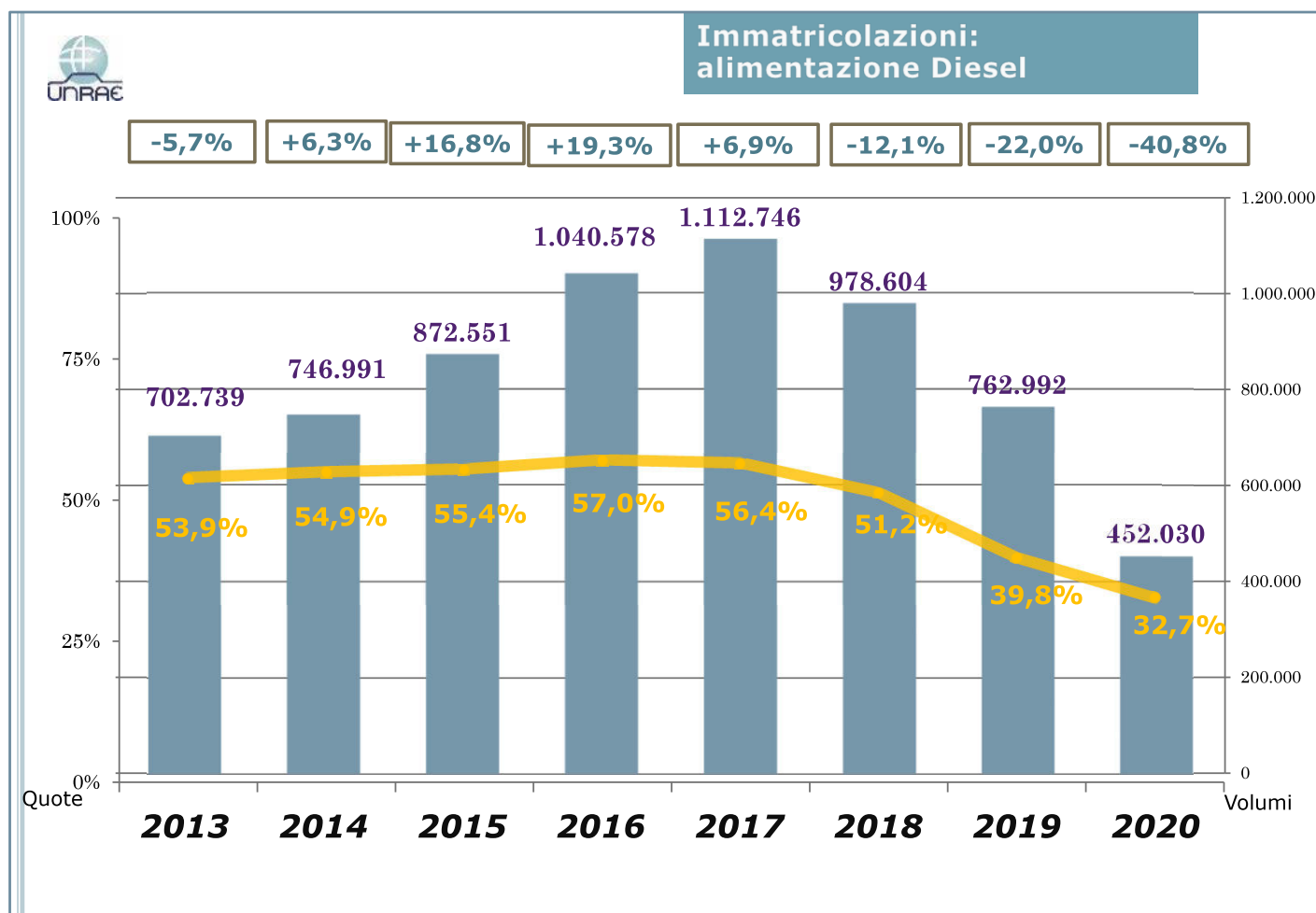
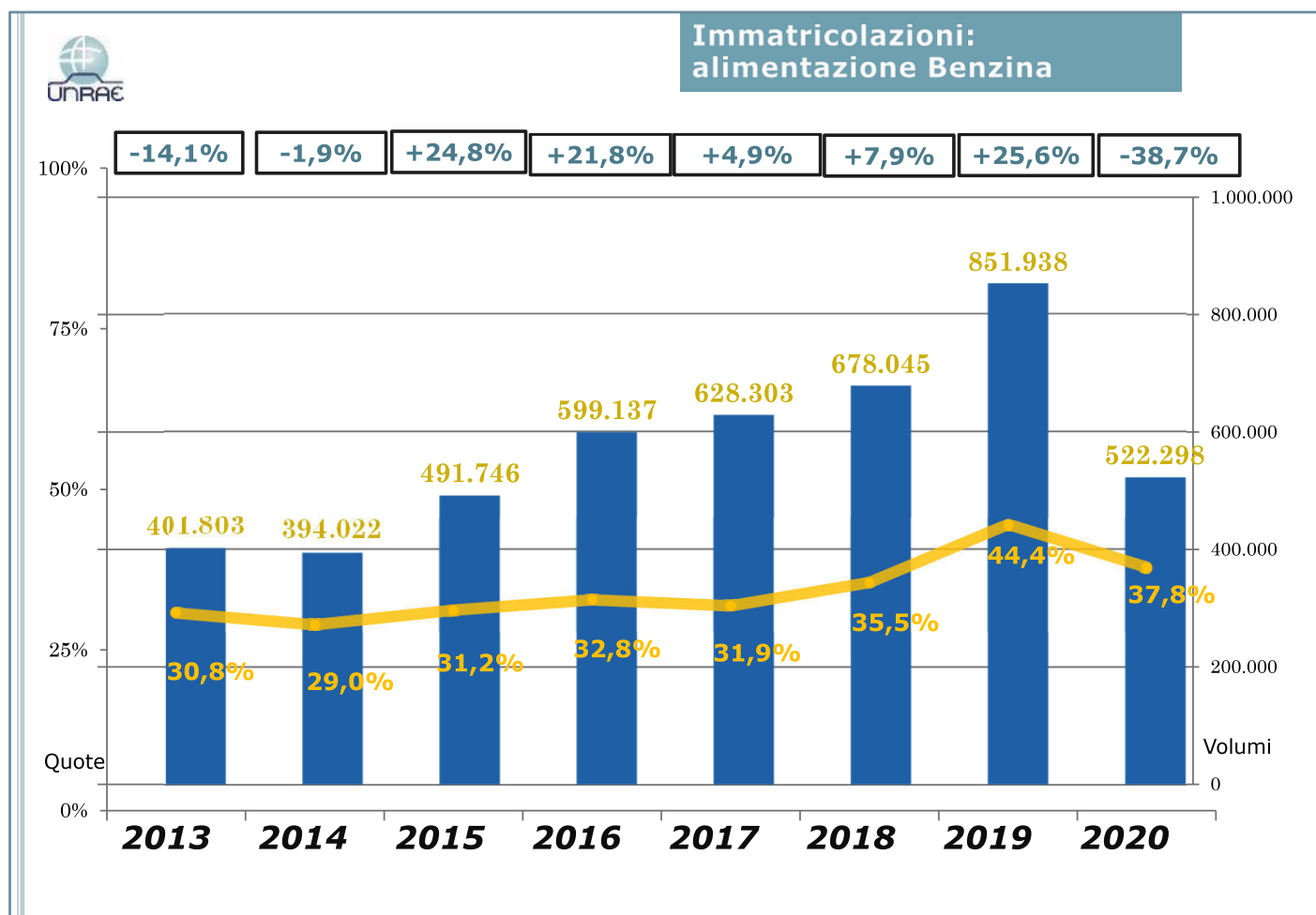


Negli ultimi 30 anni il mercato Italiano delle autovetture ha fatto registrare una media di circa 2.030.000 immatricolazioni, con volumi al di sopra dei 2,2 milioni di unità sino al 2007, anno della crisi finanziaria innescata dal fallimento di Lehman Brothers. Unica eccezione fu il periodo 1993-1996, 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, da cui il mercato si è poi stabilizzato appena al di sopra delle 1.900.000 unità

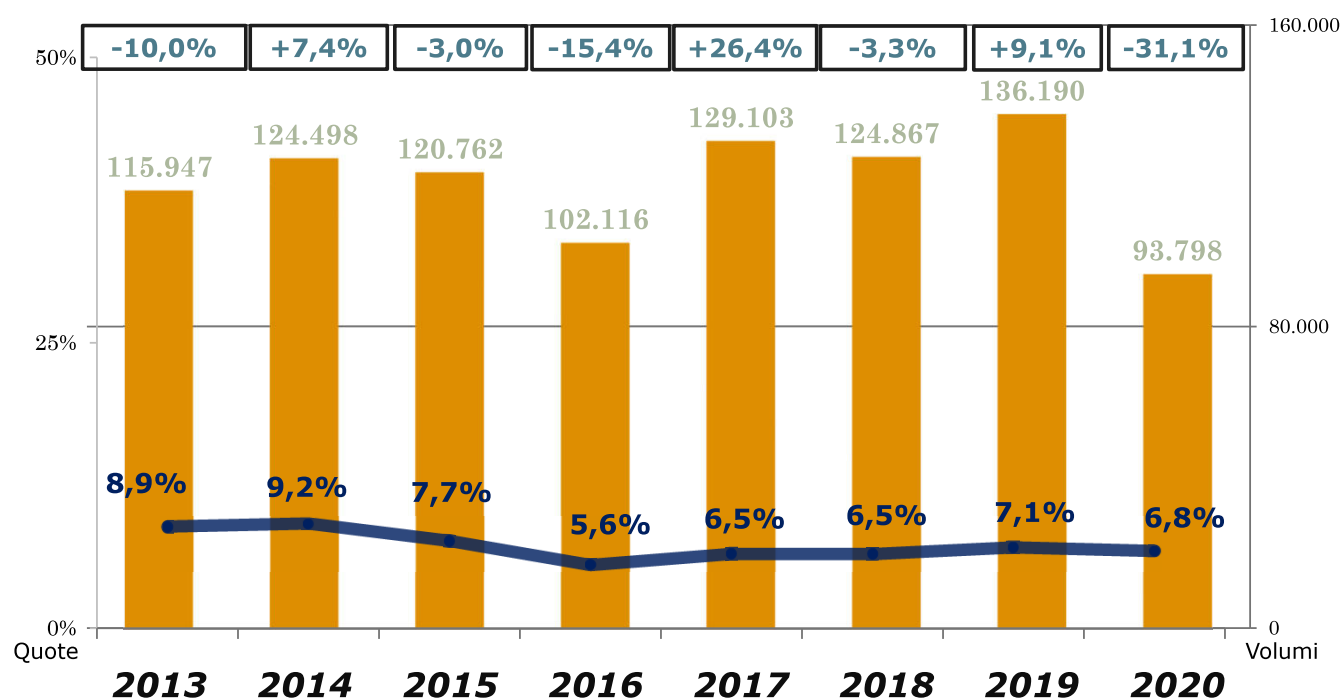


Nel 2020 continua la caduta del diesel, in volume e quota. Dopo il picco di vendite del 2017, campagne di demonizzazione con blocchi alla circolazione, non solo in Italia, stanno spingendo i consumatori verso altre alimentazioni. Nello scorso anno è scesa più del mercato totale la domanda di auto diesel (-41%), con conseguente perdita di quota di mercato, ora al 32,7%. Il calo, con intensità diverse, è stato comune a tutti e 3 i canali di vendita: privati; noleggio; società



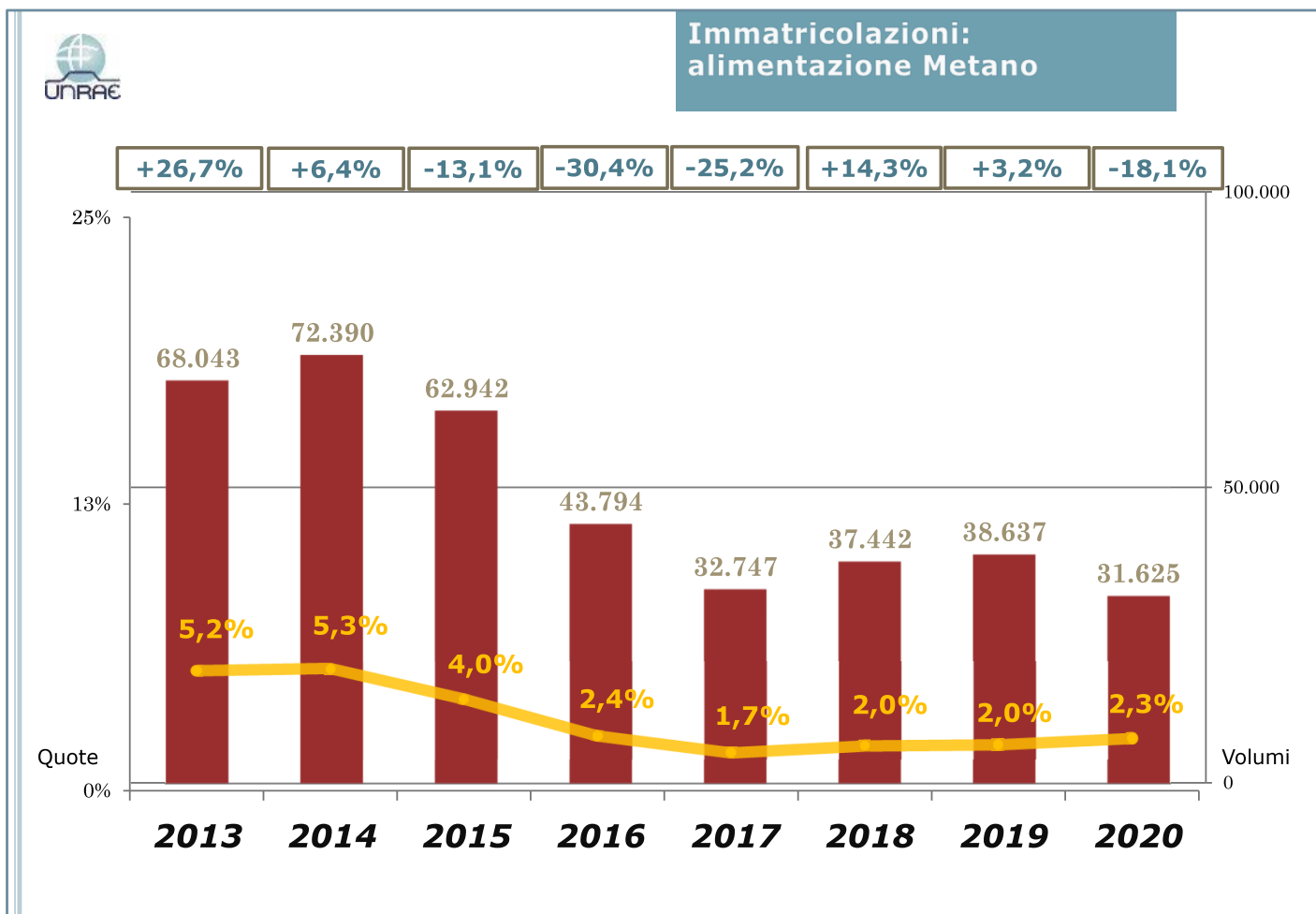
Cala più del mercato totale nel 2020 il benzina (-39%), mantenendo tuttavia la leadership tra le motorizzazioni con una quota di mercato in diminuzione al 37,8%. Seppur con intensità diverse, le vendite di auto benzina subiscono una *debacle* in tutti e 3 i canali

**Immatricolazioni:  
alimentazione GPL**



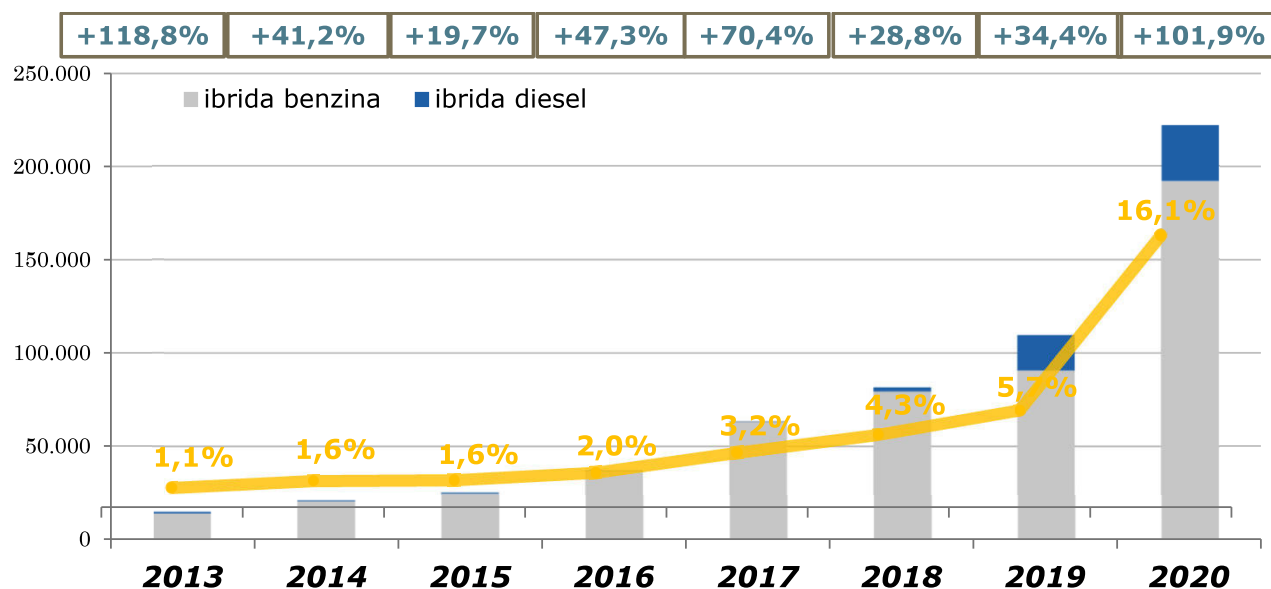
Con un calo delle vendite nel 2020 in linea con il mercato totale (-31%), e una quota di mercato stabile al 6,8%, il GPL si conferma una valida alternativa sia alle alimentazioni tradizionali sia all'elettrificato

**Immatricolazioni:  
alimentazione Metano**



Fa meglio del mercato totale nel 2020 il metano, con una quota che cresce moderatamente, confermando il proprio ruolo di alimentazione di nicchia

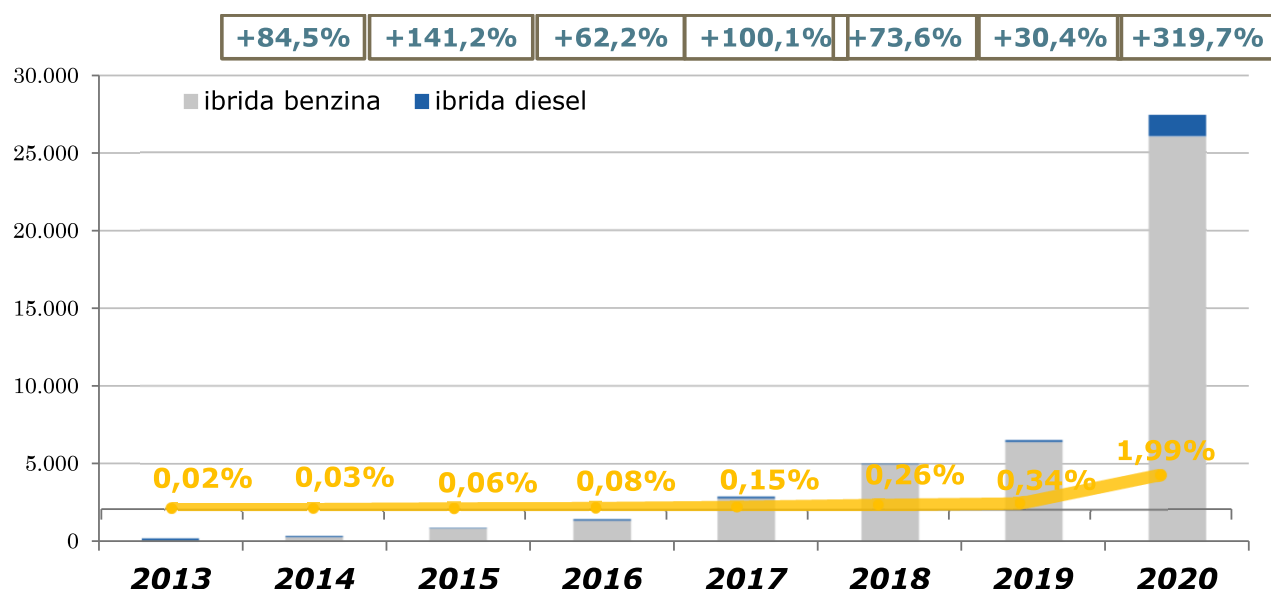
**Immatricolazioni:  
alimentazione Ibrida (HEV)**



IBRIDE HEV	14.956	21.120	25.279	37.246	63.474	81.749	109.880	221.889
di cui <b>Benzina</b>	14.024	20.550	24.687	36.850	63.267	79.504	90.733	191.899
<b>Diesel</b>	932	570	592	396	207	2.245	19.147	29.990

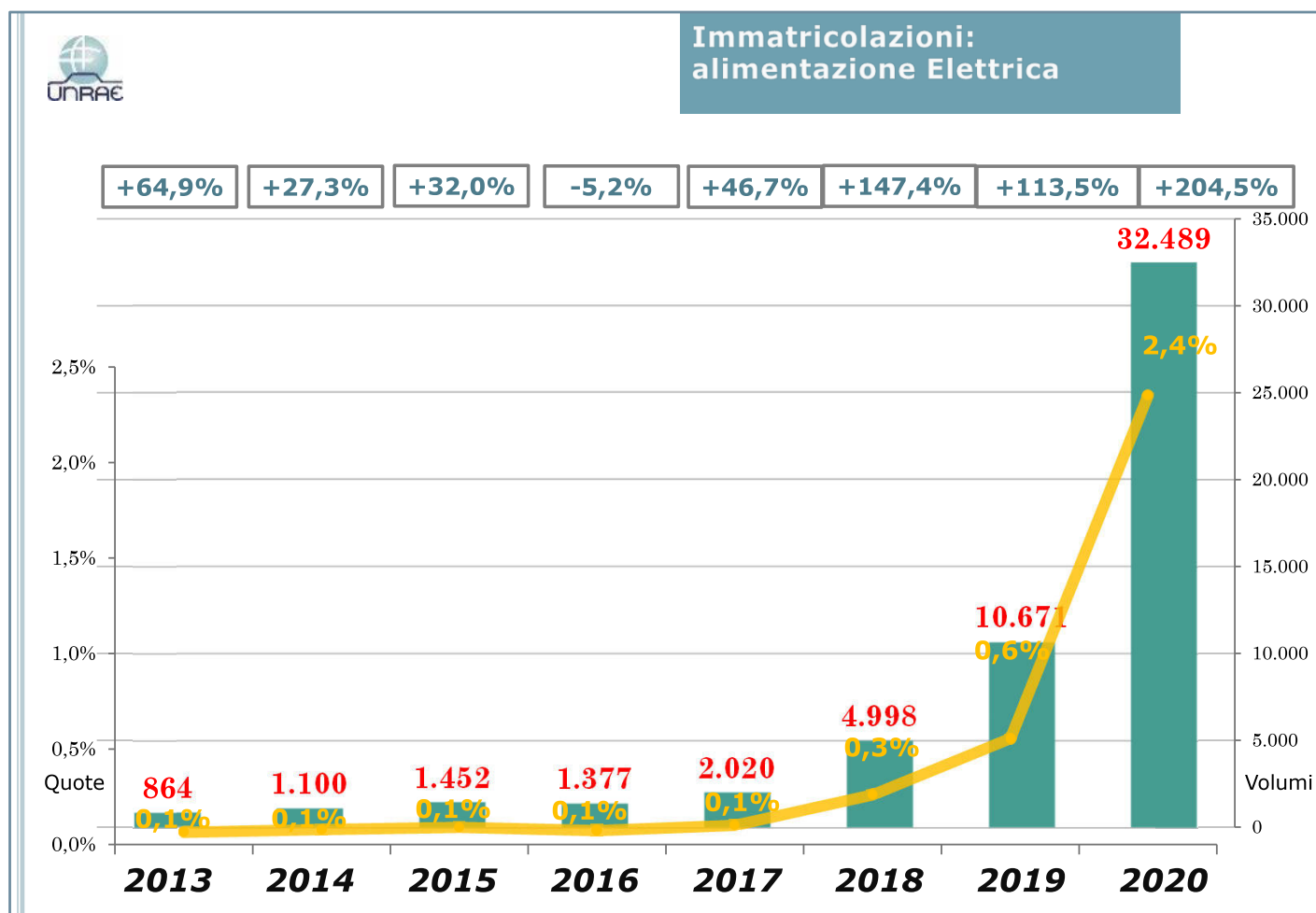
Nonostante il crollo della domanda totale nel 2020, più che raddoppiano le vendite di autovetture ibride HEV, sostenute nella seconda metà dell'anno dagli incentivi statali. Quasi triplica la quota di mercato a scapito delle alimentazioni tradizionali

### Immatricolazioni: alimentazione Ibrida (plug-in)



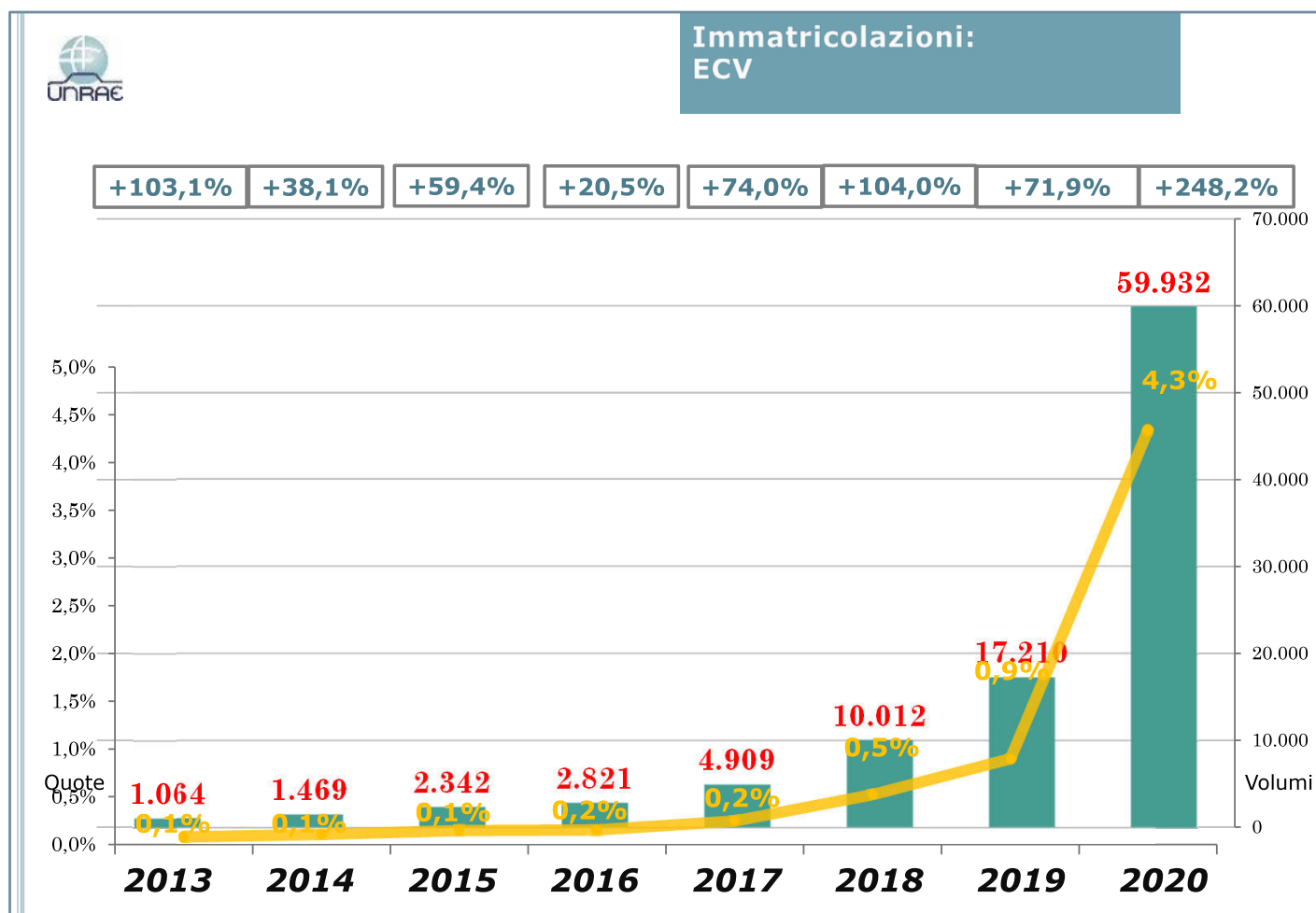
IBRIDE PLUG-IN	200	369	890	1.444	2.889	5.014	6.539	27.443
di cui <b>Benzina</b>	33	282	843	1.348	2.765	4.969	6.403	26.037
<b>Diesel</b>	167	87	47	96	124	45	136	1.406

Nel 2020, con una crescita del 320%, salgono alla quota ancora marginale del 2,0% le auto ibride plug-in, che beneficiano di Ecobonus e, nel secondo semestre, Superbonus. Le stesse sono interessate dal lancio di nuovi modelli e dal progressivo anche se lento aumento delle infrastrutture di ricarica



Continua nel 2020 la crescita esponenziale delle auto elettriche (+204%) alla quota ancora modesta del 2,4%, sospinte da Ecobonus e, nella seconda metà dell'anno, Superbonus, dalla crescente offerta di prodotti e dalla maggiore, sebbene ancora insufficiente disponibilità di punti di ricarica





In un contesto di forte crisi del mercato, nel 2020 balzano (+248%) le vendite di auto «alla spina», toccando, con 60.000 immatricolazioni, la quota del 4,3%. Tra i fattori a sostegno da segnalare l'Ecobonus e, negli ultimi 5 mesi dell'anno, Superbonus, la crescente offerta di prodotti e la maggiore, sebbene ancora insufficiente disponibilità di punti di ricarica