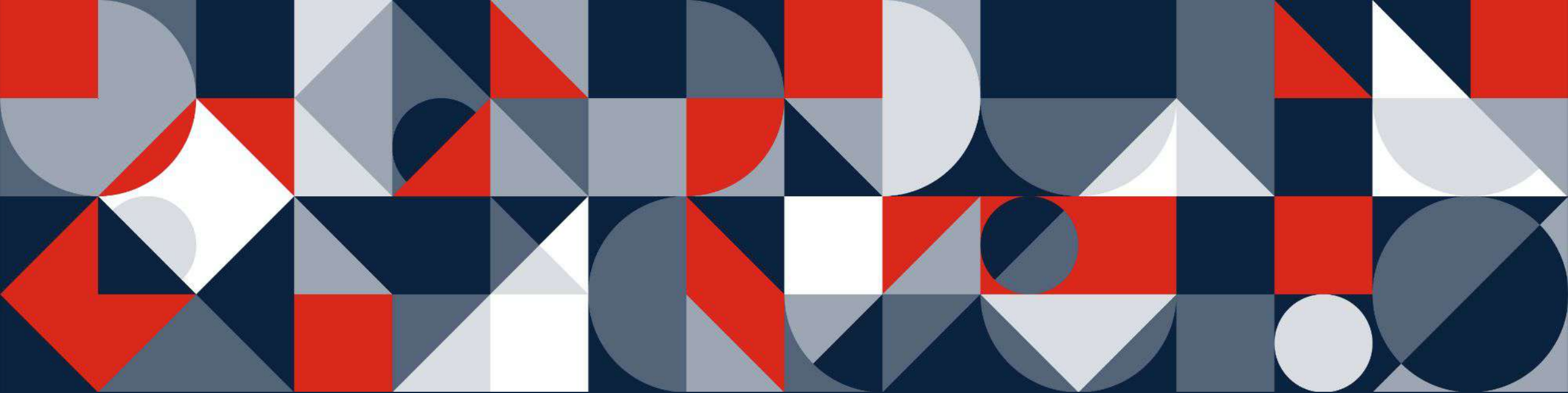




09/12/2025 - Torino

# Next Generation Mobility

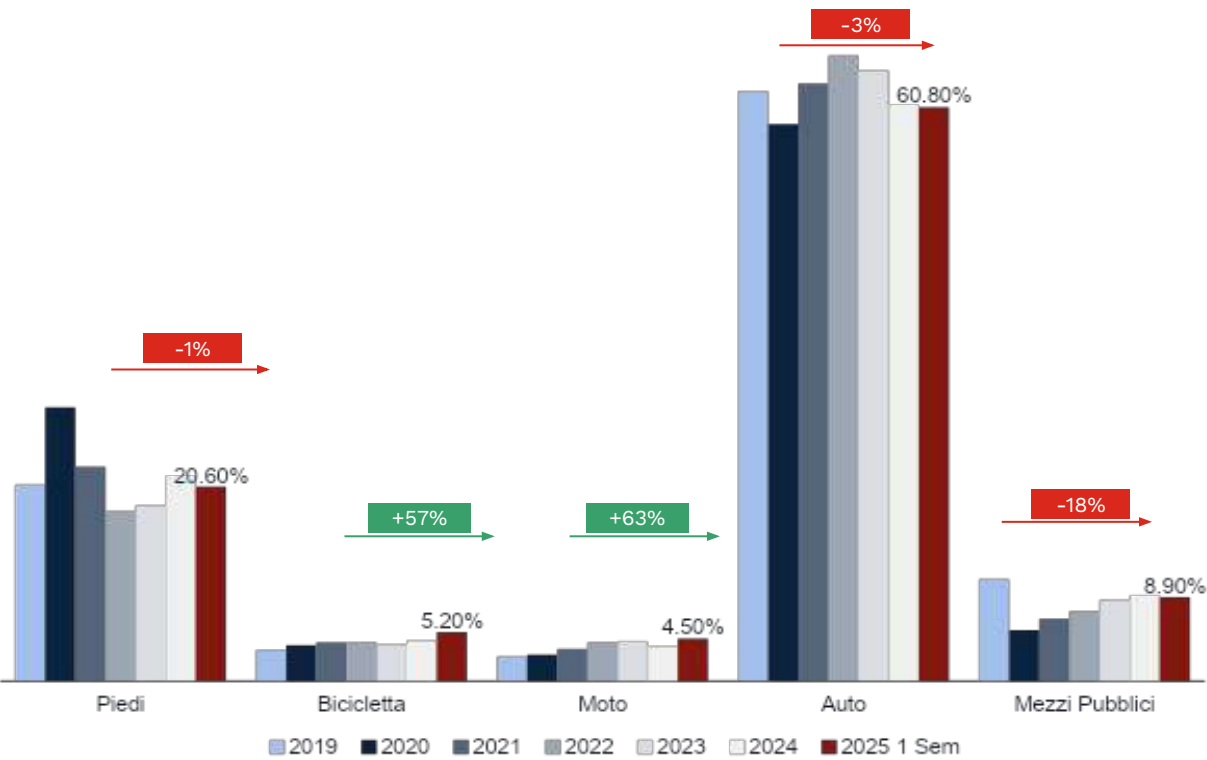
Tra ambizione e realtà: la sfida italiana della mobilità sostenibile : un'analisi dei dati, delle criticità e delle priorità di intervento

# La mobilità in Italia

LA MOBILITA' IN ITALIA

L'auto continua ad essere il mezzo di spostamento preferito degli italiani

DISTRIBUZIONE SPOSTAMENTI PER MEZZI DI TRASPORTO UTILIZZATO

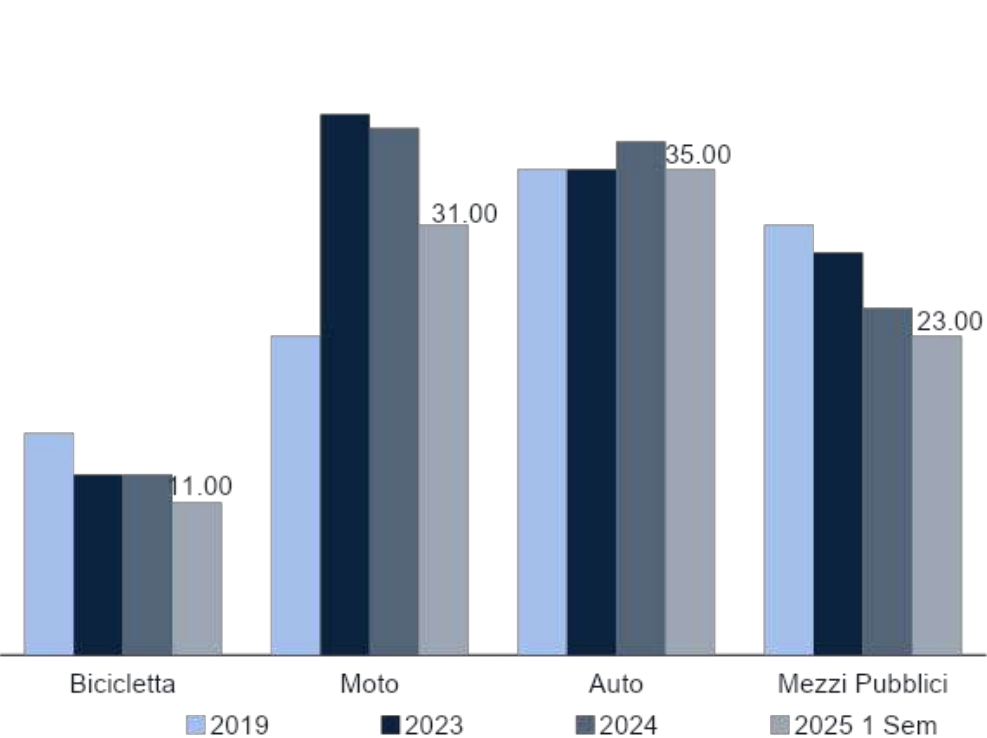


TASSO DI MOTORIZZAZIONE ITALIA VS EU (2023)

 **69,4** Auto ogni 100 abitanti

 **57,1** Auto ogni 100 abitanti

VELOCITA' MEDIA DEGLI SPOSTAMENTI PER MEZZO DI TRASPORTO (km/h)



PERCORRENZE MEDIE DELLE AUTOVETTURE IN ITALIA

Rispetto agli anni '2000 la percorrenza media degli automobilisti italiani si è ridotta di circa il 40%

Abbiamo più auto ma le utilizziamo molto meno

LA MOBILITA' IN ITALIA: I DIVARI TERRITORIALI

Restano importanti le differenze nelle preferenze degli italiani su base territoriale

| Città           | Tasso di Motorizzazione | Variazione 2018-2023 |
|-----------------|-------------------------|----------------------|
| Catania         | 78,8                    | + 7,3 p.p.           |
| Reggio Calabria | 70,0                    | + 11,5 p.p.          |
| Torino          | 68,8                    | + 3,5 p.p.           |
| Roma            | 66,2                    | + 5 p.p.             |
| Verona          | 66,0                    | + 0,8 p.p.           |
| Palermo         | 62,7                    | + 4,2 p.p.           |
| Napoli          | 60,3                    | + 3,8 p.p.           |
| Bari            | 58,3                    | + 2,6 p.p.           |
| Firenze         | 55,3                    | + 3,2 p.p.           |
| Bologna         | 53,6                    | + 0,6 p.p.           |
| Milano          | 51,6                    | + 1,0 p.p.           |
| Genova          | 47,5                    | + 0,7 p.p.           |
| Venezia         | 44,2                    | + 1,7 p.p.           |



**69,4** Auto ogni 100 abitanti

**Il tasso di motorizzazione** delle principali città italiane è molto spesso al di sopra della media nazionale e **non arresta la propria crescita**

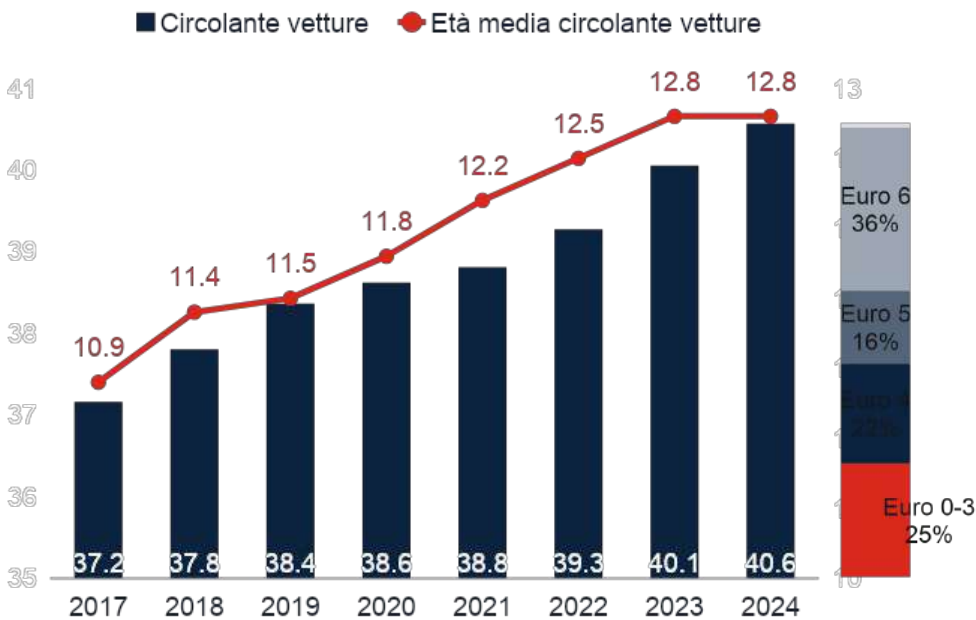
# Evoluzione del mercato automotive e della mobilità

EVOLUZIONE DEL MERCATO AUTOMOTIVE E DELLA MOBILITÀ: ANZIANITÀ DEL PARCO CIRCOLANTE

Il ritmo di rinnovo del parco circolante in Italia è in costante rallentamento, con un'età media delle vetture in uso superiore alla media UE e ai principali mercati europei ad eccezione della Spagna

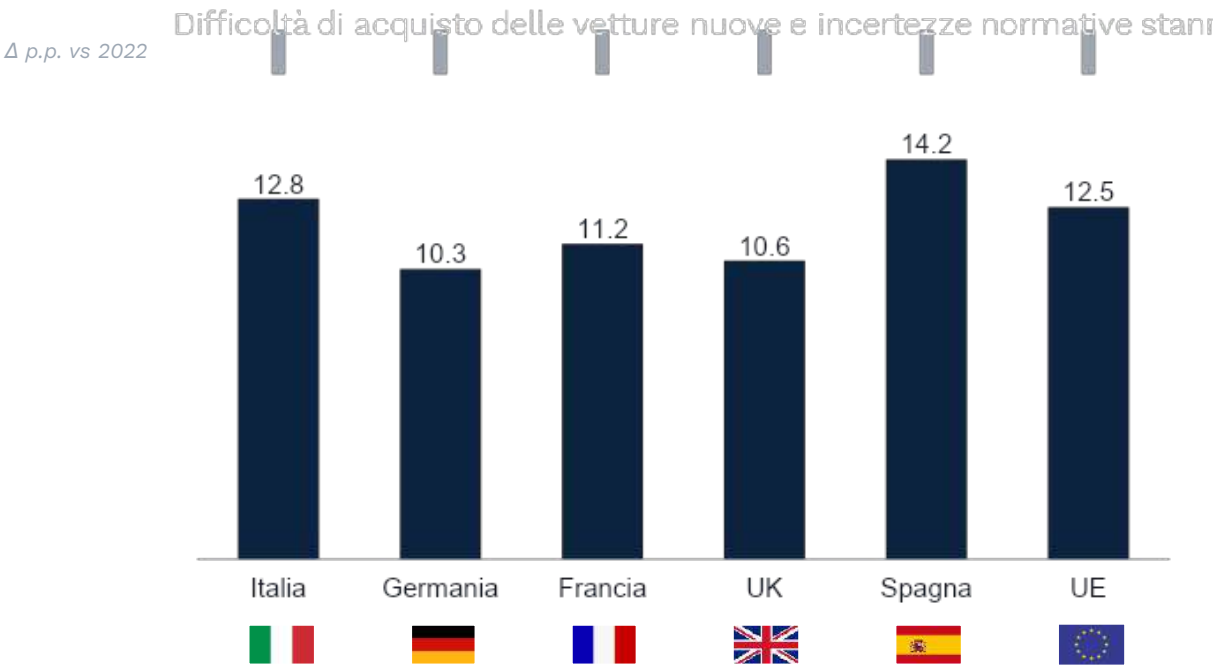
TREND PARCO CIRCOLANTE AUTO ITALIA

Dati al 31/12/2024



ANZIANITÀ PARCO AUTO: ITALIA VS EUROPA

da Report ACEA «Vehicles on European Roads» di gennaio 2025



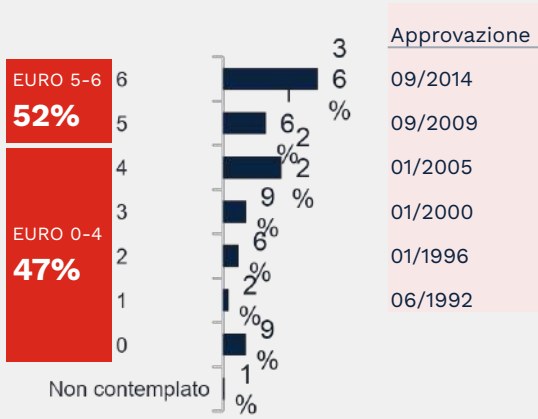
Difficoltà di acquisto delle vetture nuove e incertezze normative stanno favorendo la creazione di un «effetto Cuba», caratterizzato da un ridotto tasso di sostituzione. Il circolante invecchia e, di conseguenza, si ottiene l'effetto opposto a quello auspicato con la presenza di una quota notevole di veicoli ad elevate emissioni: in Italia più di 1 vettura su 5 è ante Euro 4

EVOLUZIONE DEL MERCATO AUTOMOTIVE E DELLA MOBILITÀ: ANZIANITÀ DEL PARCO CIRCOLANTE ED EMISSIONI

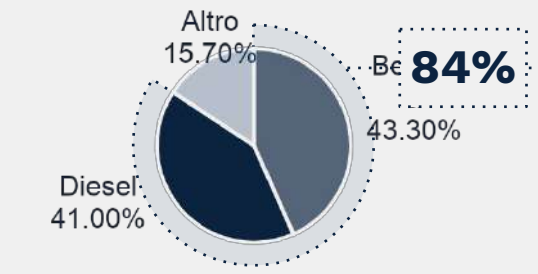
Un quarto del circolante è ante Euro 4, quasi la metà ante Euro 5. Sostenere e incentivare la sostituzione di tali vetture con auto più nuove permetterebbe di ottenere risultati migliorativi immediati e di notevole entità

ANALISI DEL CIRCOLANTE ATTUALE

Il **47%** del parco circolante è ante Euro 4, ancora alta la quota di Euro 0



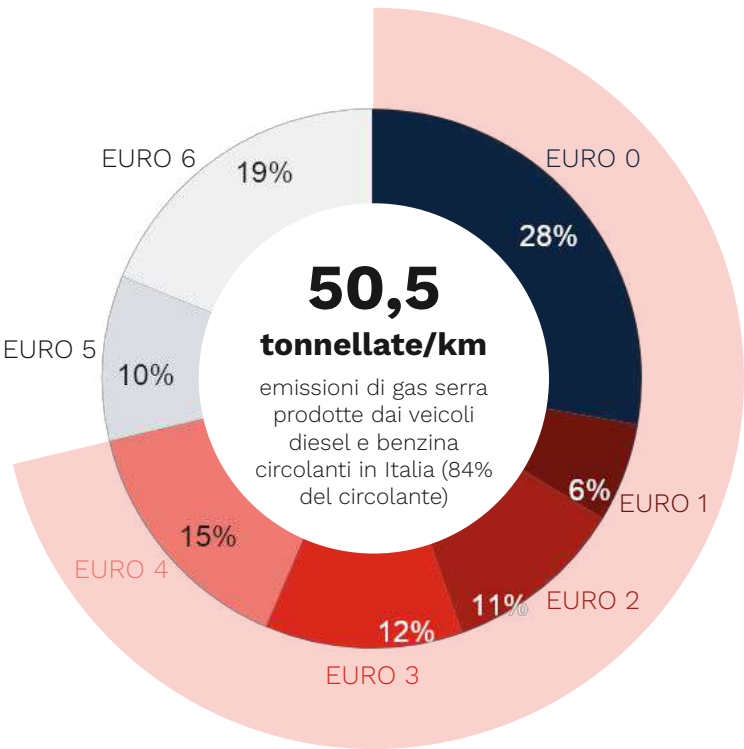
Benzina e Diesel sono le alimentazioni principali con una quota dell'**84%**



Dati al 31/12/2024

PARCO CIRCOLANTE ANZIANO: UN PROBLEMA IN TERMINI DI EMISSIONI

Sebbene i veicoli antecedenti alla normativa Euro 5 rappresentino meno della metà del parco circolante, sono responsabili del **72%** delle emissioni complessive. Particolarmente rilevante è l'impatto dei veicoli Euro 0, che da soli generano il **28%** delle emissioni totali.

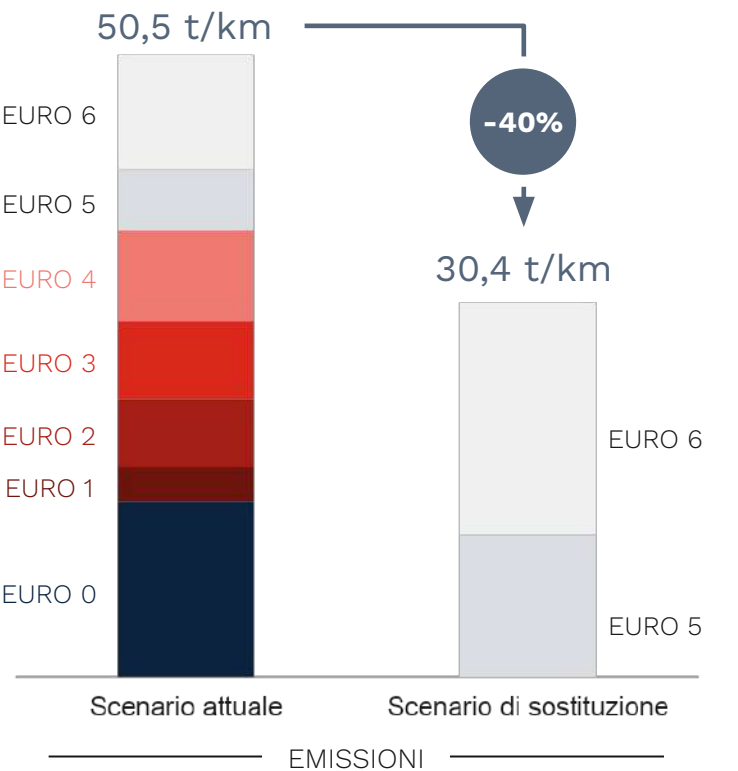


Emissioni calcolate per le auto diesel e benzina circolanti sulla base dei limiti di CO, HC, NO<sub>x</sub> \* previsti dagli Standard UE per le PC in termini di g/km

\* CO: monossido di carbonio, HC: idrocarburi incombusti, NO<sub>x</sub>: ossidi di azoto

I BENEFICI DI UNA SOSTITUZIONE CON EURO 5-6

Ipotizzando di procedere a una sostituzione integrale delle vetture da Euro 0 a Euro 4 con Euro 5 (40%) ed Euro 6 (60%) si otterrebbe un abbattimento delle emissioni totali del **40%**



## EVOLUZIONE DEL MERCATO AUTOMOTIVE E DELLA MOBILITÀ: ANZIANITÀ DEL PARCO CIRCOLANTE E SICUREZZA

Esiste una correlazione negativa tra anzianità del veicolo e sicurezza: più vecchia è l'auto minore è la sua sicurezza. Promuovere il rinnovo del parco auto consente di elevare gli standard di sicurezza riducendo gli incidenti e la gravità

### LE AUTO PIÙ NUOVE RIDUCONO LA GRAVITÀ DEGLI INCIDENTI STRADALI

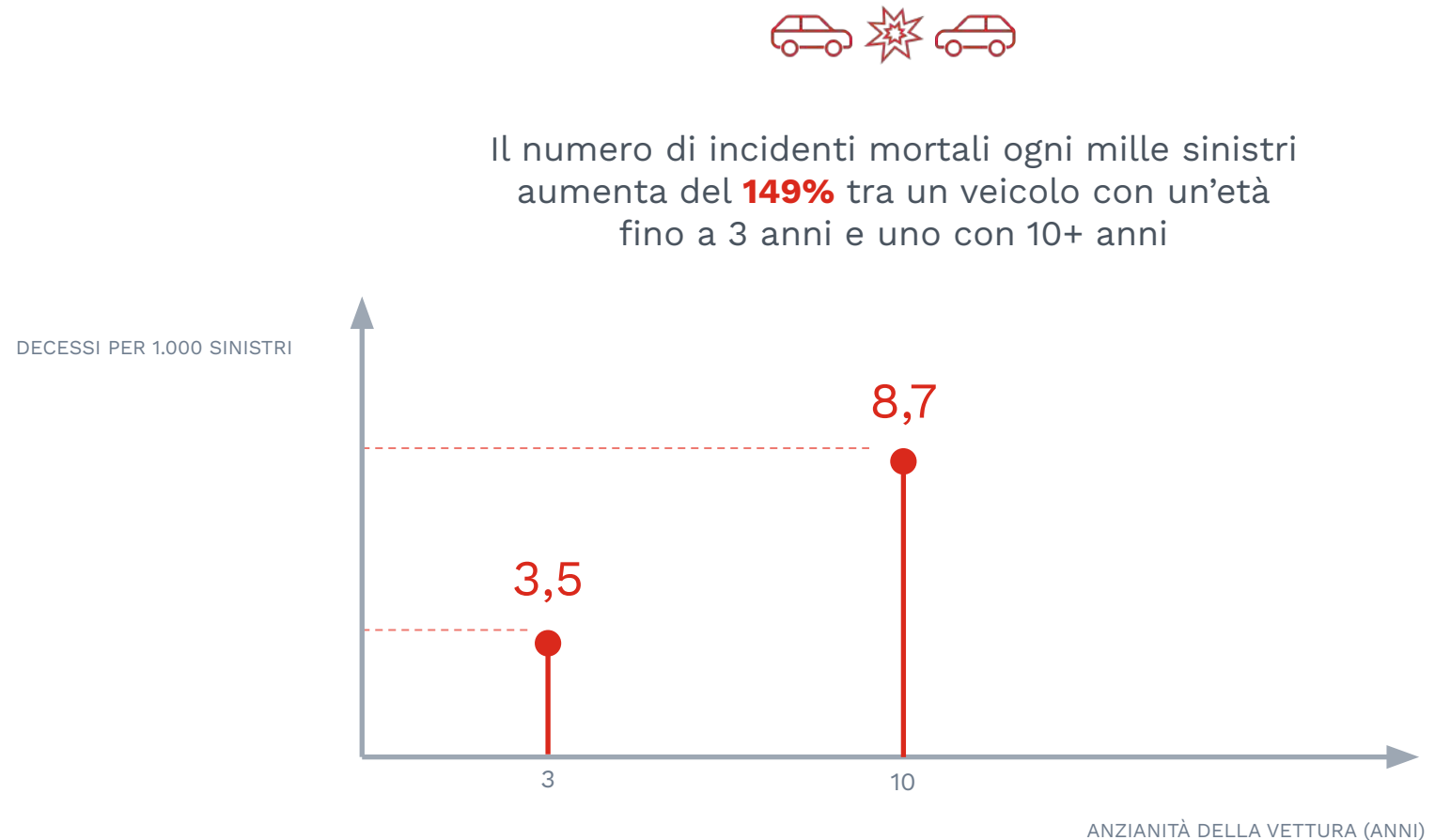


10,4 mln

**Autovetture ante Euro 4**  
che circolano in Italia

Questi veicoli, con  
un'età di oltre 20 anni,  
rappresentano il  
**25%**  
delle auto presenti sulle  
strade italiane

*Dati al 31/12/2024*



EVOLUZIONE DEL MERCATO AUTOMOTIVE E DELLA MOBILITÀ: I COSTI SOCIALI DI INQUINAMENTO ED INCIDENTI STRADALI

L'anzianità del parco circolante provoca dei costi sociali in termini di inquinamento ed incidenti stradali molto importanti per la popolazione italiana e la finanza pubblica

COSTI SOCIALI DELL'INQUINAMENTO

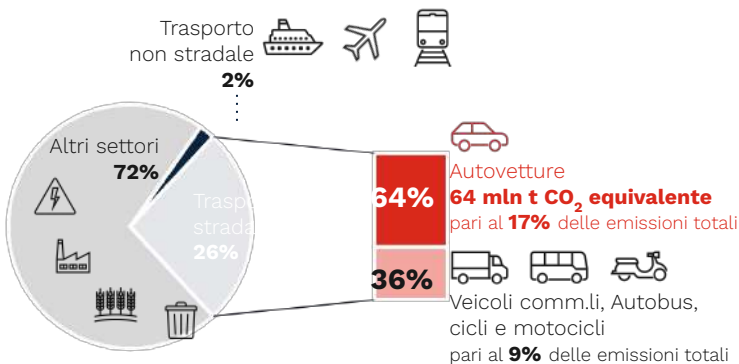
34 mld €  
annui

- Costi ospedalieri
- Perdite di produttività
- Riduzione dell'aspettativa di vita

56.000  
morti premature  
annue

Le emissioni di ossidi di azoto (**NOx**) e particolato (**PM10 e PM2.5**) derivanti dai veicoli a combustione interna sono tra i principali fattori di rischio per **malattie cardiovascolari** e **respiratorie**, oltre a essere responsabili di migliaia di morti premature ogni anno

385 mln  
tonnellate  
CO<sub>2</sub> equivalente  
prodotta in Italia  
nel 2023 a livello  
complessivo



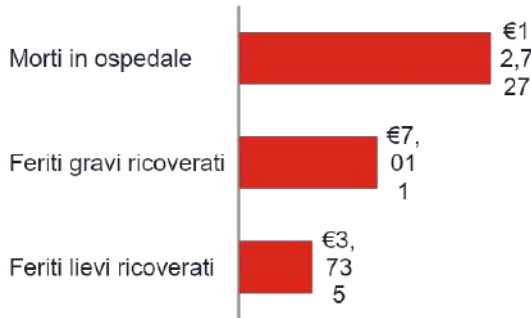
COSTI SOCIALI DEGLI INCIDENTI STRADALI

Istat Working Paper – pubbl. set 2024

COSTI SOCIALI PER INCIDENTE STRADALE

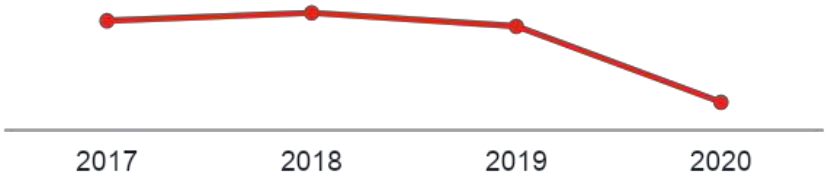
Costi sanitari: costo medio di ricovero ospedaliero pro capite

Altri costi: costo medio per singolo evento



TOTALE COSTI SOCIALI ANNUI

Totale costi sociali imputabili agli incidenti stradali nel triennio 2017-2020

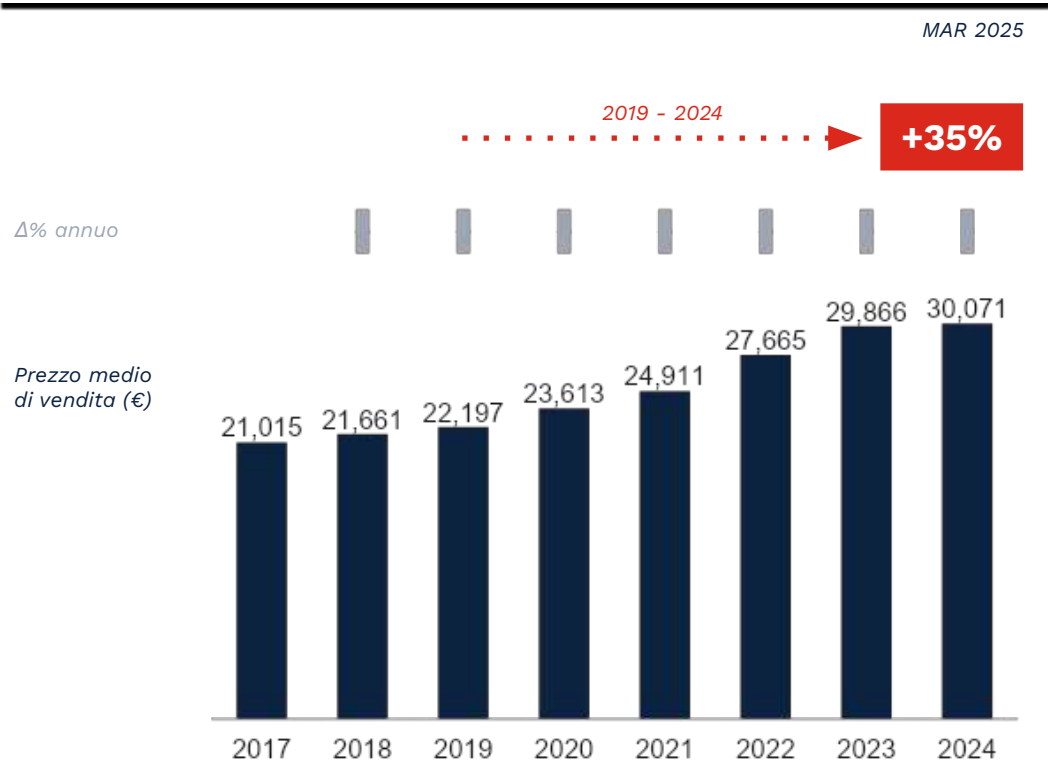


A parte il 2020, con mobilità ridotta causa COVID-19, i costi sociali complessivi si attestano tra i 18 e i 19 mld € annui

EVOLUZIONE DEL MERCATO AUTOMOTIVE E DELLA MOBILITÀ: PREZZI MEDI E POTERE D'ACQUISTO

Il trend dei volumi di mercato è condizionato dalla costante ascesa dei prezzi di vendita: l'acquisto di una vettura da parte delle famiglie richiede uno sforzo notevole, considerando anche l'andamento negativo dei salari in termini reali

PREZZO MEDIO DI VENDITA



NR DI REDDITI FAMILIARI NETTI MEDI MENSILI PER L'ACQUISTO DI UN'AUTO

|            | 2003 | 2023 |
|------------|------|------|
| Overall    | 4,7  | 7,7  |
| Segmento A | 4,0  | 6,6  |
| Segmento B | 4,7  | 8,1  |
| Segmento C | 7,2  | 12,9 |
| Elettriche |      | 12,8 |

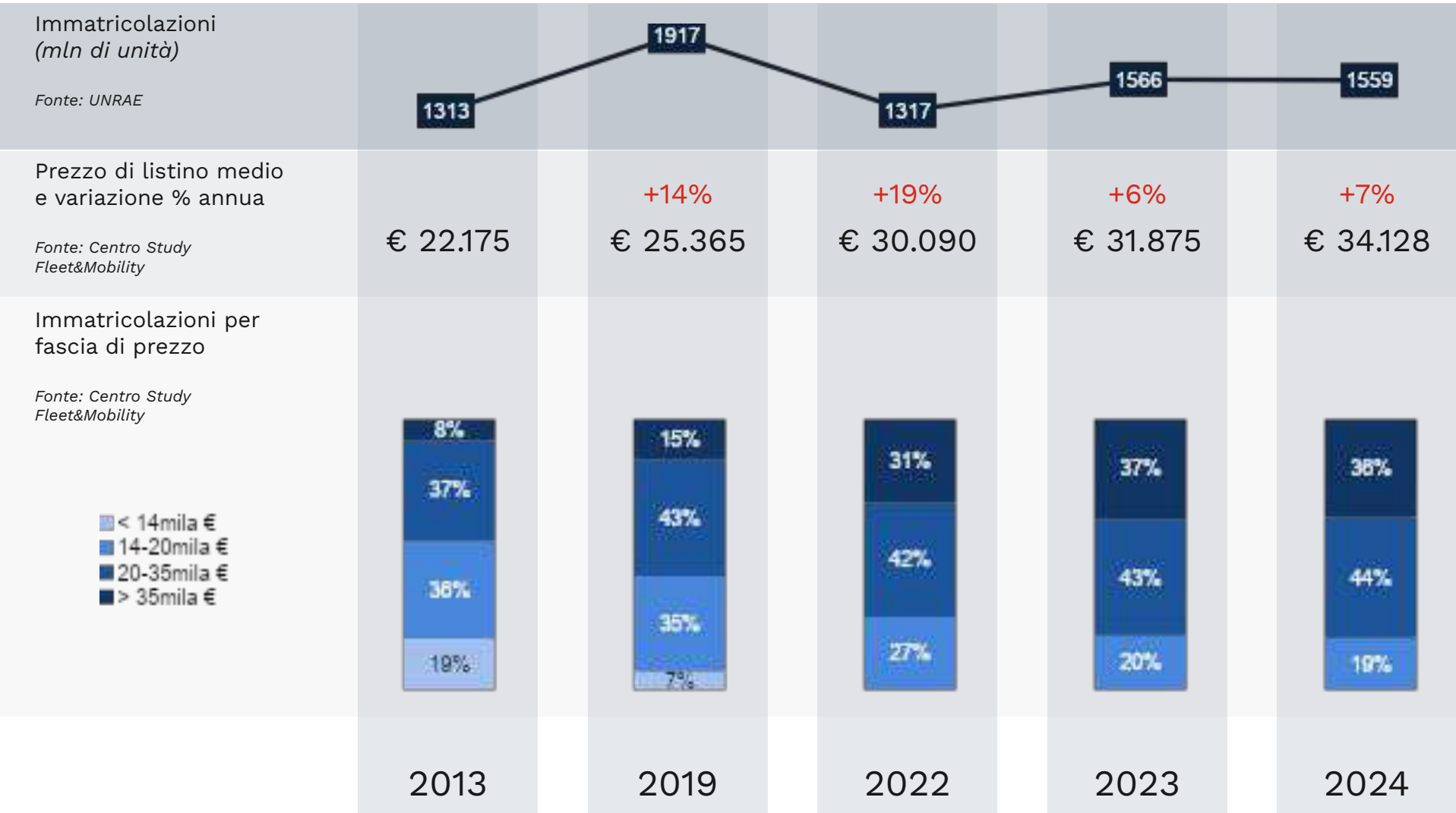
Questo contesto di difficoltà economica è ulteriormente «aggravato» dal permanere di forti difficoltà di accesso al credito: tassi sui mutui e credito al consumo ancora elevati, rispettivamente al 3,67% e 10,29%\*\*. Lieve risalita del tasso di inflazione rispetto a inizio anno: il dato di ottobre riporta un +1,6% su base annua contro l'1,5% di gennaio\*\*\*

\*\*dato sui tassi di mutui e credito al consumo da bollettino FirstCisl di ottobre 2025 con tassi di agosto 2025

\*\*\*inflazione aggiornata a ottobre 2025

EVOLUZIONE DEL MERCATO AUTOMOTIVE E DELLA MOBILITÀ: IMMATRICOLAZIONI AUTO IN ITALIA PER FASCIA DI PREZZO

L'assenza di vetture sotto i 14 mila €, oltre a rendere l'auto sempre più un bene di lusso, rischia di far diminuire il tasso di sostituzione e di generare il cosiddetto «effetto Cuba»



Il volume di immatricolato si è stabilizzato sul milione e mezzo di unità, ampiamente al di sotto dei livelli raggiunti nel 2019

I listini sono in costante crescita:

- **+54%** dal 2013 al 2023
- **+35%** in appena 5 anni ('19-'24)

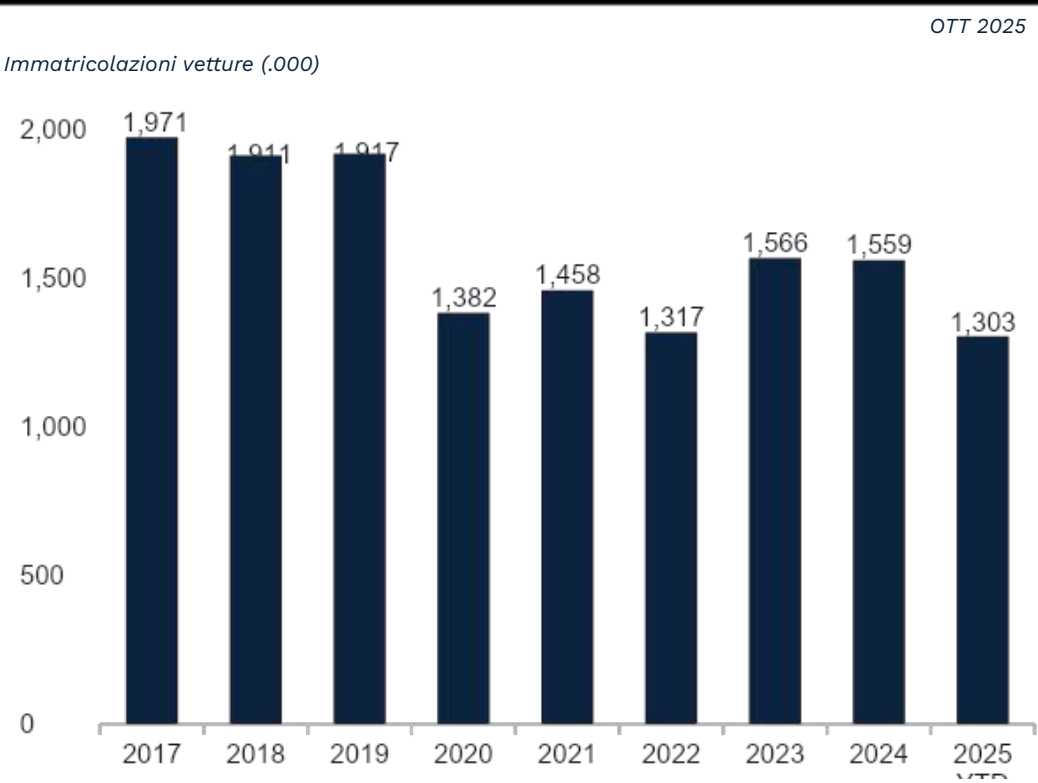
Con lo spostamento verso l'alto dei listini e l'incremento dell'entry price, l'auto diventa sempre più bene di lusso: 8 immatricolazioni su 10 sono nella fascia over 20 mila €.

- Assenza di immatricolazioni con un listino inferiore ai 14 mila €
- Numero di immatricolazioni nella fascia 14-20 mila € quasi dimezzato in 10 anni
- Le immatricolazioni superiori ai 35mila € sono aumentate di quasi 30 punti percentuali in 10 anni

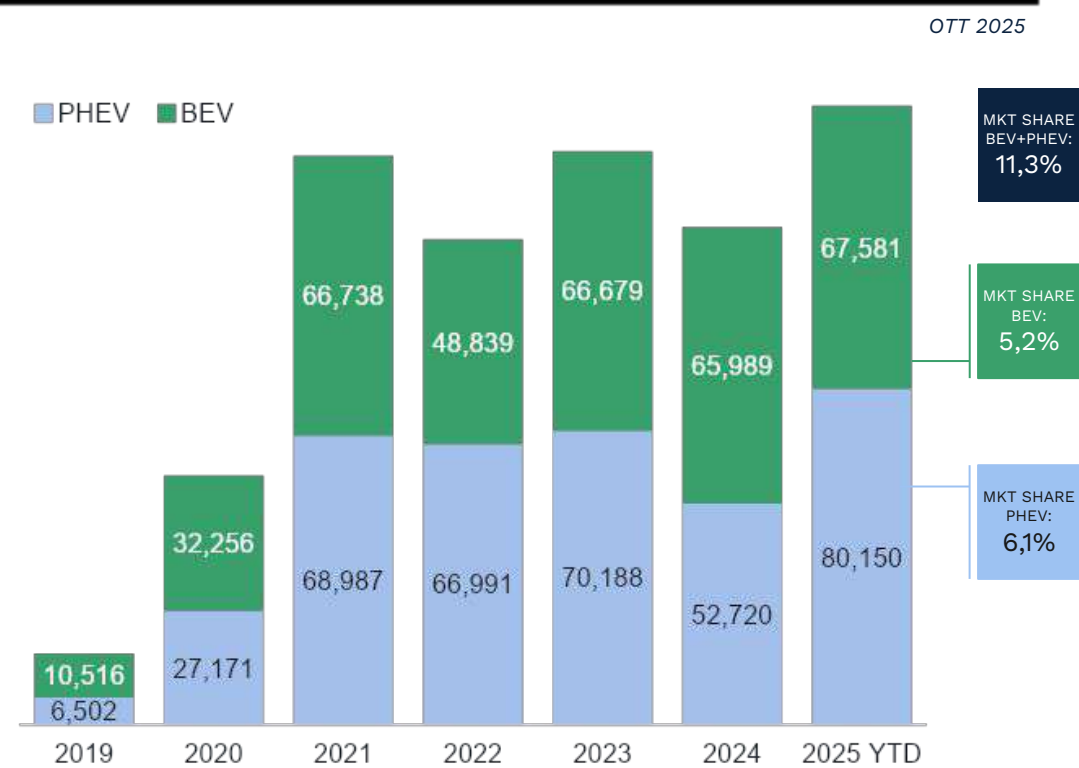
EVOLUZIONE DEL MERCATO AUTOMOTIVE E DELLA MOBILITÀ: TREND DELLE IMMATRICOLAZIONI

La leggera flessione dell'immatricolato registrata nel 2024 rispetto al 2023 consolida l'idea che non si tornerà ai livelli pre-crisi. Il mercato BEV+PHEV mostra un trend di miglioramento, ma appare ancora assai lontano dai target

MERCATO VETTURE: TREND IMMATRICOLAZIONI



TREND IMMATRICOLAZIONI BEV E PHEV

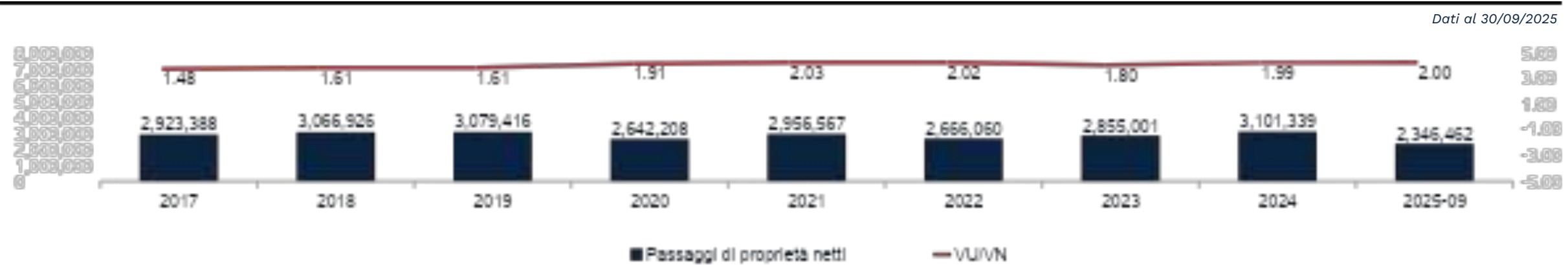


L'andamento del mercato degli ultimi anni denota una sostanziale stabilizzazione dei livelli di immatricolato annuo intorno al milione e mezzo di unità

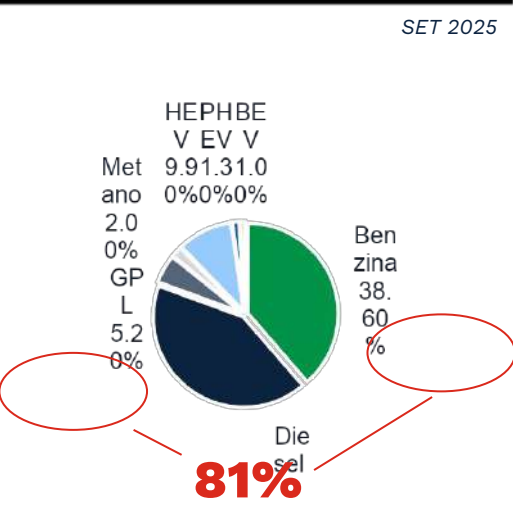
EVOLUZIONE DEL MERCATO AUTOMOTIVE E DELLA MOBILITÀ: IL MERCATO DELL'USATO

Prosegue il trend di crescita del mercato dell'usato a conferma che le tali vetture sono un'alternativa sempre più valida per l'automobilista italiano. Le motorizzazioni rimangono per lo più tradizionali: l'82% è alimentato a diesel o benzina

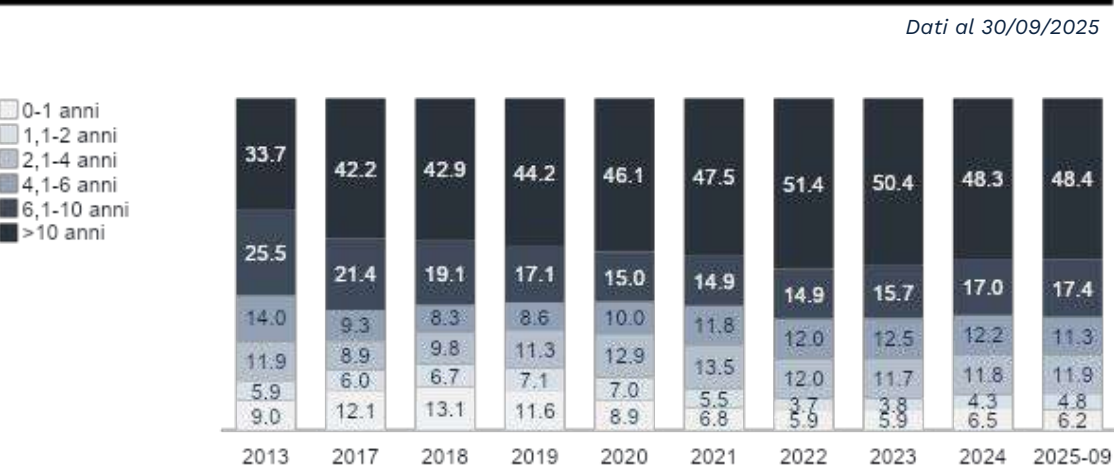
PASSAGGI DI PROPRIETÀ



ALIMENTAZIONE



MARKET SHARE



CONTRAENTI

SEP 2025

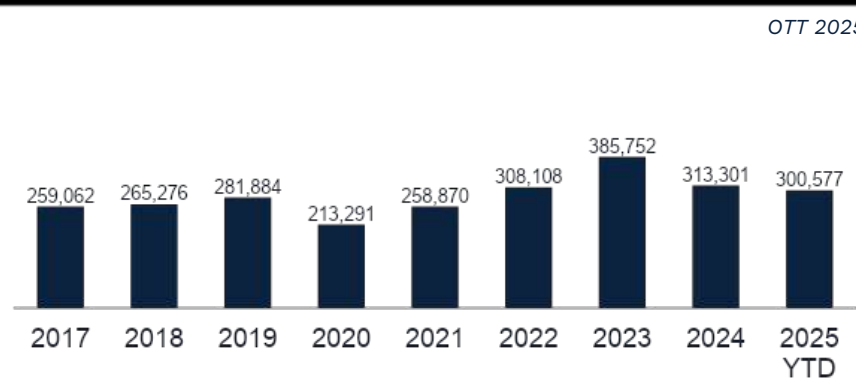
|                                           |       |
|-------------------------------------------|-------|
| Da Operatore a Privato/Azienda            | 39,0% |
| Da Privato/Azienda a Privato/Azienda      | 56,4% |
| Da Autoimmatricolazioni a Privato/Azienda | 3,7%  |
| Da NLT a Privato/Azienda                  | 0,5%  |
| Da NBT a Privato/Azienda                  | 0,4%  |

EVOLUZIONE DEL MERCATO AUTOMOTIVE E DELLA MOBILITÀ: IL NOLEGGIO A LUNGO TERMINE

Se nel 2024 il canale **NLT** è sceso al 20% (-4 p.p. vs 2023), a ottobre 2025 si registra una MS del 21% per questa forma di noleggio che rappresenta un acceleratore dell'elettrico: BEV+PHEV al 19% (rispetto all'11,3% del mercato)

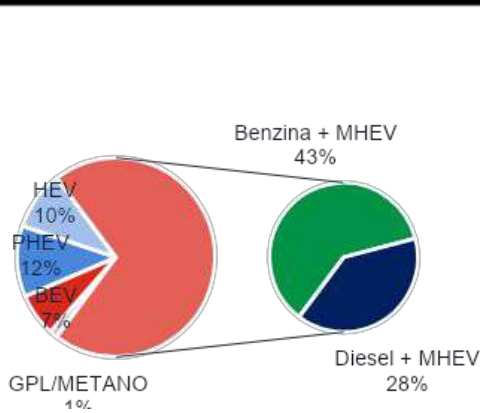
VOLUMI DI IMMATRICOLATO

OTT 2025



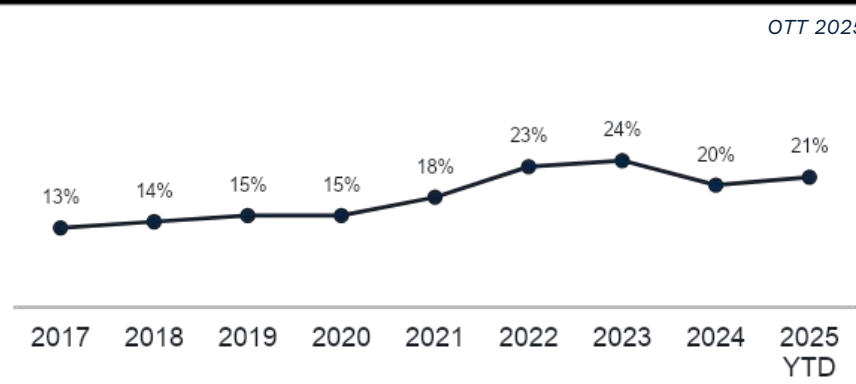
DETTAGLIO PER ALIMENTAZIONE

GEN-SET 2025



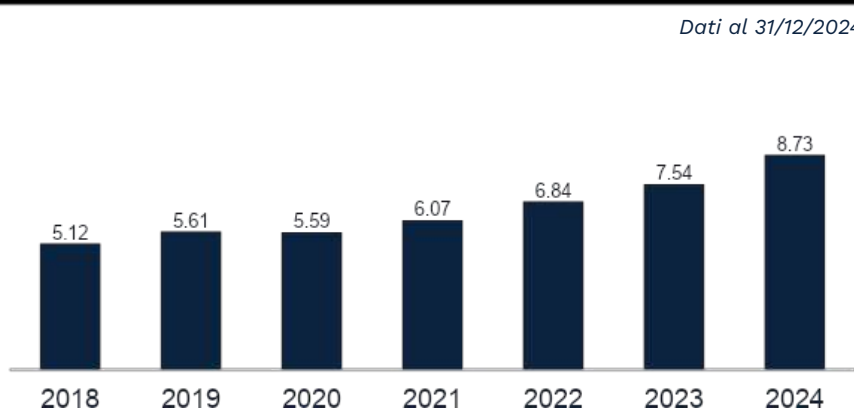
MARKET SHARE

OTT 2025



FATTURATO IN MLD €

Dati al 31/12/2024



FOCUS

TREND

Unrae

**+12,8%**  
2025 YTD  
vs  
2024 YTD

COMPOSIZIONE

Unrae



COMMENTO

Dataforce

La crescita del NLT è sostenuta principalmente dalle società Captive.

Il 53% delle immatricolazioni non presenta ancora alcun utilizzatore associato nell'archivio locatari. Poiché vige l'obbligo di comunicazione dopo 30 giorni, ciò rappresenta una criticità.

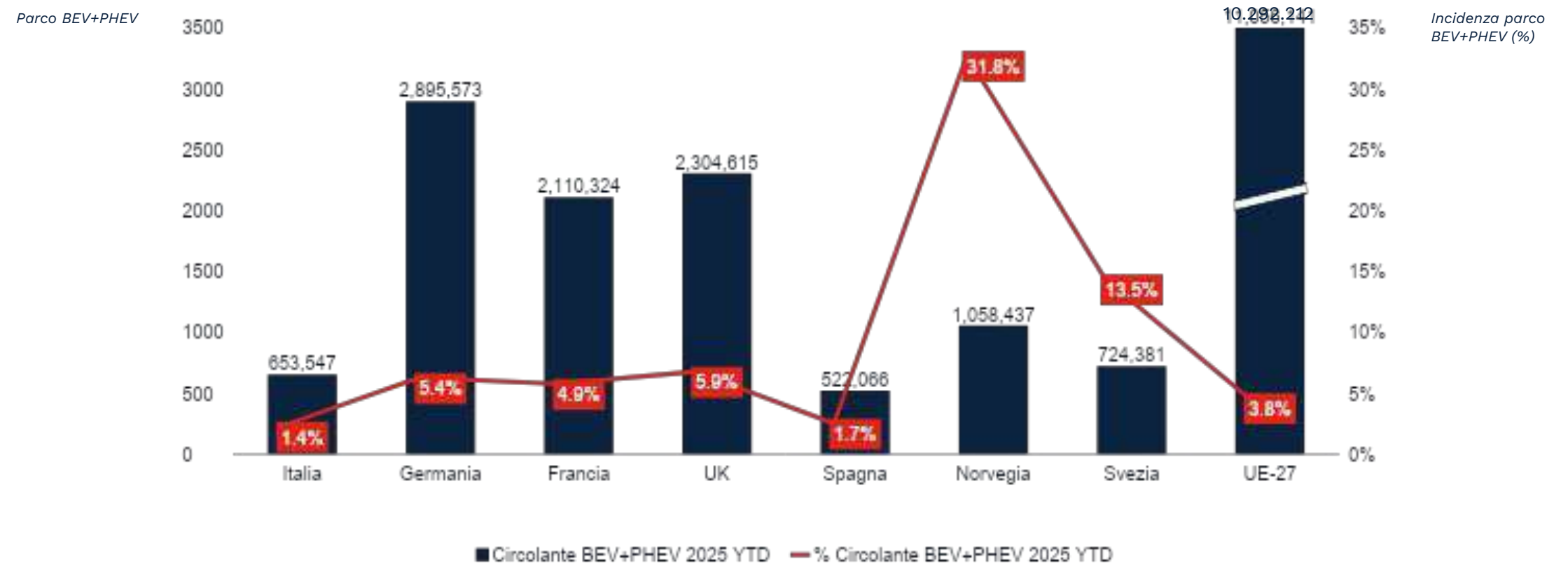


EVOLUZIONE DEL MERCATO AUTOMOTIVE E DELLA MOBILITÀ: PARCO CIRCOLANTE EV ATTUALE

L'Italia è molto distante dai principali paesi europei e dalla media EU per elettrificazione del parco circolante, anche dietro la Spagna in termini di incidenza del parco circolante EV

PARCO CIRCOLANTE VETTURE EV (BEV+PHEV): ITALIA VS EUROPA

2025 YTD

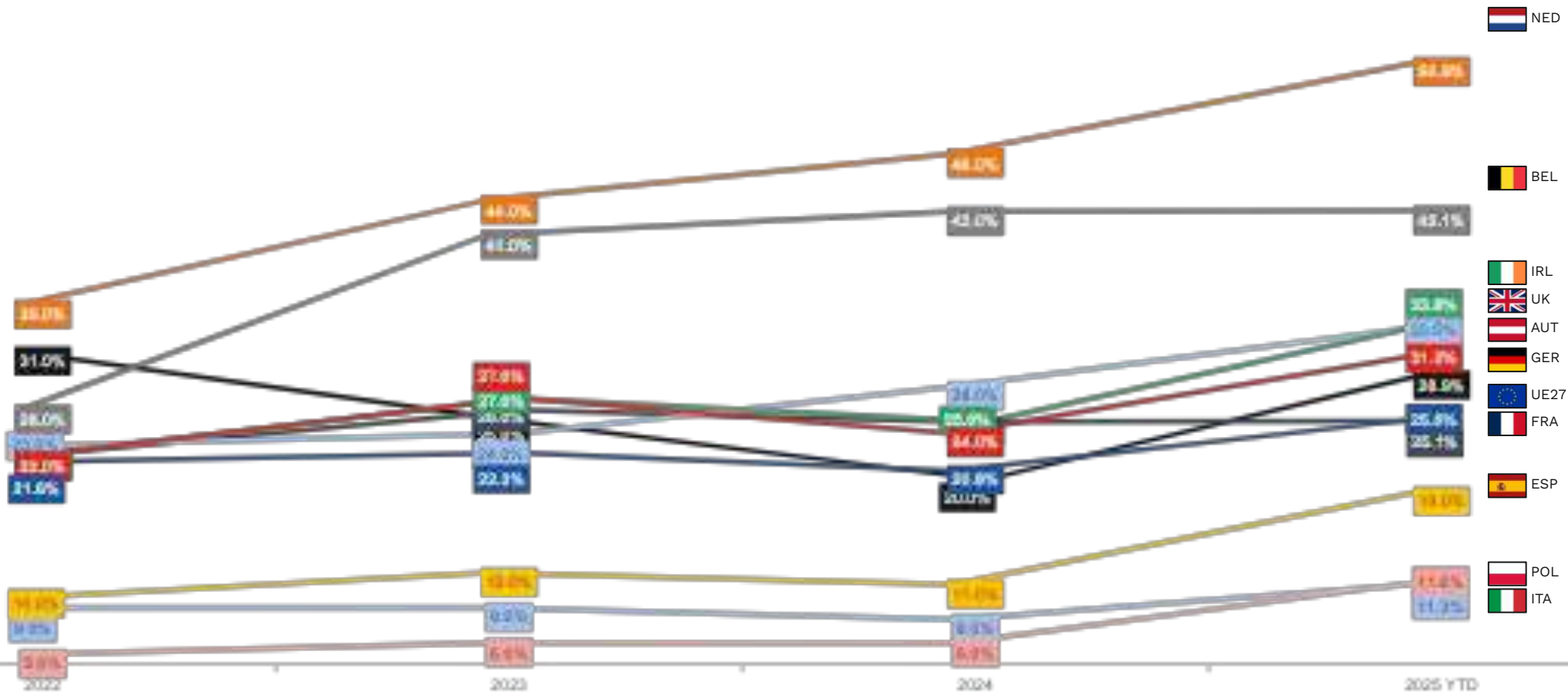


EVOLUZIONE DEL MERCATO AUTOMOTIVE E DELLA MOBILITÀ: TREND DELLE IMMATRICOLAZIONI ELETTRIFICATE IN EUROPA

Esaminando i primi 10 mercati europei per volumi di immatricolato complessivo, emerge un quadro preoccupante per l'Italia che è, per distacco, il Paese con la più bassa penetrazione di mercato di PHEV e BEV tra i major market

IMMATRICOLAZIONI PHEV+BEV IN EUROPA

NOV 2025



EVOLUZIONE DEL MERCATO AUTOMOTIVE E DELLA MOBILITÀ: COSA FRENA LA DIFFUSIONE DELLE VETTURE BEV

L'elettrico non decolla per varie ragioni, tra cui costi di acquisto ed utilizzo, infrastruttura di ricarica e valori residui. Il combinato disposto di questi fattori rende assai complesso il percorso di avvicinamento alla mobilità sostenibile

PERCHÉ L'ELETTRICO NON DECOLLA

COSTI D'ACQUISTO

Come analizzato in precedenza, lo scenario attuale vede un gap notevole tra potere d'acquisto delle famiglie e prezzo medio delle vetture, in costante aumento

Gli **elevati prezzi di listino** delle BEV sono uno dei maggiori ostacoli al loro acquisto

TCO

Il Total Cost of Ownership dei veicoli elettrici **non mostra vantaggi** rispetto a quello delle auto endotermiche

Analizzando diversi Paesi europei, in taluni casi, per le BEV si ravvisa un incremento del costo per 100km superiore all'aumento dell'ICE

COSTI DI RICARICA

Focalizzandosi sui costi di ricarica, **la BEV conviene solo se ricaricata a casa**

Usufruire della ricarica pubblica è più dispendioso, specie utilizzando colonnine fast e ultra fast con costi superiori di ~1,5 volte la benzina e ~2 volte il diesel

INFRASTRUTTURA DI RICARICA

L'infrastruttura di ricarica presente in Italia **non è ancora sufficiente e richiede maggiore capillarità** dei charging point

Tale sviluppo richiede forti investimenti anche in considerazione degli oltre 6 milioni di BEV+PHEV attese al 2030

VALORI RESIDUI

Anche il trend dei valori residui penalizza le alimentazioni «green», in particolare il BEV

**BEV e PHEV mostrano un arretramento di circa 3 p.p.**, a fronte delle ICE che, invece, hanno mantenuto una sostanziale stabilità dei valori residui a 48 mesi

## TRANSIZIONE ALLA MOBILITÀ ELETTRICA: QUESTIONI APERTE

Tutto ciò ci pone di fronte ad alcuni interrogativi



Le vetture elettriche sono la scelta migliore per tutti i contesti e necessità dei clienti o solo una delle possibili soluzioni da adottare?



La regolamentazione ha spinto e sta spingendo verso l'elettrico, ma è quello di cui i clienti hanno bisogno?



I BEV potranno effettivamente adattarsi a tutti i clienti e possibili utilizzi ed essere la motorizzazione per il 100% della popolazione?



La curva di adozione sarà omogenea tra i diversi Paesi europei o sarà diversa in funzione di reddito pro-capite, concentrazione della popolazione, conformazione del territorio, ecc.?



# Fabrizio Arena

**Partner | Bip Industrial Mobility & Automotive**

+ 39 335 1232387

[fabrizio.arena@bip-group.com](mailto:fabrizio.arena@bip-group.com)