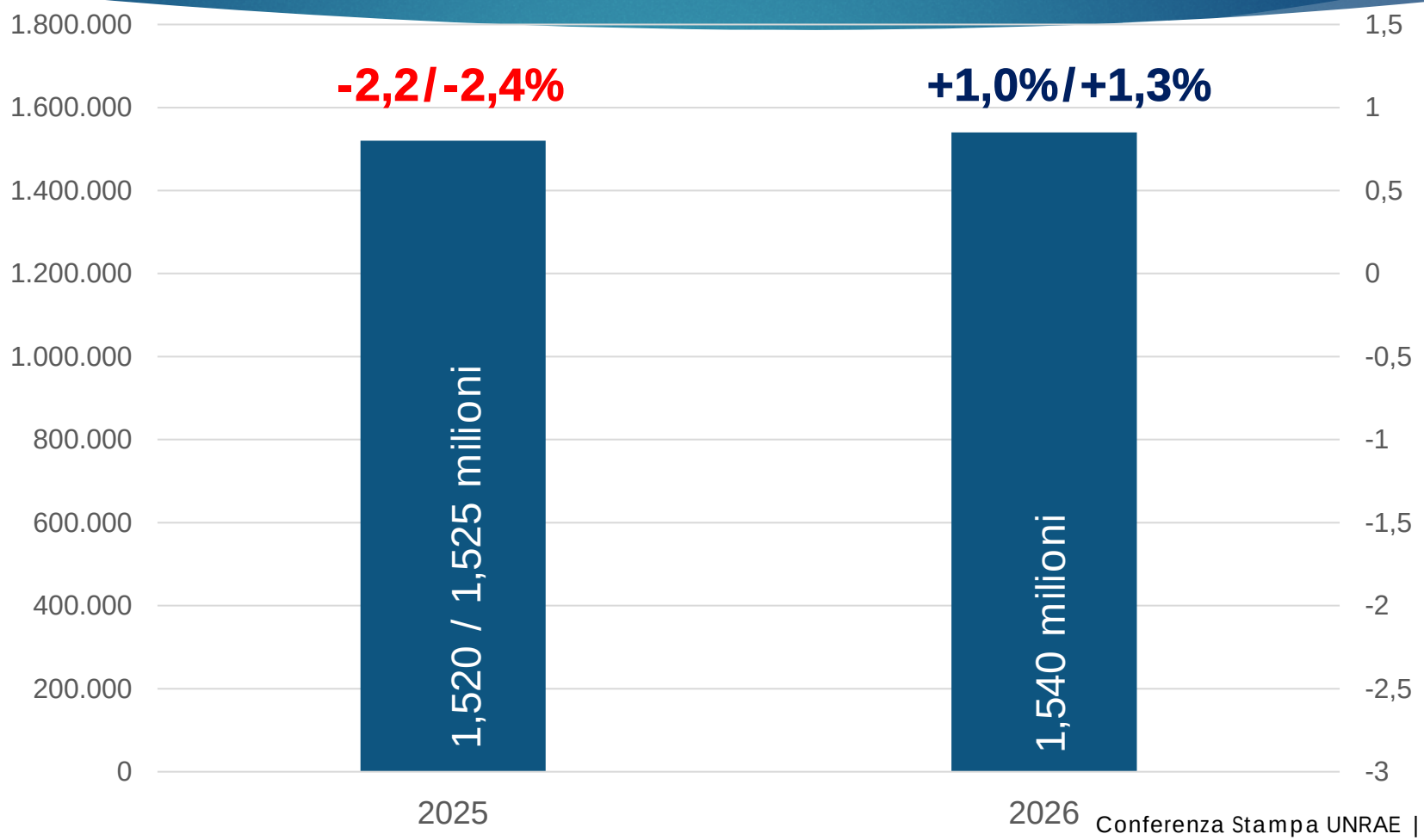
Auto usate
9 mesi 2025
+2,5% vs 2024
+3,1% vs 2019

* Trasferimenti di proprietà al netto delle minivolture

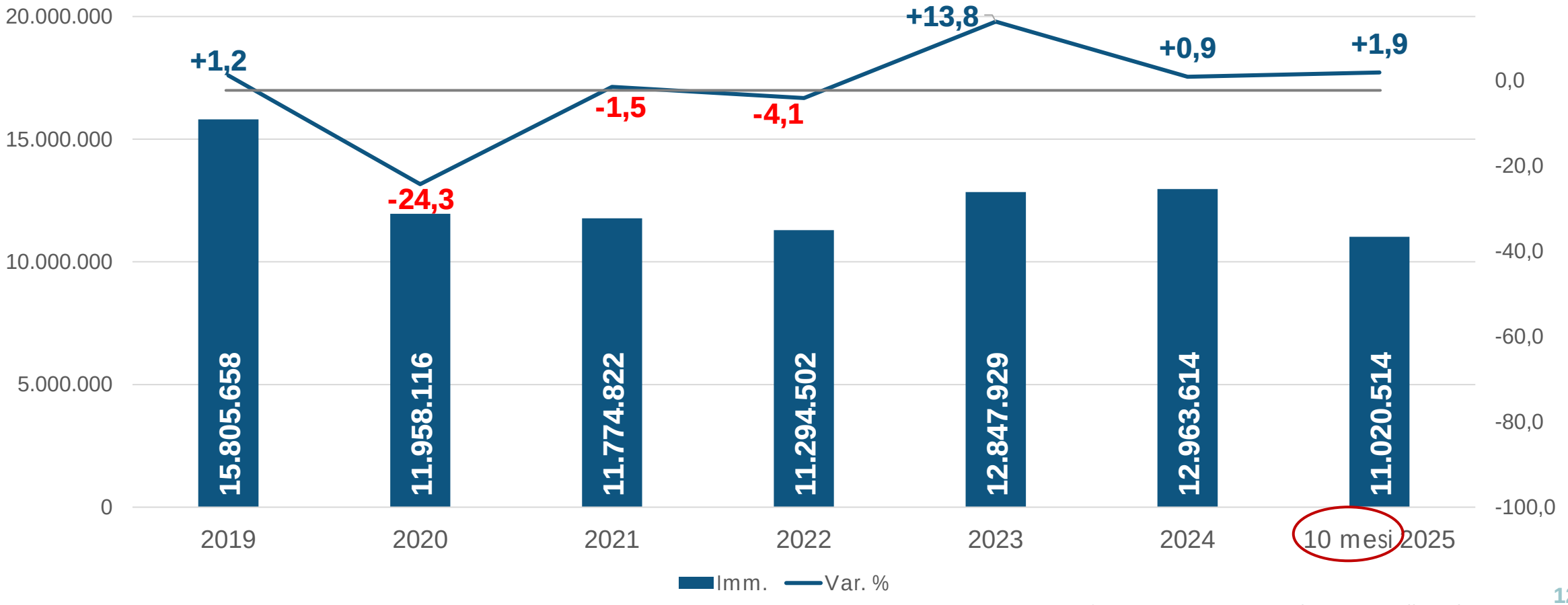
Diesel al minimo storico fra i privati: 5,6%

Alimentazione	Quote % gen.-nov. 2025					
	Privati	Autoimm.	NLT	NBT	Società ed Enti	Totale
Benzina	26,2	32,3	17,8	31,8	**15,6**	**24,7**
Diesel	**5,6**	5,6	18,5	9,4	16,8	**9,4**
Gpl	14,7	5,9	**1,3**	1,6	4,9	**9,3**
Metano	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	**0,0**
Ibride elettriche (HEV)	45,1	**42,3**	43,1	47,6	46,8	**44,5**
benzina+elettrica	*41,8*	*39,3*	*33,9*	*44,0*	*28,3*	***39,1***
diesel+elettrica	*3,1*	*2,9*	*9,3*	*3,6*	*18,5*	***5,4***
benzina/gpl+elettrica	*0,1*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	*0,0*	***0,0***
Ibride elettriche plug-in (PHEV+REx)	**3,1**	7,5	12,4	6,2	8,6	**6,2**
benzina+elettrica	*2,9*	*7,4*	*12,0*	*6,2*	*7,5*	***6,0***
diesel+elettrica	*0,1*	*0,1*	*0,4*	*0,0*	*1,1*	***0,2***
Elettriche (BEV)	5,3	6,5	6,8	**3,3**	7,4	**5,8**
Totale ECV (BEV+PHEV+REx)	8,4	14,0	19,2	9,5	16,0	**12,0**
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	**100,0**

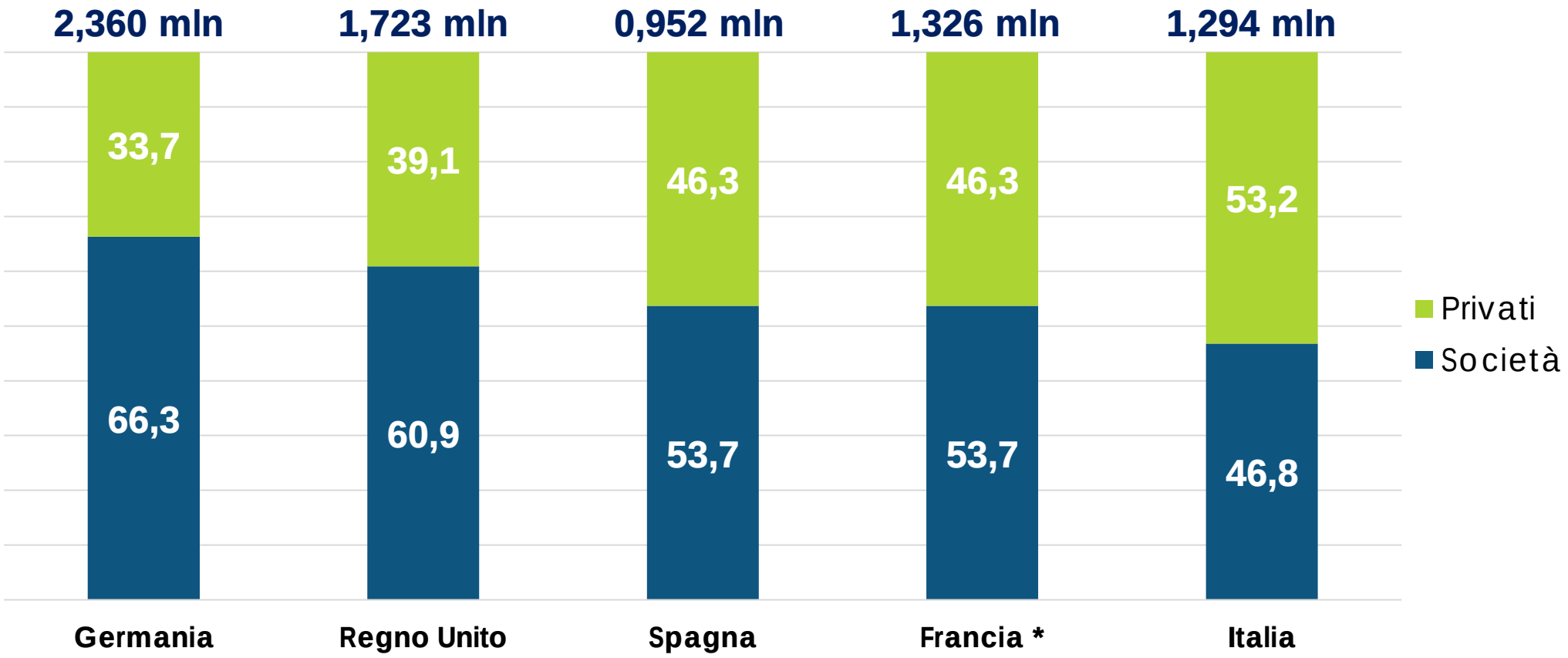
Previsioni: -400k unità nel 2025 vs 2019, 2026 in lievissimo recupero



Mercato auto Europa:
-2,3 mln vs 2019 nei primi 10 mesi 2025



MM5 Europa: Italia #4, ma ultima per quota % società (mercato vetture, 10 mesi 2025)



* % anno 2024

Le nuove tecnologie

Light vehicles
Mercato globale ed Europeo: trend e previsioni

			2024	2025 (e)	2026			
					IHS Markit (Oct-2025)	LMC (Oct-2025)	Autovista (Oct-2025)	BloombergNEF (Jun-2025)**
WORLD	Total Market	Volumes (mln)	89,1	92,3	93,4	94,7	94,3	-
		var.%	+2,1%	+3,6%	+1,2%	+2,5%	+2,2%	+3,6%
	EVs	Volumes (mln)	17,9	22,1	28,0	24,9	25,2	25,4
		var.%	+26,0%	+23,0%	+20,0%	+13,0%	+14,0%	-
		Market Share (%)	20%	24%	30%	26,3%	26,7%	29%
EU31	Total Market	Volumes (mln)	15,0	14,8	14,9	-	15,1	-
		var.%	+1,7%	-1,1%	+0,9%	-	+1,9%	-
	EVs	Volumes (mln)	3,1	3,9	-	-	4,6	4,5
		var.%	-2,0%	+26,0%	-	-	+19,0%	-
		Market Share (%)	20,6%	26,2%	28,0%*	-	30,6%	32,5%

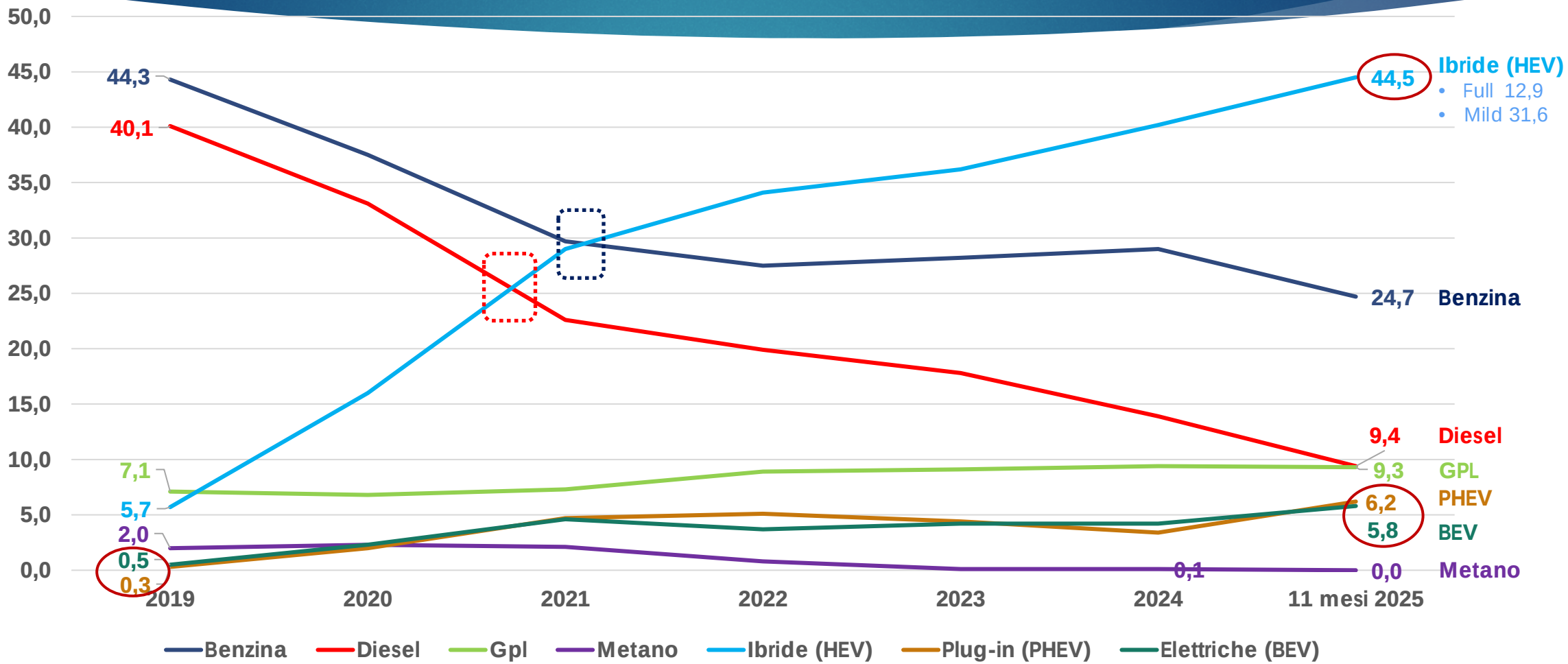
Stime 2025 Fonte Autovista

*Battery electric cars

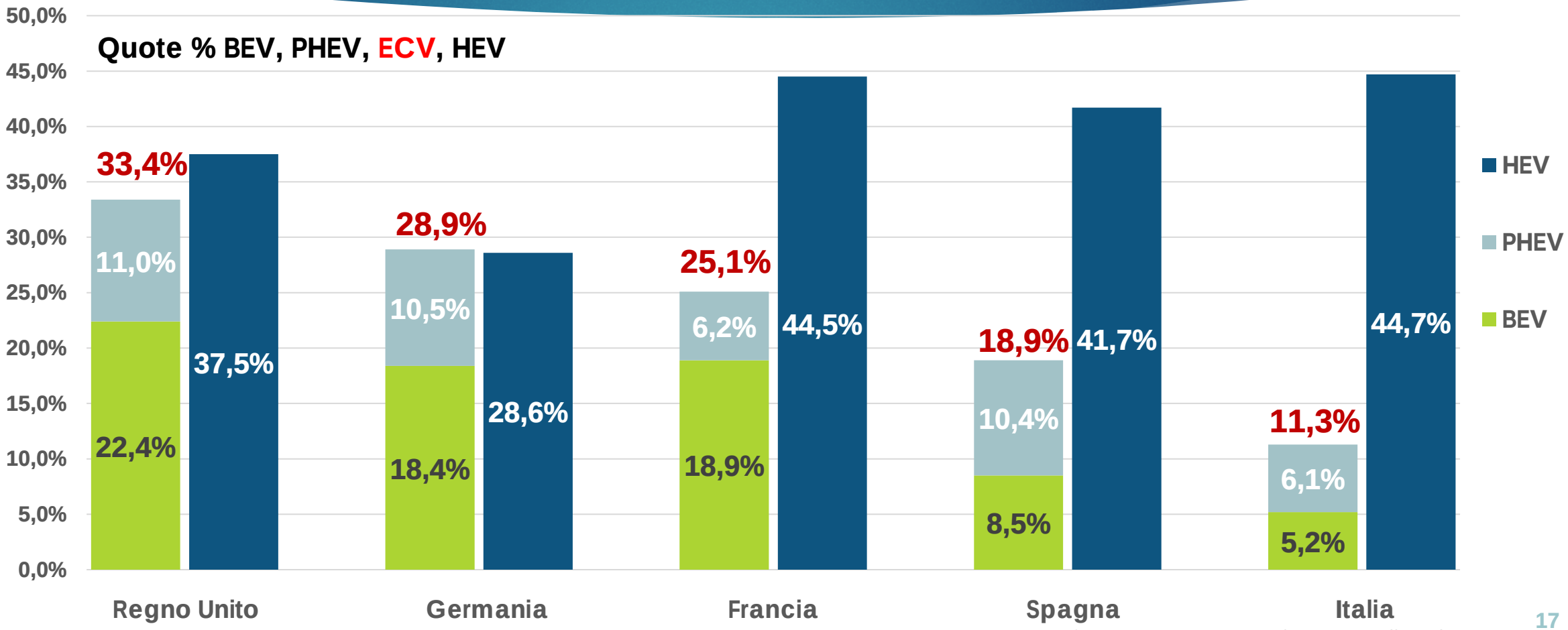
**Cars

EV = BEV + PHEV

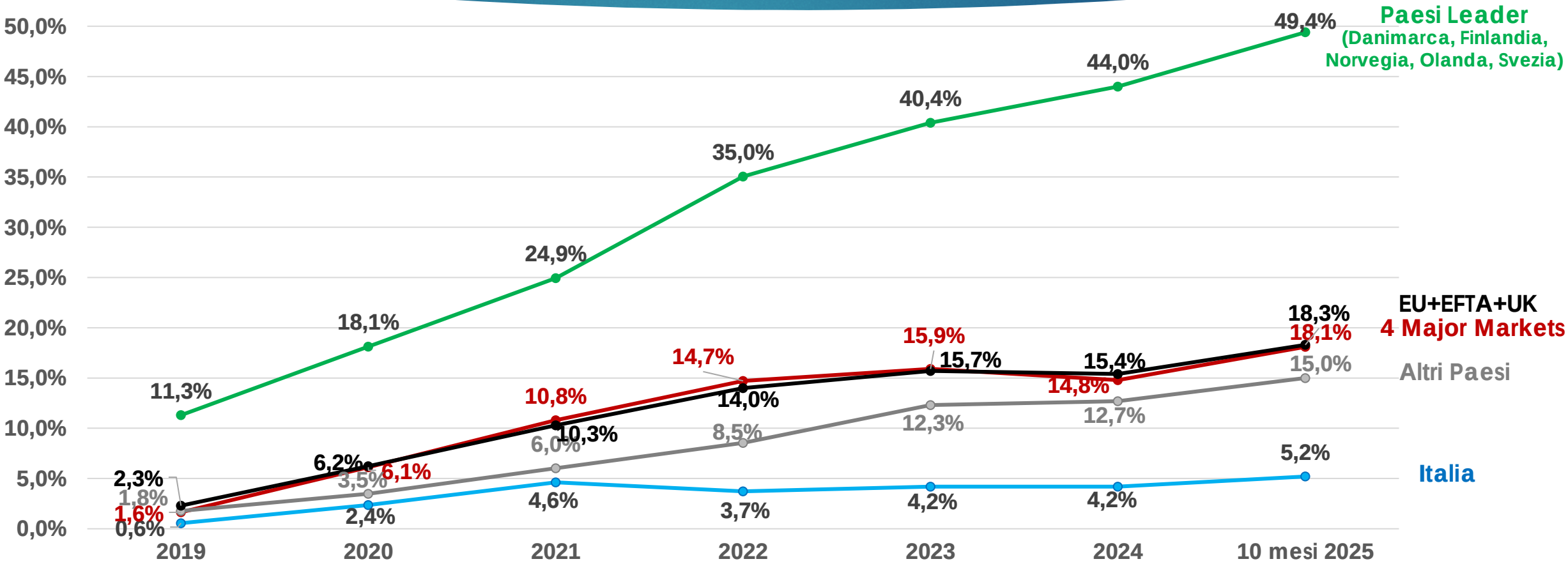
Le ibride regine del mercato autovetture italiano. Diesel al minimo storico.



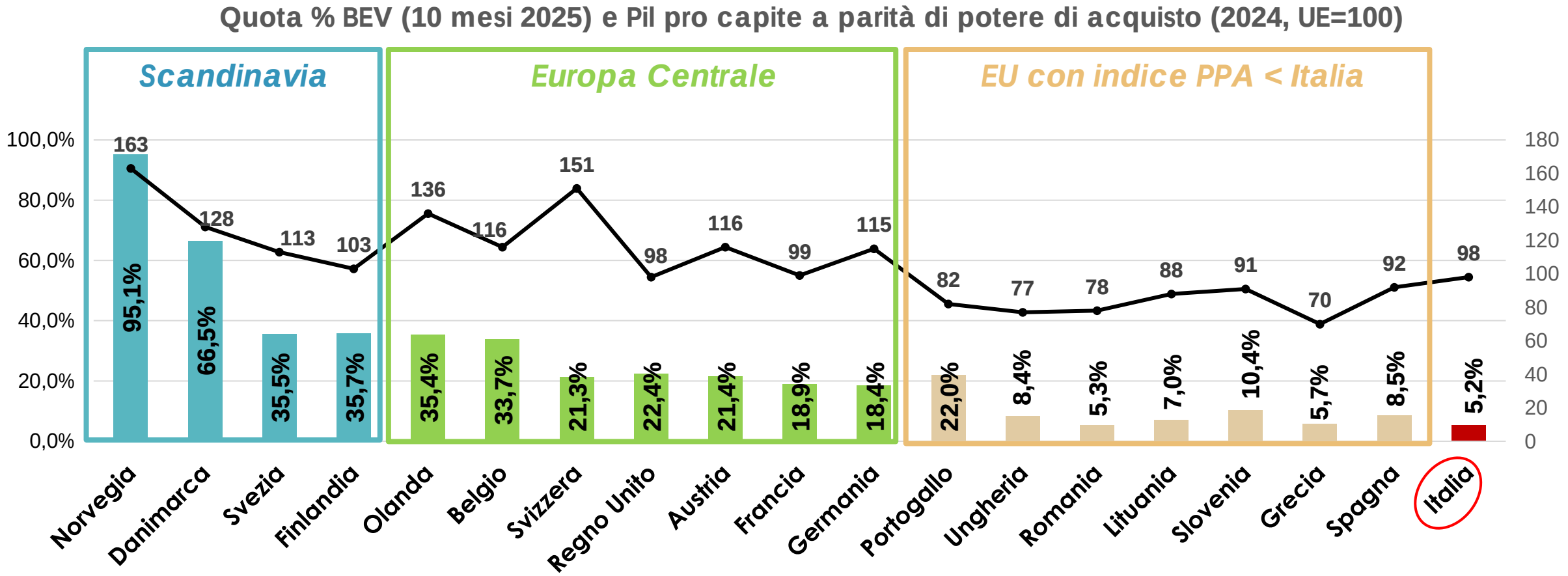
MM5 Europa:
Italia fanalino di coda negli ECV(gen-ott 2025)



Quote vetture BEV:
Italia 5,2% vs 21,0% negli altri 30 Paesi



L'anomalia italiana: una questione di reddito?



IdR pubbliche: Italia +24% ma ferma al 16° posto per capillarità della rete

N. PUNTI RICARICA al 30.9.2025			
Totale	% >= 50kW		
200.534	3%	Netherlands	144,0
2.977	16%	Luxembourg	103,0
49.608	16%	Denmark	66,5
94.226	7%	Belgium	60,7
22.726	19%	Switzerland	31,8
193.481	23%	Germany	30,0
27.960	39%	Norway	29,4
59.779	17%	Sweden	27,1
36.781	23%	Austria	26,8
20.095	27%	Finland	25,8
99.921	20%	United Kingdom	23,7
3.036	24%	Iceland	23,6
1.186.269	17%	EU27+UK+EFTA	20,4
15.122	30%	Portugal	19,0
3.822	38%	Bulgaria	18,9
181.149	18%	France	16,4
66.974	20% vs 16% PY	Italy	13,6
2.316	37%	Croatia	8,7
6.545	41%	Romania	7,6
8.260	14%	Greece	7,0
3.924	33%	Slovakia	6,9
45.878	23%	Spain	6,9
661	6%	Cyprus	6,7
2.463	16%	Slovenia	6,3
4.344	31%	Lithuania	6,0
7.179	29%	Czech Republic	5,5
122	3%	Malta	4,3
3.950	25%	Ireland	4,0
13.879	38%	Poland	3,3
1.773	38%	Estonia	3,0
5.134	22%	Hungary	2,5
1.650	46%	Latvia	2,4

N. PUNTI RICARICA / 100 KM

0 20 40 60 80 100 120 140 160

Punto di ricarica: interfaccia fissa o mobile che trasferisce energia a un solo EV per volta, anche se può avere più connettori (esclusi dispositivi ≤3,7 kW non destinati a EV).

Km di strada: somma di autostrade, strade principali/nazionali, strade secondarie/ regionali e altre strade, con classificazioni variabili tra Paesi.

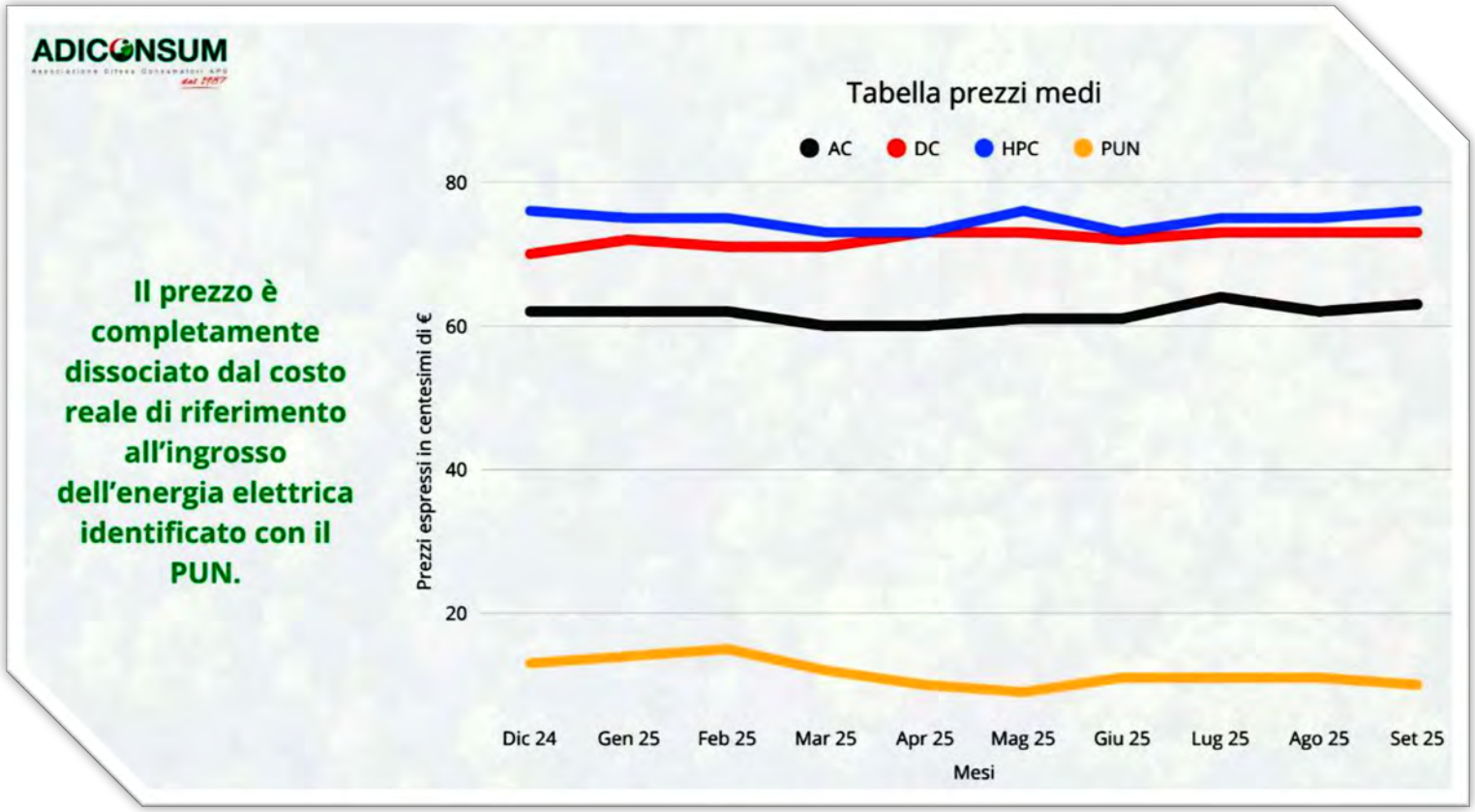
Legenda colori

1. **Verde**: Paesi con valori > 120% della media EU31 (media in blu)
2. **Rosso**: Paesi con valori < 80% della media
3. **Giallo**: Paesi intorno alla media (80% ÷ 120%)

Fonti: EAFO (European Alternative Fuels Observatory), 2025Q3; ERF (European Union Road Federation)

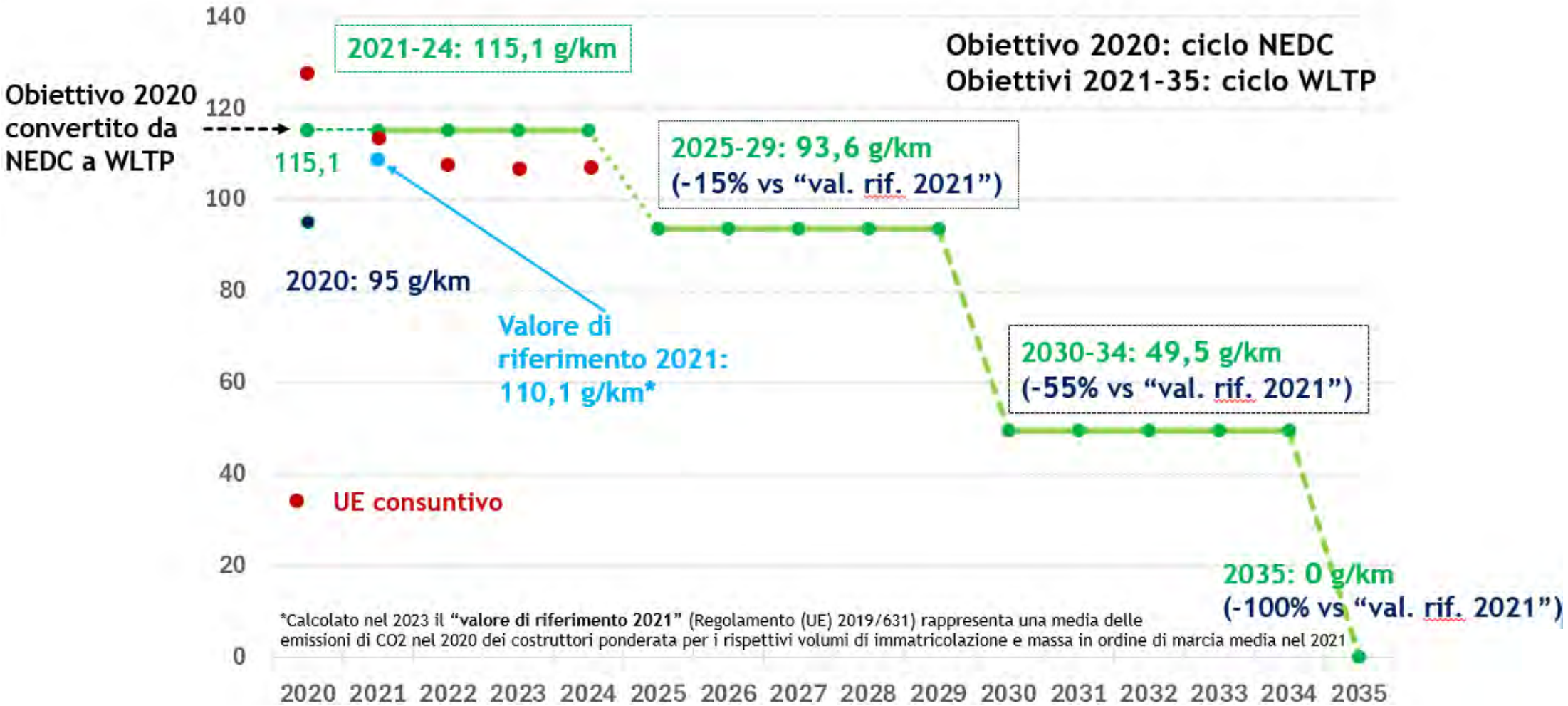
Tariffe di ricarica pubblica elevate: un ostacolo alla transizione energetica

- Rilevazione su **20** operatori **AC**, **20** operatori **DC** e **15** operatori **HPC**
- Circa **48.921 punti di ricarica attivi** sui 56.295 della Piattaforma GSE (**PUN**) (che sono pari a ca l'**87%** del totale dei punti attivi)
- **Tariffe medie** (€/kWh) sett. 2025:
  - **0,53–0,83** (AC);
  - **0,58–0,81** (DC);
  - **0,50–1,01** (HPC).
- La **parità di costo con benzina/diesel** si raggiunge in media intorno a **0,60-0,65** €/kWh



Fonte: **Osservatorio TariffEV - Adiconsum**

Emissioni di CO_2: gli attuali obiettivi UE (valori medi, g/Km)



*Calcolato nel 2023 il **"valore di riferimento 2021"** (Regolamento (UE) 2019/631) rappresenta una media delle emissioni di CO2 nel 2020 dei costruttori ponderata per i rispettivi volumi di immatricolazione e massa in ordine di marcia media nel 2021

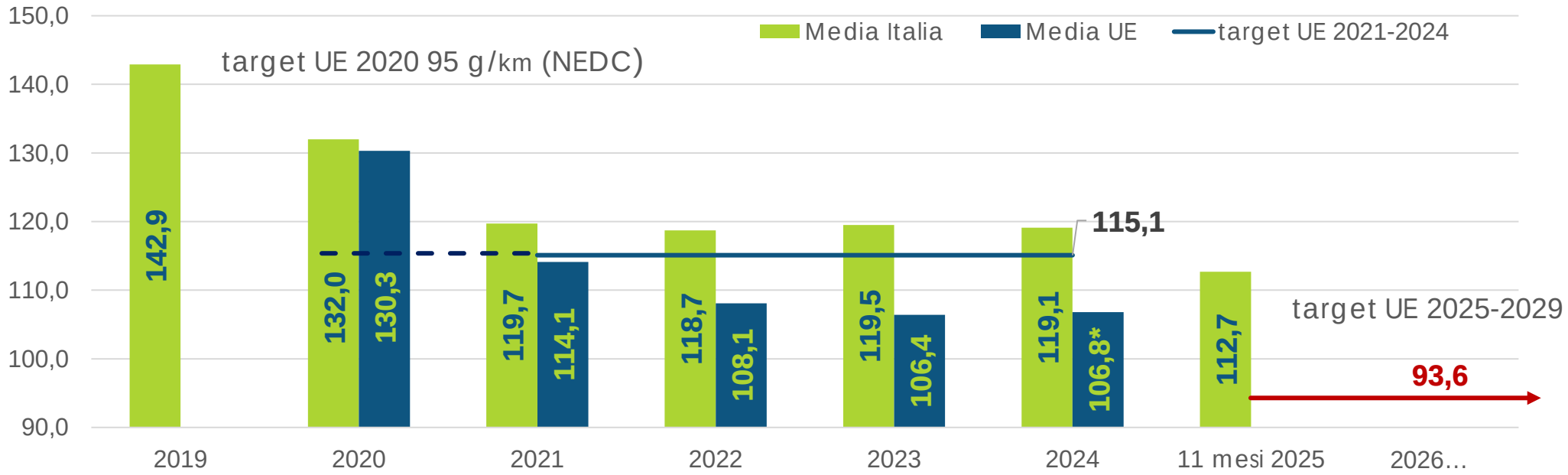
Emissioni di CO_2: l'Italia rimane sopra la media UE

CO_2 media su nuove immatricolazioni (g/Km - WLTP)

Peso in ordine di marcia (anno 2024 °)

UE 1.554 Kg
Italia 1.410 Kg

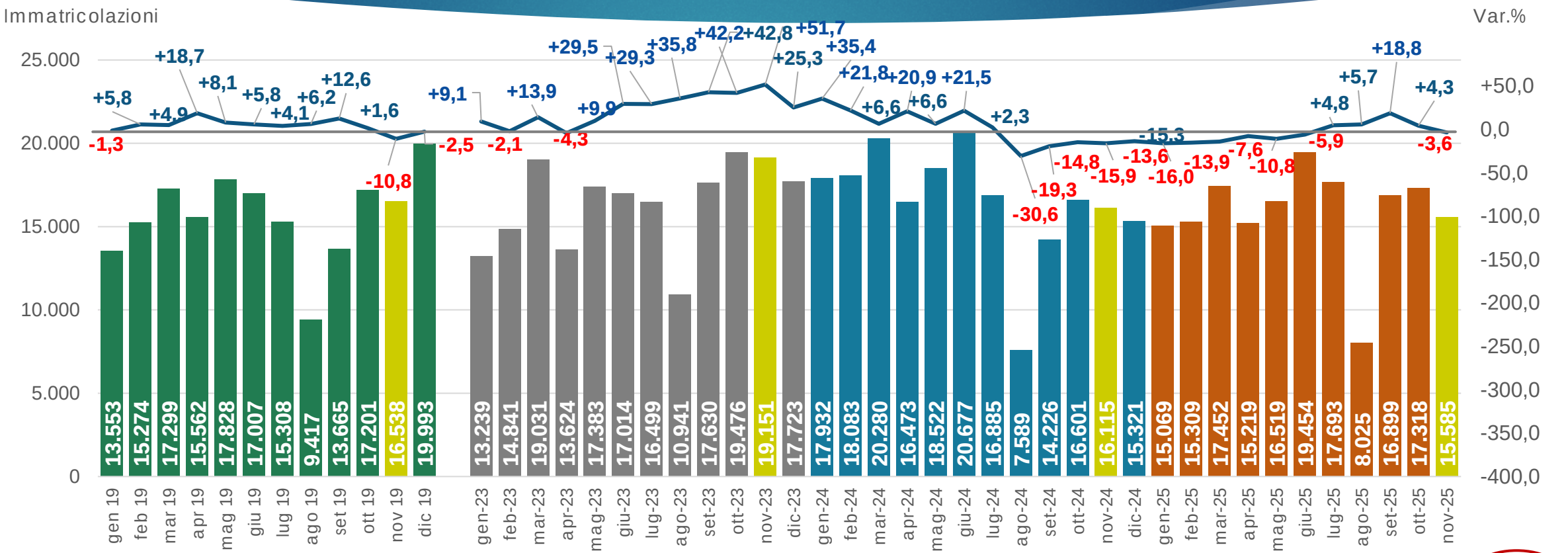
° Fonte ICCT



* dati provvisori

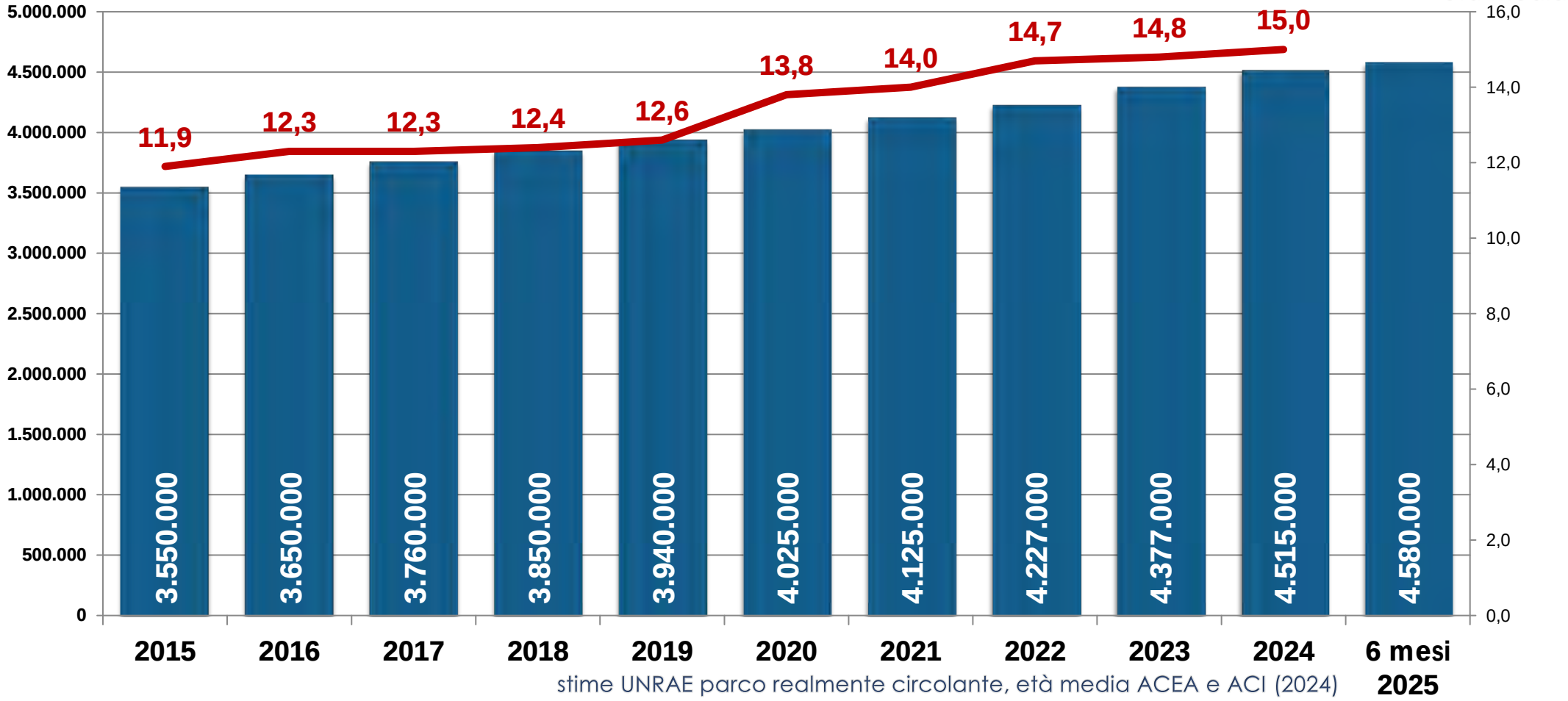
Veicoli commerciali

Veicoli Commerciali: mercato ancora +3,5% vs 2019, ma -4,8% vs 2024



2019 = 188.645 +3,6% | 2023 = 196.552 +22,2% | 2024 = 198.704 +1,1% | 11 mesi 2025 = 174.542 -4,8%

Veicoli Commerciali: mercato insufficiente, il circolante cresce e invecchia



stime UNRAE parco realmente circolante, età media ACEA e ACI (2024)

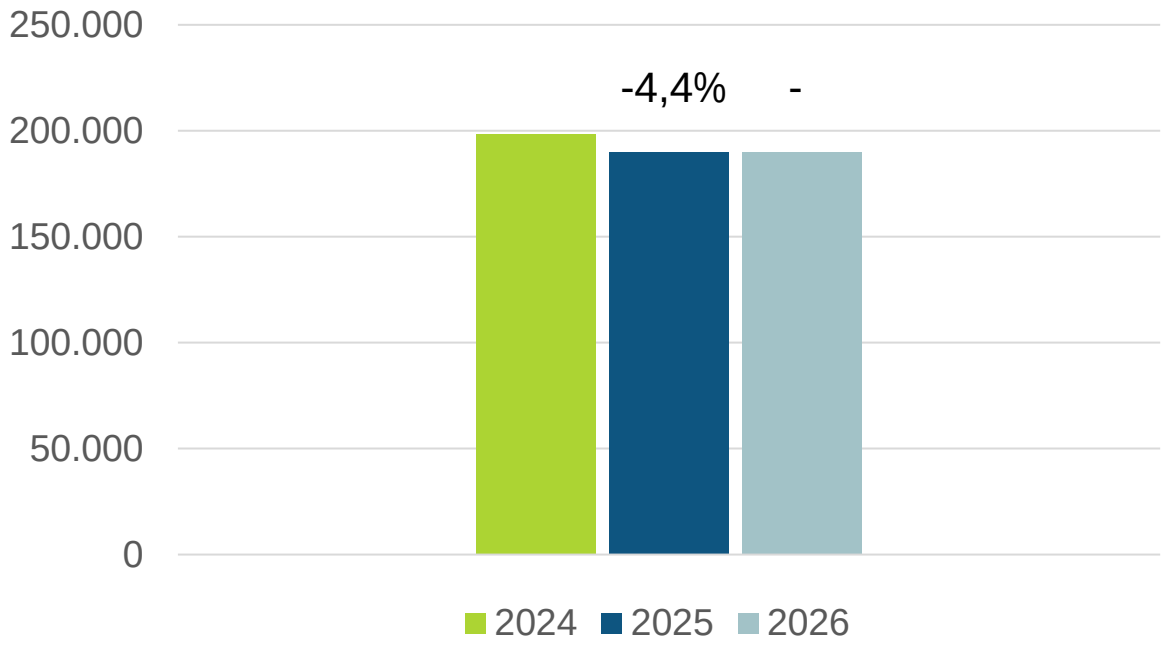
9,6 anni
9,8 anni
10,9 anni
15,0 anni

>10 anni
2,9 mln
64,2%

ante Euro 4
1,7 mln
36,3%

Ciclo sostituzione completa
24 anni

Veicoli Commerciali: nel 2026 prevista una stagnazione

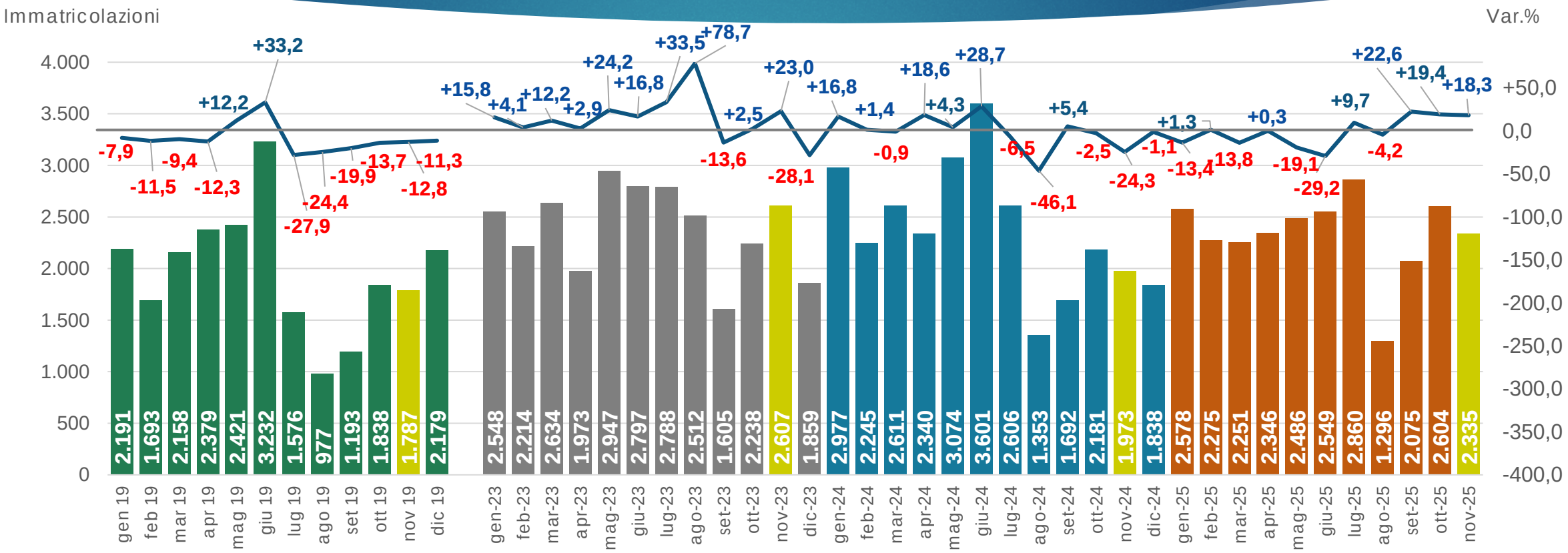


	2025	2026
	190.000	190.000
Var.%	-4,4%	-

Stima 2026: un livello comunque superiore alla media degli ultimi 10 anni (180.000 unità)

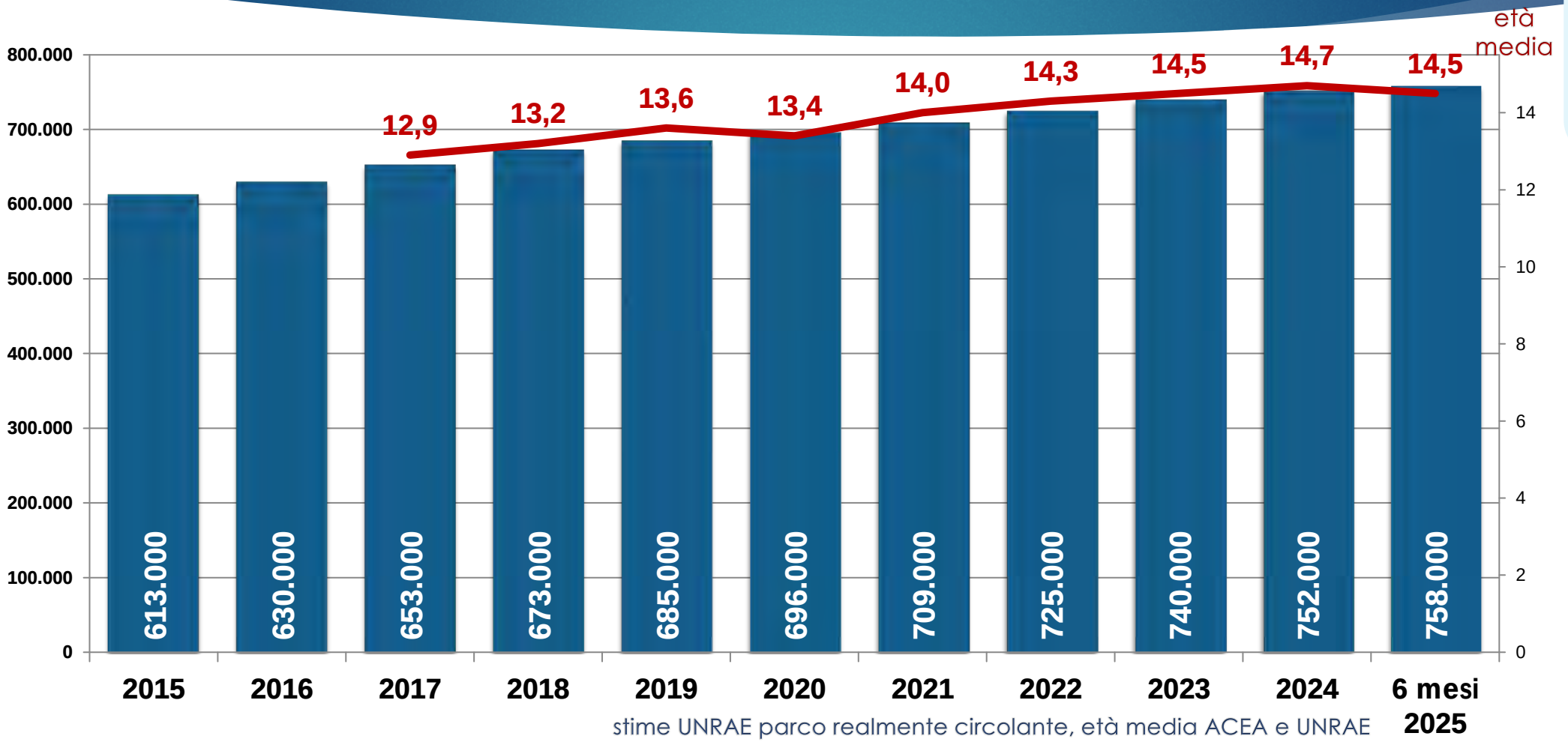
Veicoli industriali

Veicoli Industriali: mercato -3,7% vs 2024 ma +19,6% vs 2019



2019 = 23.624 -7,6% | 2023 = 28.722 +12,2% | 2024 = 28.491 -0,8% | 11 mesi 2025 = 25.655 -3,7%

Veicoli Industriali: parco circolante stazionario ma con elevata anzianità



stime UNRAE parco realmente circolante, età media ACEA e UNRAE

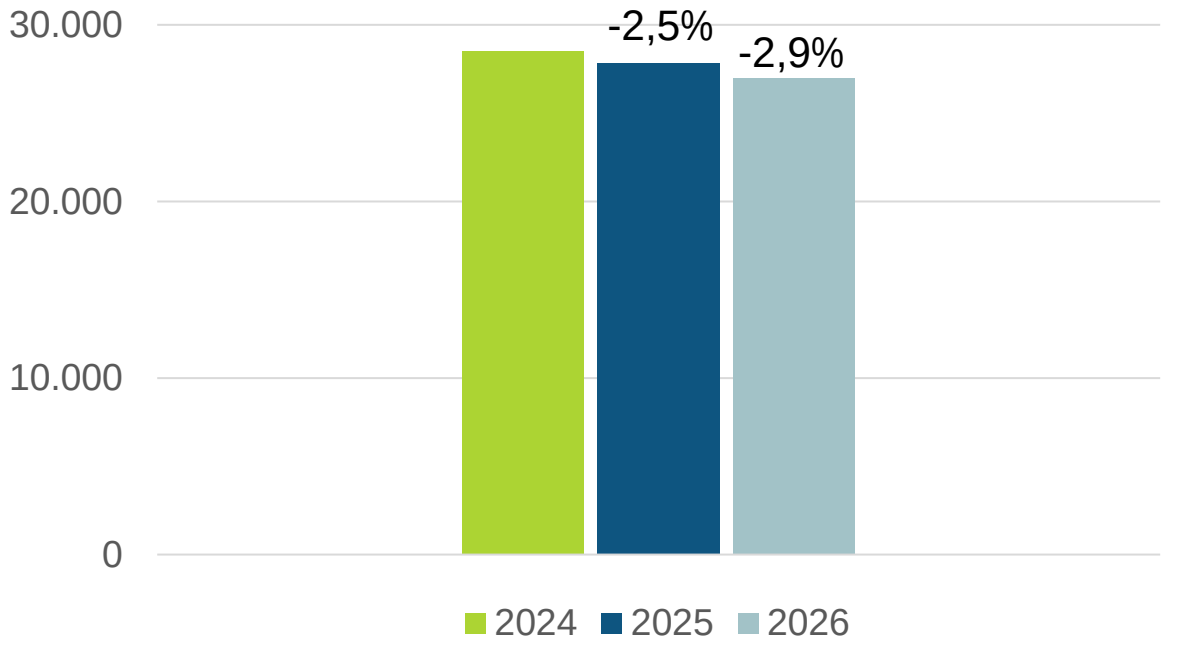
9,4 anni
10,6 anni
11,6 anni
14,5 anni

>10 anni
460 k
60,7%

ante Euro 4
336 k
44,3%

Ciclo sostituzione completa
27 anni

Veicoli Industriali: nel 2026 previsto un leggero calo

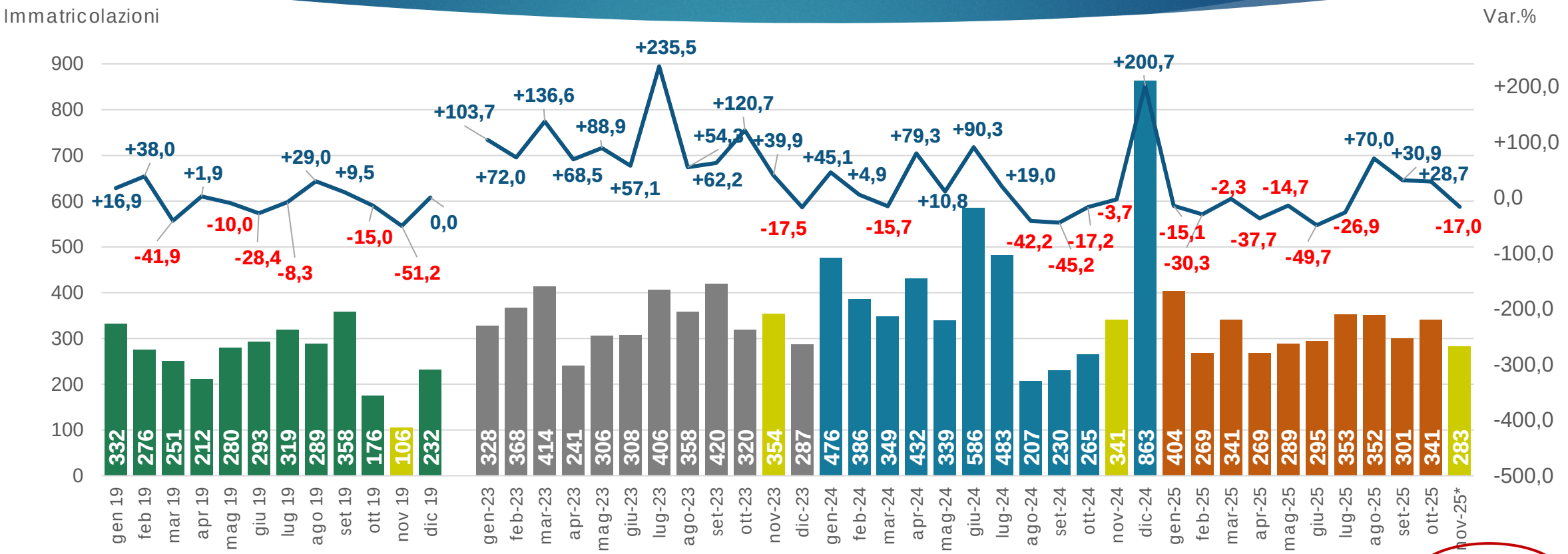


	2025	2026
	27.800	27.000
Var.%	-2,5%	-2,9%

Stima 2026: un livello comunque superiore alla media degli ultimi 10 anni (25.000 unità)

Autobus

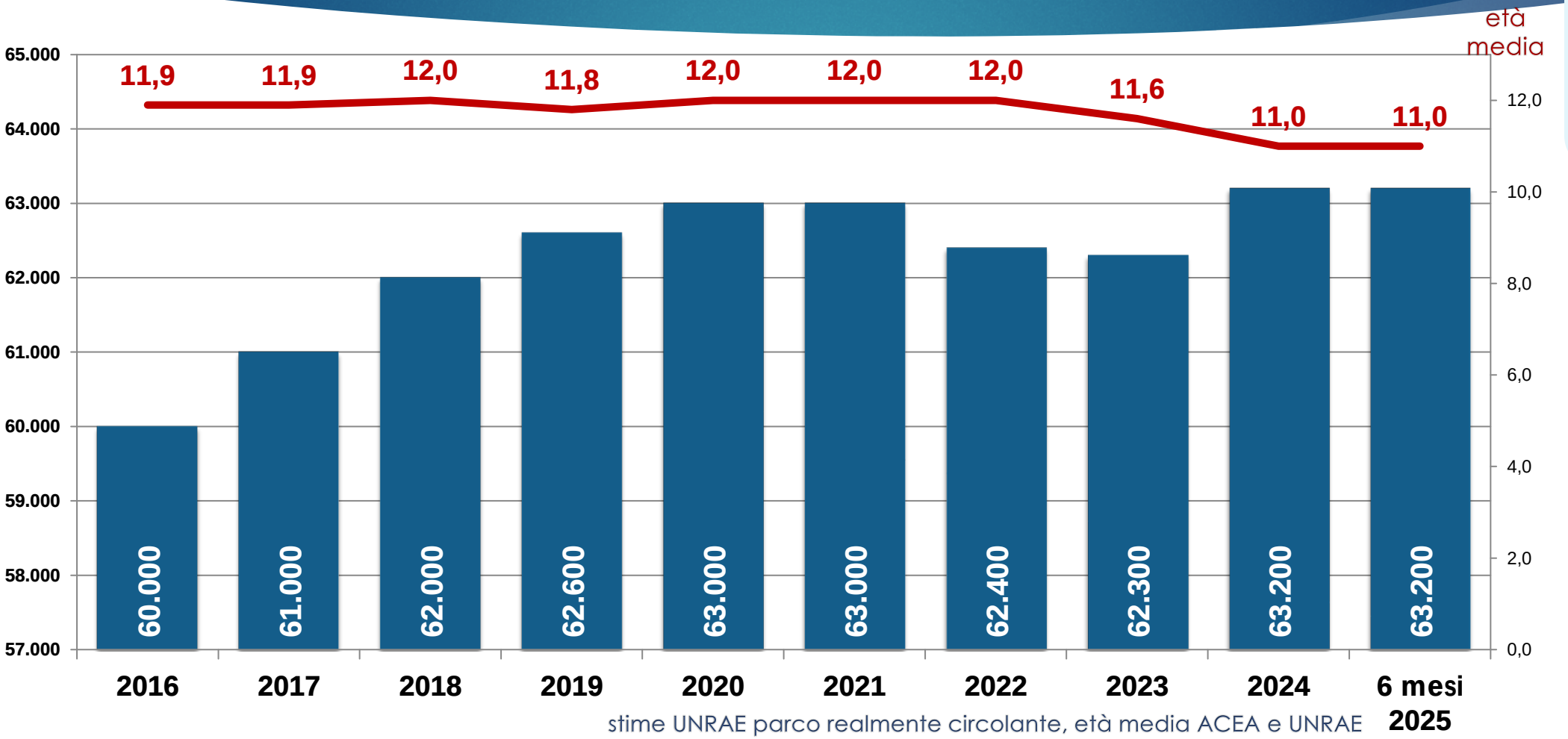
Autobus:
mercato -14,6% vs 2024; +20,9% vs 2019



2019 = 3.124 -8,1% 2023 = 4.110 +70,6% 2024 = 4.957 +20,6% 11 mesi 2025 = 3.497 -14,6%

*Dati provvisori

Autobus:
parco circolante ringiovanito grazie al PNRR



stime UNRAE parco realmente circolante, età media ACEA e UNRAE

7,8 anni
8,1 anni
16,0 anni
11,0 anni

>10 anni
29,1 k
46,1%

ante Euro 4
15,4 k
24,3%

Ciclo sostituzione completa
13 anni

Presidente
Roberto Pietrantonio

Oltre le contrapposizioni,
verso una transizione che unisce



Impara dal passato
vivi il presente
sogna il futuro

Albert Einstein



I nostri primi 75 anni

I nostri primi 75 anni

- L’Italia cresce quando **dialoga**
- Oggi serve **equilibrio**, competenza, capacità di vedere opportunità oltre ai rischi.
- UNRAE è l’associazione dei **numeri**, dei **fatti**, **dell’equilibrio**



Europa: ritorno al realismo?

Europa: ritorno al realismo?

- Un **dialogo** più articolato, la voglia di andare più in **profondità** … avrebbe certamente tracciato un **percorso più realistico …**
- La **transizione** non è stata accompagnata da una **politica industriale europea**.
- Transizione ecologica e **competitività industriale** possono camminare **insieme**.
- Oggi si costruiscono le **condizioni perché vinca l'Europa.**



Basta con la narrazione tossica



ANCORA IL SALONE DELL'AUTO

Le straniere seduttrici

Molte case estere hanno ribassato i prezzi per facilitare una r
stro mercato - Ma parliamo, una volta tanto, di pullman e a
divenuti confortevolissimi - Il mondo a quattro ruote intere

Un articolo del presidente dell'Associazione concessionari

Per l'auto italiana il pericolo viene dall'estero

Troppi i veicoli stranieri importati rispetto alle esigenze della produzione nazionale - I mezzi per arginare lo sviluppo di una moda che, oltre a tutto, non ha nessuna ragione di essere

IL MERCATO DEGLI AUTOVEICOLI ESTERI NEL NOSTRO PAESE

NEL SALONE DELL'AUTOMOBILE DI TORINO IL 70 % DEGLI ESPOSITORI E' STRANIERO

Nel 1965 le case produttrici estere hanno speso in Italia oltre centoventicinque miliardi complessivamente in nuovi investimenti e acquisto di beni e di servizi

TORINO, 8 novembre

I rappresentanti degli autoveicoli esteri in Italia, che sono riuniti nella «UNRAE», hanno tenuto, in occasione del Salone dell'Automobile, una conferenza stampa per esprimere il loro punto di vista sulla situazione. Il presidente della «UNRAE», il tedesco dr. Beppo Kiesswetter, ha rilevato immediatamente che al Salone di Torino oltre il 70 per cento degli espositori sono stranieri e che nel 1965 le organizzazioni di importazione, vendita e assistenza per autoveicoli esteri in Italia hanno speso 25,6 miliardi di lire in nuovi investimenti e fatto acquisti di beni e servizi per oltre 100 miliardi.

Egli ha poi espresso l'opinione che l'aspetto più importante dell'influenza che l'organizzazione commerciale e assistenziale degli autoveicoli esteri esercitata in Italia è quello del turismo, per il cui sviluppo rappresenta una infrastruttura necessaria. Senza per ora formulare proposte concrete, il dr. Kiesswetter ha accennato all'opportunità che le organizzazioni delle marche estere vengano inserite nei provvedimenti per il potenziamento dell'industria turistica.

Il presidente della «UNRAE» ha infine rilevato che nel 1966 le immatricolazioni di autoveicoli esteri in Italia hanno raggiunto un incremento di oltre l'otto per cento rispetto allo scorso anno: incremento di rilievo anche se inferiore all'aumento totale delle immatricolazioni, che si può calcolare nell'11-12 per cento.

Dal canto suo il presidente dell'ANFIA, dott. Biscaretti, in merito alla richiesta di stretta collaborazione fra l'ANFIA e l'Unione rappresentanti autoveicoli esteri avanzata dal presidente di quest'ultima ha precisato che la collaborazione tra la sua associazione e i produttori stranieri viene tenuta sul piano dei costruttori; esiste poi un «comité di liaison» fra le industrie dei Paesi del Mercato comune, ed è in tale ambito che i costruttori italiani e quelli europei discutono i loro problemi.

In serata, durante la conferenza stampa dell'associazione britannica dei fabbricanti di autoveicoli, la «SMMT», il vice presidente, Douglas Richards, ha affermato che «l'industria automobilistica britannica, attualmente gravata dalle restrizioni economiche del governo sul suo mercato interno, riprenderà tutta la sua forza. Non è la prima volta — ha aggiunto — che la nostra industria è costretta a ridurre il ritmo di lavoro a causa di misure deflazionistiche governative. Ogni volta ha poi riconquistato le sue posizioni». Ed ha ricordato che nonostante tutto, alla fine dello scorso settembre il valore delle esportazioni dell'industria automobilistica inglese ha raggiunto il livello record di quasi 1000 miliardi di lire. Il 42 per cento di tale esportazione era diretto in Europa.

Made in Europe?
Un grave errore strategico.





Se l’Europa deve fare chiarezza, l’Italia deve fare la sua parte.

- MERCATO IN SOFFERENZA CRONICA
- PENETRAZIONE BEV TRA LE PIÙ BASSE D'EUROPA
- CANALE AZIENDE DRAMMATICAMENTE INDIETRO

- MANCANZA DI VISIONE STRATEGICA
- NARRAZIONE CONFUSA, POLARIZZATA E DIVISIVA SULL'AUTO
- CONSUMATORI DISORIENTATI

Se l'Europa deve fare chiarezza, l'Italia deve fare la sua parte.



Il canale aziende: il più grande moltiplicatore di crescita

923,4 MIO€ 2024/25
investiti dal Governo

Incentivate oltre 90.000 auto
nella fascia 0–60 g/km.

È POSSIBILE OTTENERE UN RISULTATO MIGLIORE CON UNA SPESA PUBBLICA OLTRE 10 VOLTE INFERIORE?

Spendere meno.
Ottenere molto di più.

85 MIO€
investiti dal Governo

*Oltre **100.000 autovetture green** immatricolate nella fascia 0–60 g/km*

Soddisfazione** per più di **100.000 dipendenti

*Contribuzione significativa ad **ambiente e sicurezza***

*Accelerazione **del rinnovo del parco auto** italiano*

*Già dopo pochi anni, **usato più giovane, più sicuro e più accessibile per oltre 100.000 persone**.*

Spendere meno.
Ottenere molto di più.



Un fronte unito a Torino.

1. Stabilità e chiarezza delle misure incentivanti a carattere strutturale
2. Piano nazionale per le IdR elettriche e per le altre alimentazioni
3. Riforma della fiscalità sull'auto aziendale
4. Sostegno alla filiera industriale e artigianale italiana
5. Supporto alla clientela
6. Valorizzazione culturale dell'automobile e del trasporto merci su gomma

Un fronte unito a Torino.



Il coraggio dell’**E**

‘L’UNRAE, nel suo 75º anno di vita, dovrà modificare il suo obiettivo futuro? Forse potrà spronare l’UE a diventare il terzo polo geopolitico al fine di eliminare l’attuale caos nelle relazioni internazionali e perseguire la dichiarazione di Schumann per una pace mondiale alla quale l’Europa organizzata può fornire il suo apporto, che l’industria automobilistica mondiale può contribuire a realizzare.’

Giuseppe Gabriele

Grazie