

**A MAGGIO SI ARRESTA LA CRESCITA DEL MERCATO DELL'AUTO  
PARTONO GLI INCENTIVI CON UN'INATTESA RIDUZIONE DI 178,3 MILIONI DEI  
FONDI PER LE AUTOVETTURE  
E A POCHE ORE DALL'APERTURA DELLE PRENOTAZIONI I FONDI  
DISPONIBILI PER LA FASCIA 0-20 G/KM SONO PRATICAMENTE ESAURITI**

A maggio il mercato dell'auto in Italia registra un segno negativo: -6,6% con 139.581 auto nuove immatricolate rispetto alle 149.482 di maggio 2023. I primi 5 mesi archiviano una crescita del 3,4% sullo stesso periodo dello scorso anno a 726.311 unità (ma ancora -20,2% su gennaio-maggio 2019).

Per quanto riguarda le auto BEV e PHEV, anche maggio è stato penalizzato dall'attesa degli incentivi: nel mese le BEV, seppur in recupero, si fermano al 3,6% di quota e le PHEV al 3,3%.

Ma su questo fronte, finalmente, dopo mesi di attesa, sabato 25 maggio è stato pubblicato in G.U. n.121 il DPCM 20 maggio 2024 che rende operativi i nuovi incentivi da quella data. Questa mattina, con 4 mesi di ritardo dall'ufficializzazione dei nuovi incentivi, è stata aperta la piattaforma Invitalia per il caricamento degli ordini raccolti, e i fondi resi disponibili per la fascia 0-20 g/Km sono praticamente già esauriti.

*“Scopriamo inoltre con sorpresa il giorno dell'apertura della piattaforma – afferma il Presidente dell'UNRAE, Michele Crisci - che non sono stati resi disponibili tutti i fondi previsti per le autovetture: mancano ben 178,3 milioni”. “Per farlo sarà adesso necessaria l'emanazione di un DPCM apposito, che auspichiamo avvenga nel più breve tempo possibile, per evitare l'ennesimo periodo di incertezza che si prospetta per il mercato”.*

Sui nuovi incentivi, quindi, *“l'UNRAE da un lato esprime soddisfazione per l'accoglimento della maggior parte delle richieste portate all'attenzione del Governo, come l'innalzamento degli incentivi unitari e l'inclusione delle persone giuridiche con bonus ad importo pieno. Dall'altro lato manifesta forti preoccupazioni per le distorsioni che si potranno generare sul mercato”. “Inoltre, auspica che venga indicata presto una strategia chiara sui supporti alla transizione, con un orizzonte di 2-3 anni, per consentire a consumatori e imprese di programmare gli acquisti ed evitare che lo stop & go crei ulteriori danni al mercato”,* è il commento del Presidente Crisci.

Secondo le stime UNRAE, considerando tutti i 952,5 milioni previsti dalla nuova formulazione, saranno incentivate circa 316.000 vetture (di cui circa il 12% nella fascia 0-20 g/Km, l'11% in quella 21-60 g/Km e il 77% nella 61-135 g/Km), senza però generare volumi aggiuntivi al mercato.

*“Ma per favorire la transizione energetica, come insistiamo da tempo – prosegue il Presidente Crisci - è indispensabile riformare il trattamento fiscale delle auto aziendali in uso promiscuo, attraverso i decreti attuativi della Delega Fiscale, agendo su detraibilità IVA e deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, e riducendo il periodo di ammortamento a 3 anni”.*

*“Riguardo a questo tema - continua Crisci - auspichiamo che vengano convocati quanto prima i Tavoli interministeriali dedicati alle strategie del settore automotive ed in particolare alla fiscalità, al fine di rilanciare la competitività delle imprese italiane e valorizzare il contributo che le stesse, con il veloce ricambio dei veicoli aziendali, possono fornire per accelerare il rinnovo del parco circolante”.*

Infine, il Presidente dell'UNRAE ricorda che nei giorni scorsi sono stati pubblicati dal MASE i decreti per la realizzazione di infrastrutture pubbliche in aree urbane ed extra-urbane, che apportano modifiche ai criteri di selezione applicati per la formazione delle graduatorie dei soggetti beneficiari.

*“Ci auguriamo – conclude Crisci – che i nuovi testi normativi possano stimolare una più ampia partecipazione da parte degli operatori, risolvendo le problematiche che hanno portato alla loro scarsa adesione soprattutto in ambito extra-urbano. L'obiettivo – afferma – è garantire il pieno utilizzo delle risorse stanziare per lo sviluppo di infrastrutture di ricarica capillari anche sulle superstrade. Auspichiamo, inoltre, che si possano ottenere una maggiore pluralità di operatori e una riduzione dei costi delle ricariche, che ultimamente hanno subito incrementi di prezzo sostenuti e difficilmente giustificabili.”*

L'analisi della struttura del mercato del mese, sotto il profilo degli **utilizzatori** evidenzia un andamento dei privati peggiore del mercato totale, che li porta a cedere 2,3 punti di quota, al 51,2% (54,0% nel cumulato, +0,5 p.p.). Le autoimmatricolazioni segnano una forte crescita e guadagnano 4,1 punti al 12,5% di share (10,6% in gennaio-maggio, +1,8 p.p.). Il noleggio a lungo termine segna la flessione più pesante (-18,6%, anche per il confronto con un 2023 molto dinamico), e scende al 22,4% di quota nel mese e 21,1% nei 5 mesi (rispettivamente -3,2 punti e -4,8 punti), per il calo in volume delle principali società Top, mentre segnano un incremento a doppia cifra le Captive. Continua ad avanzare il noleggio a breve termine, che sale in maggio all'8,2% di quota (+1,3 punti e all'8,8% nel cumulato, +2,6 p.p.). Le società cedono meno del mercato, chiudendo il mese di maggio al 5,7% (+0,1 p.p.) e i 5 mesi al 5,5% (-0,1 p.p.).

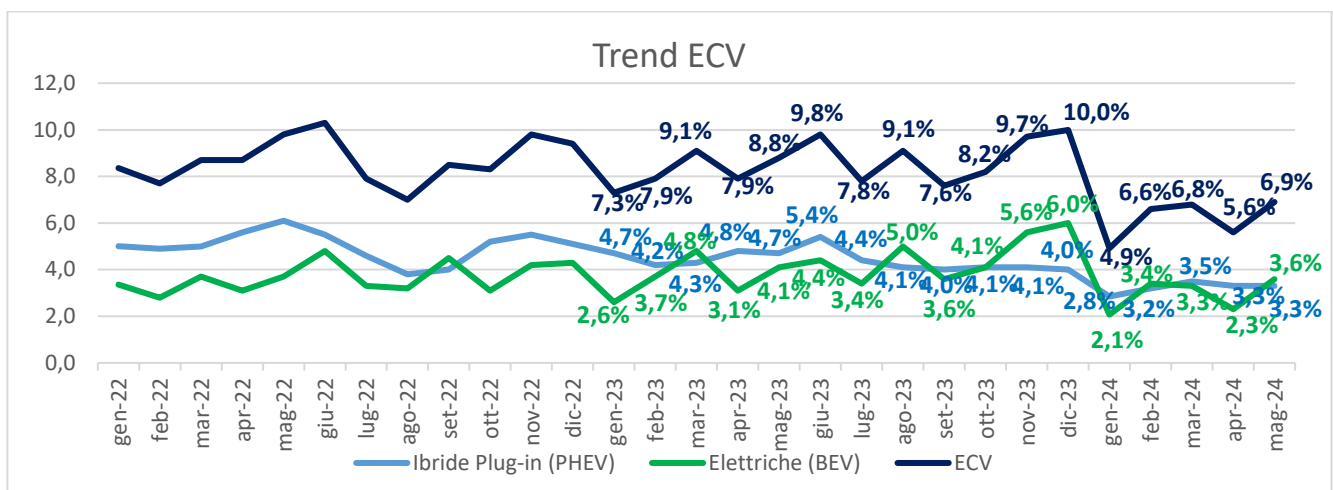
Tra le **alimentazioni**, in maggio evidenziano una crescita il motore a benzina e le ibride. Il benzina guadagna 4,1 punti e sale al 32,2% di quota, 31,3% nel cumulato (+3,6 p.p.). Il diesel perde oltre il 31% in volume e scende di 5,1 punti al 14,4% di share nel mese e al 14,9% nei 5 mesi (-4,7 p.p.). Il Gpl cede 1/3 delle immatricolazioni e chiude maggio al 6,4% (-2,5 p.p.) e i 5 mesi all'8,6% (-0,3 p.p.), il metano rappresenta lo 0,1% del mercato nel mese e lo 0,2% nel cumulato. Le vetture ibride nel mese guadagnano 5,4 punti e superano il 40,0% di share (40,1%, al 38,9% nel cumulato, +3,5 p.p.), con un 11,3% per le “full” hybrid e 28,8% per le “mild” hybrid. Le auto BEV in maggio perdono mezzo punto e si fermano al 3,6% di share (al 2,9% in gennaio-maggio), le PHEV retrocedono di 1,3 punti rispetto a un anno fa, al 3,3% (3,2% nei 5 mesi).

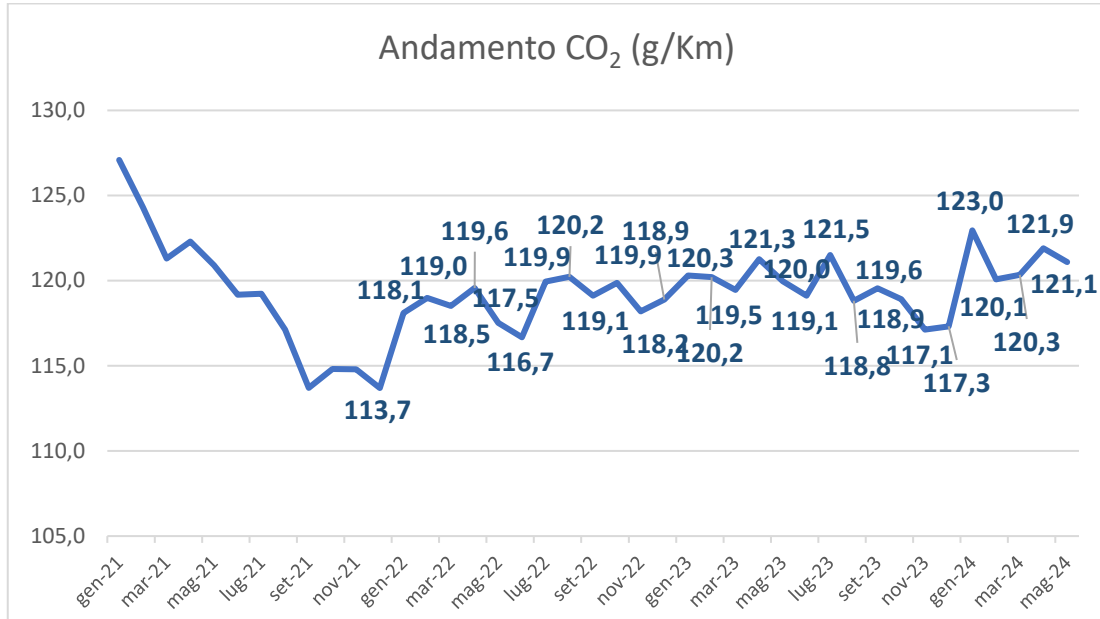
L'analisi della nuova **segmentazione** mostra in maggio un recupero di quota delle berline del segmento A, al 10,3% e dei Suv, al 2,1%. Nel segmento B cresce la quota delle berline mentre cala quella dei Suv, rispettivamente al 20,9% e 26,4% di share. Nel segmento delle medie (C) calano in volume sia le berline che i Suv, fermandosi rispettivamente al 4,0% e 20,8% di quota. Recuperano le berline del segmento D, all'1,1%, mentre i Suv flettono scendendo al 5,8% di share. Nuova forte crescita per entrambe le carrozzerie nell'alto di gamma, con le berline allo 0,3% di quota e i Suv all'1,7%. Infine, le station wagon rappresentano il 4,0% del totale, gli MPV l'1,9% e le sportive lo 0,8%.

Dal punto di vista delle **aree geografiche** nel mese si registra una flessione generalizzata: il Nord Est, con un calo inferiore al mercato complessivo, recupera 0,3 punti, al 33,5% di quota (34,3% nel cumulato), grazie alla spinta del noleggio, senza il quale perderebbe quasi 11 punti, al 22,6%. Il Nord Ovest cede 0,2 punti e si ferma al 28,9% di share (27,8% in gennaio-maggio), anche il Centro Italia cede 2 decimali, scendendo al 23,7% di quota (al 23,3% nei 5 mesi). L'area meridionale conferma il 9,2% e le Isole salgono al 4,6% (rispettivamente 9,9% e 4,8% nel cumulato).

Le **emissioni medie di CO<sub>2</sub>** delle nuove immatricolazioni in maggio evidenziano una lieve crescita (+0,9%) con 121,1 g/Km; 121,2 g/Km nei 5 mesi (+0,8%).

L'analisi delle immatricolazioni di marzo per fascia di CO<sub>2</sub> riflette l'andamento nel mese di auto BEV e PHEV: la fascia 0-20 g/Km rappresenta il 4,3% del mercato, il 2,5% la fascia 21-60 g/Km (rispettivamente 3,6% e 2,5% nel cumulato). La fascia 61-135 g/Km rappresenta il 65,2% (67,9% nel cumulato), mentre la quota delle vetture da 136 a 190 g/Km si porta al 23,8% e quella della fascia oltre i 190 g/Km al 2,3% (rispettivamente 22,1% e 2,1% nei primi 5 mesi).





Roma, 3 giugno 2024

**UNRAE** - Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, è l'Associazione che rappresenta le Case estere operanti sul mercato italiano delle autovetture, dei veicoli commerciali, industriali, autobus, dei rimorchi e semirimorchi. L'UNRAE - dal 2013 parte del SISTAN, il Sistema Statistico Nazionale - è divenuta uno dei più validi interlocutori delle Istituzioni ed è oggi la principale fonte di informazioni e analisi del mercato, costituendo un punto di riferimento per tutti gli operatori del settore. Oggi le 41 Aziende associate - e i loro 61 marchi - fanno parte della filiera della distribuzione e dell'assistenza autorizzata che nel suo complesso fattura oltre 50 miliardi di euro, con un numero di occupati pari a circa 160.000 unità.

# MERCATO ITALIANO DELLE AUTOVETTURE

📅 MAGGIO 2024

**139.581**  
MAGGIO 2024

**149.482**  
MAGGIO 2023

↓ -6,6%

GENNAIO/MAGGIO 2024 **726.311**

GENNAIO/MAGGIO 2023 **702.423**

↑ +3,4%



## UTILIZZATORI

📅 MAGGIO 2024 - metodo UNRAE



	Privati	Autoimm.	Noleggio a lungo termine	Noleggio a breve termine	Società ed Enti
VOLUMI	72.352	17.703	31.573	11.518	8.043
QUOTE	51,2%	12,5%	22,4%	8,2%	5,7%

# ALIMENTAZIONI

5 MAGGIO 2024 - metodo UNRAE



## MERCATO ELETTRICO

5 MAGGIO 2024 - metodo UNRAE

	Volumi	Variazioni	Quote
<b>HEV</b> (FULL + MILD HYBRID)	56.640	+7,7%	40,1%
▷ FULL HYBRID	16.004	+2,7%	11,3%
▷ MILD HYBRID	40.636	+9,8%	28,8%
<b>PHEV</b>	4.598	-34,9%	3,3%
<b>BEV</b>	5.070	-18,3%	3,6%

