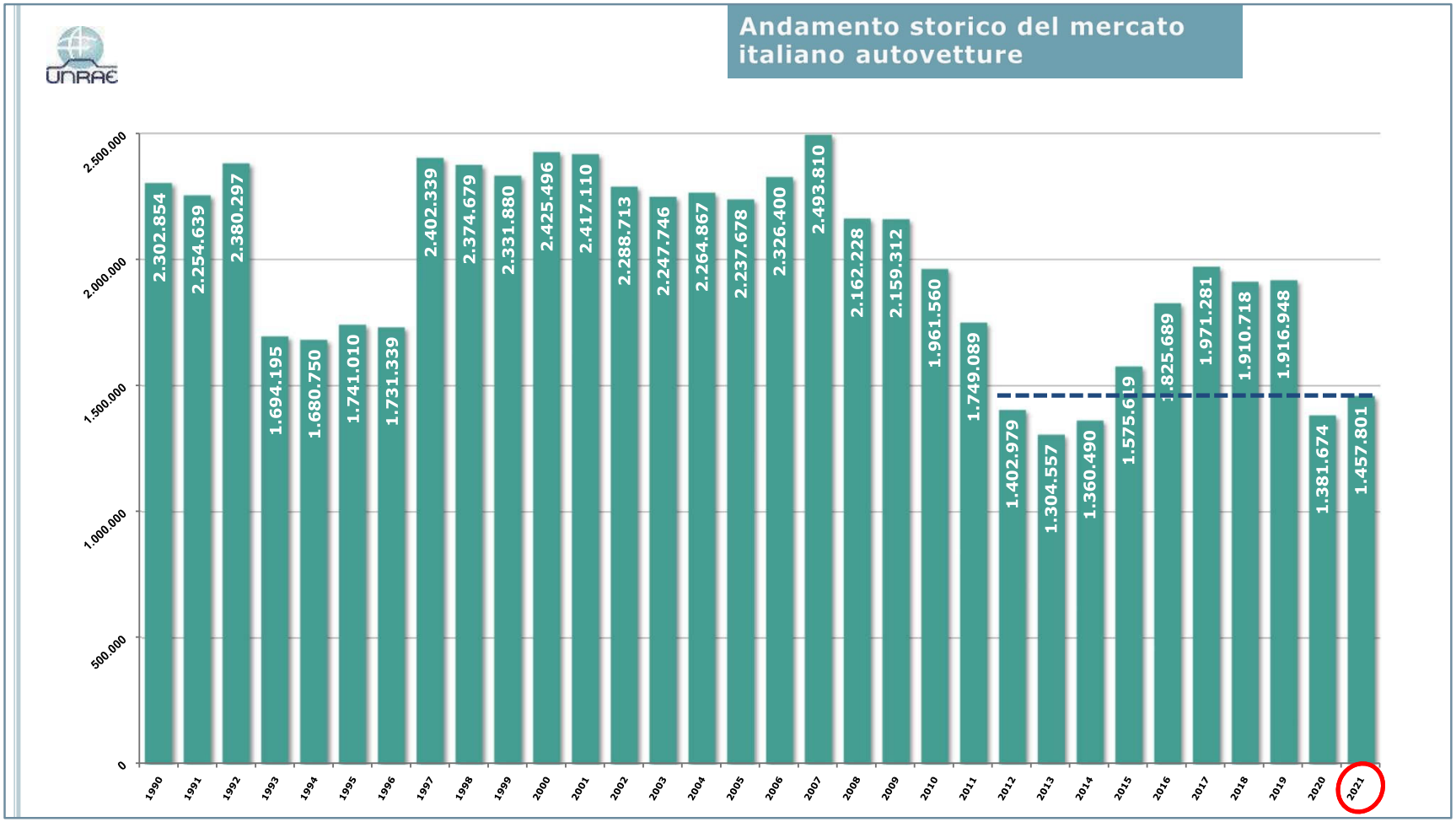
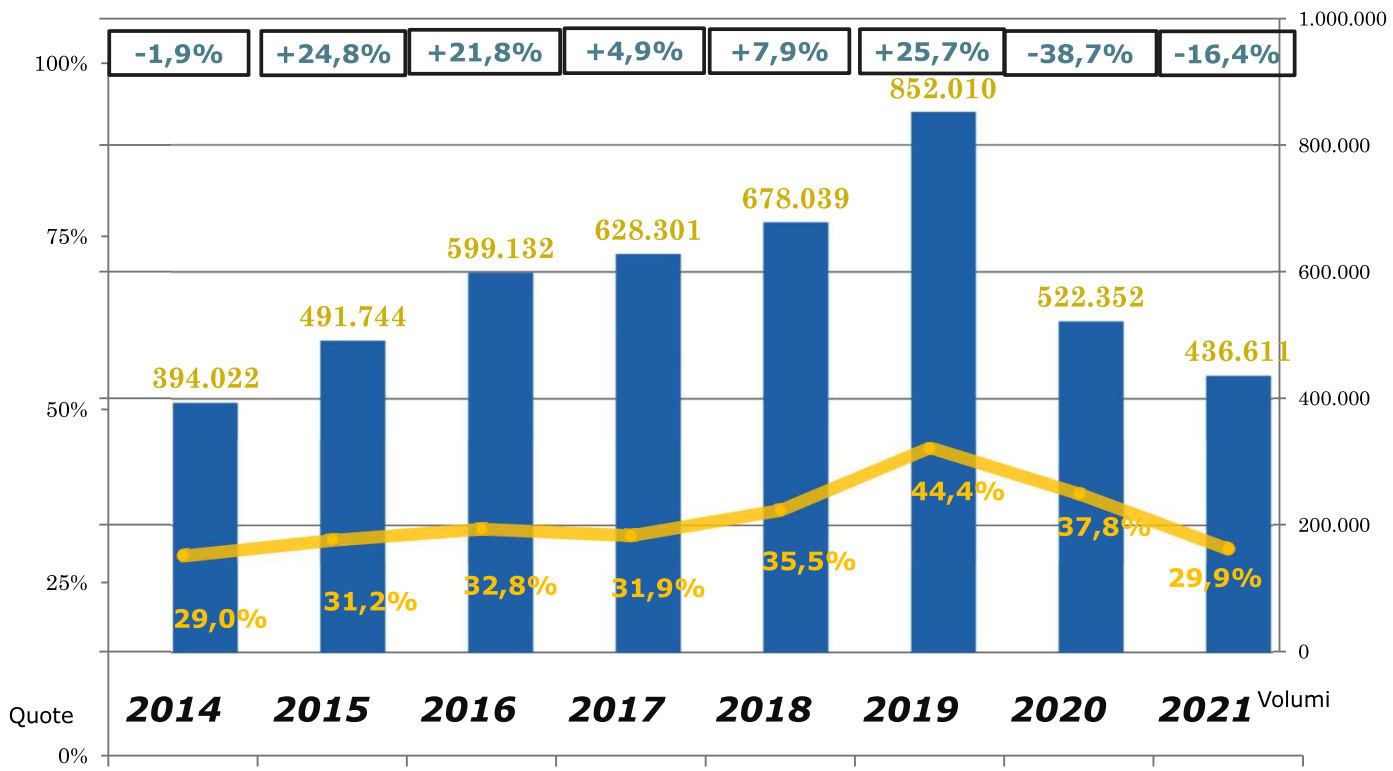
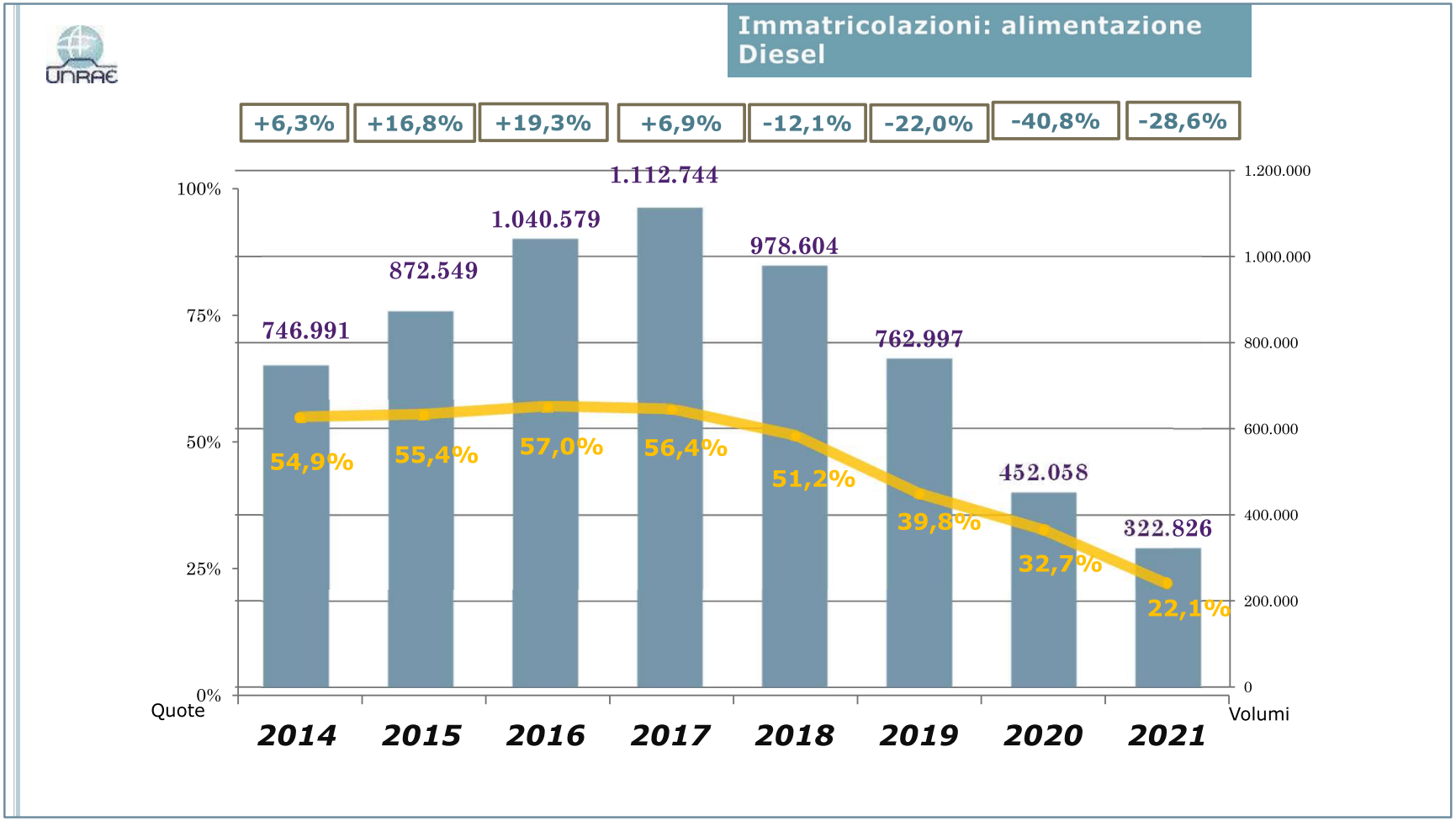


Negli ultimi 30 anni il mercato Italiano delle autovetture ha fatto registrare una media di circa 2.030.000 immatricolazioni, con volumi al di sopra dei 2,2 milioni di unità sino al 2007, anno della crisi finanziaria innescata dal fallimento di Lehman Brothers. Unica eccezione fu il periodo 1993-1996,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

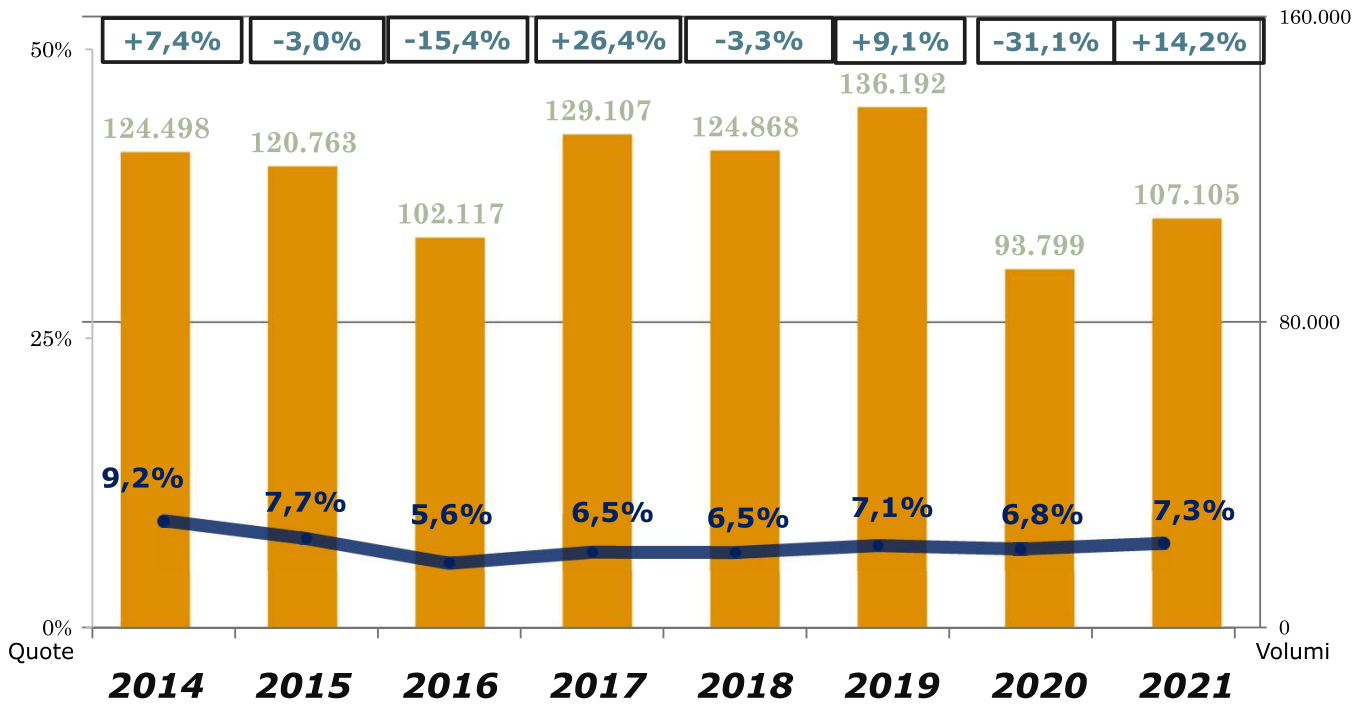


La transizione energetica verso una mobilità a zero emissioni penalizza le motorizzazioni tradizionali: nel 2021 il motore a benzina, pur riuscendo a mantenere la leadership, perde quasi 8 punti di quota, scendendo al 29,9%. Seppur con intensità diverse, le vendite di auto benzina subiscono una *debacle*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

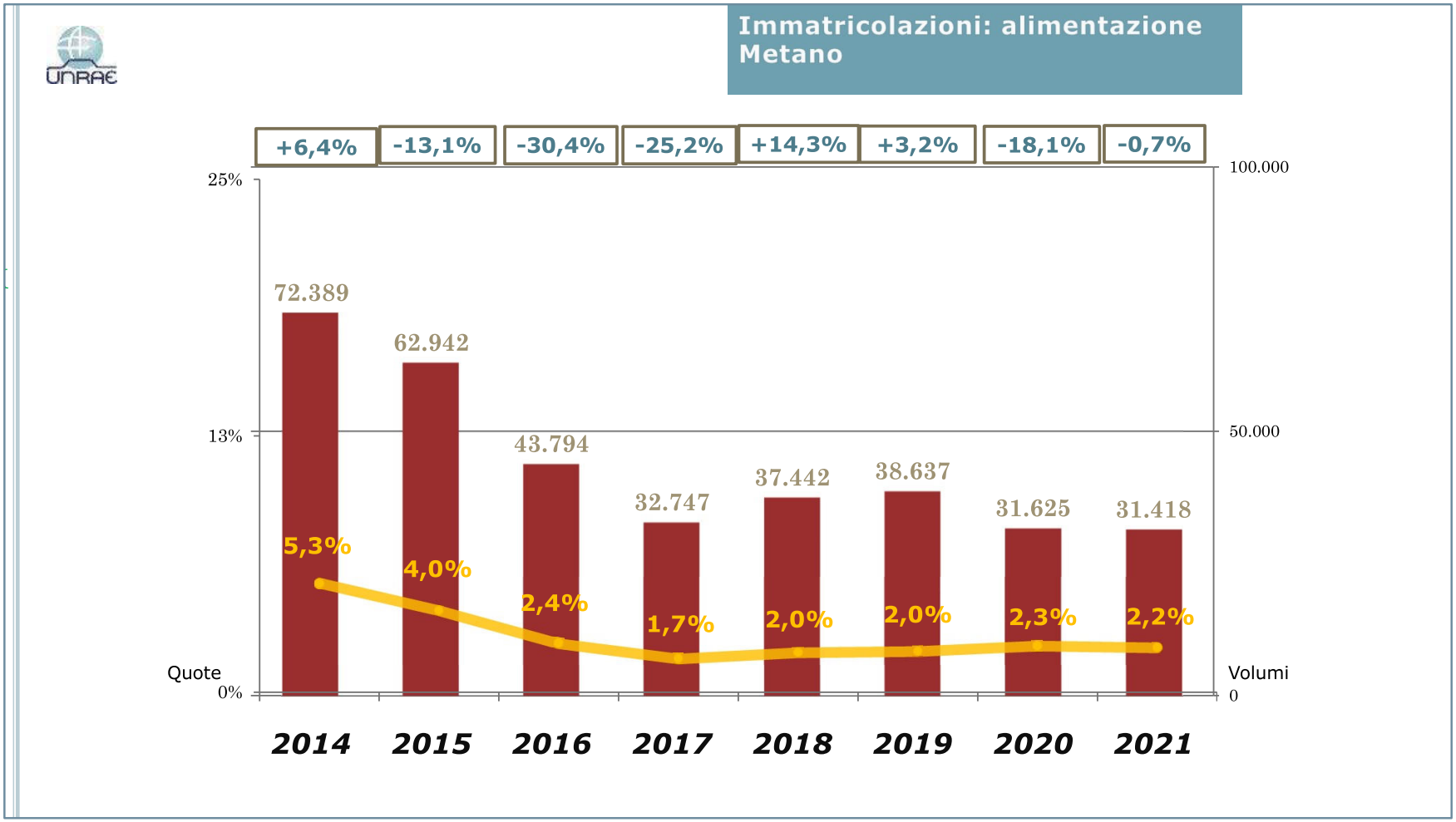


Crolla la penetrazione delle auto diesel fra le preferenze. Dopo il picco di vendite del 2017, le campagne di demonizzazione e il processo di decarbonizzazione, stanno spingendo i consumatori verso altre alimentazioni. Nel 2021 con un rientro vertiginoso dei volumi, la share del diesel perde 10,6 punti, 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

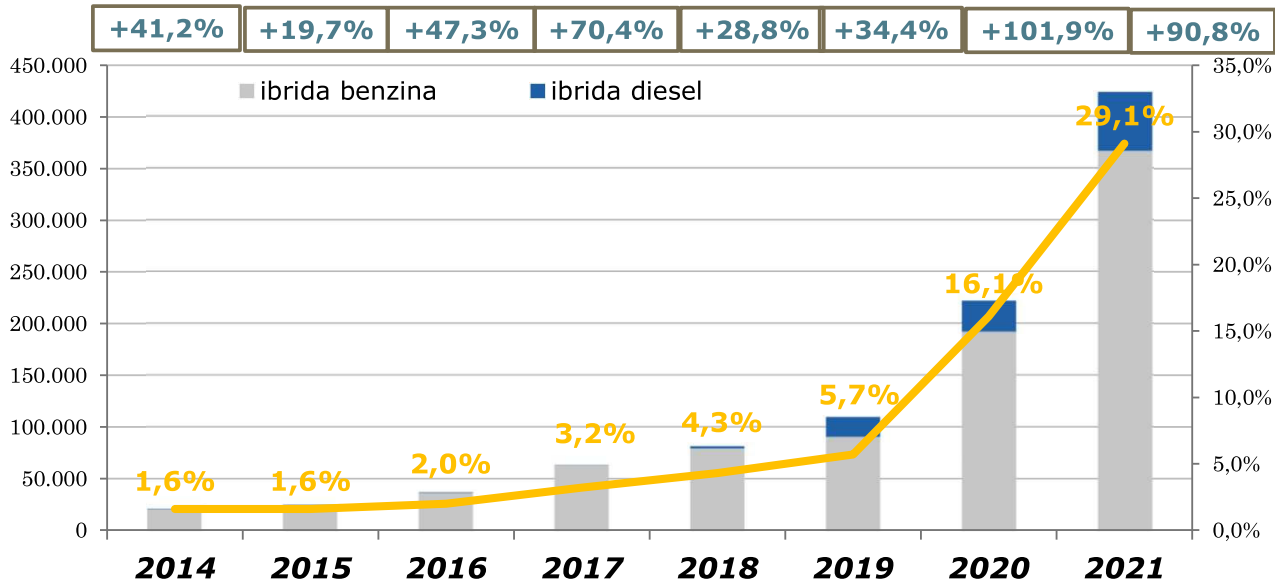


Complice il rialzo dei prezzi dei carburanti tradizionali, nel 2021 il Gpl recupera mezzo punto di rappresentatività (al 7,3%), ritornando sopra la soglia delle 100.000 immatricolazioni, con una crescita in volume del 14,2%.



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

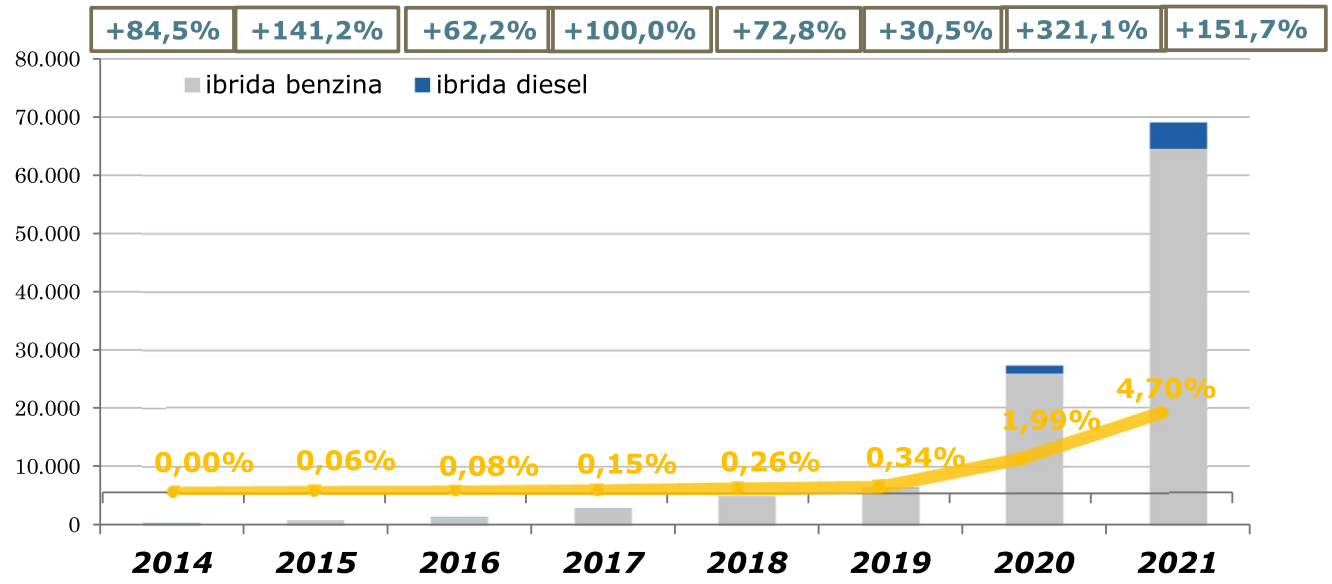
Immatricolazioni: alimentazione Ibrida (HEV)



IBRIDE HEV	21.120	25.279	37.246	63.473	81.775	109.910	221.914	423.520
di cui **Full**						73.096	64.356	102.310
Mild						36.814	157.558	321.210

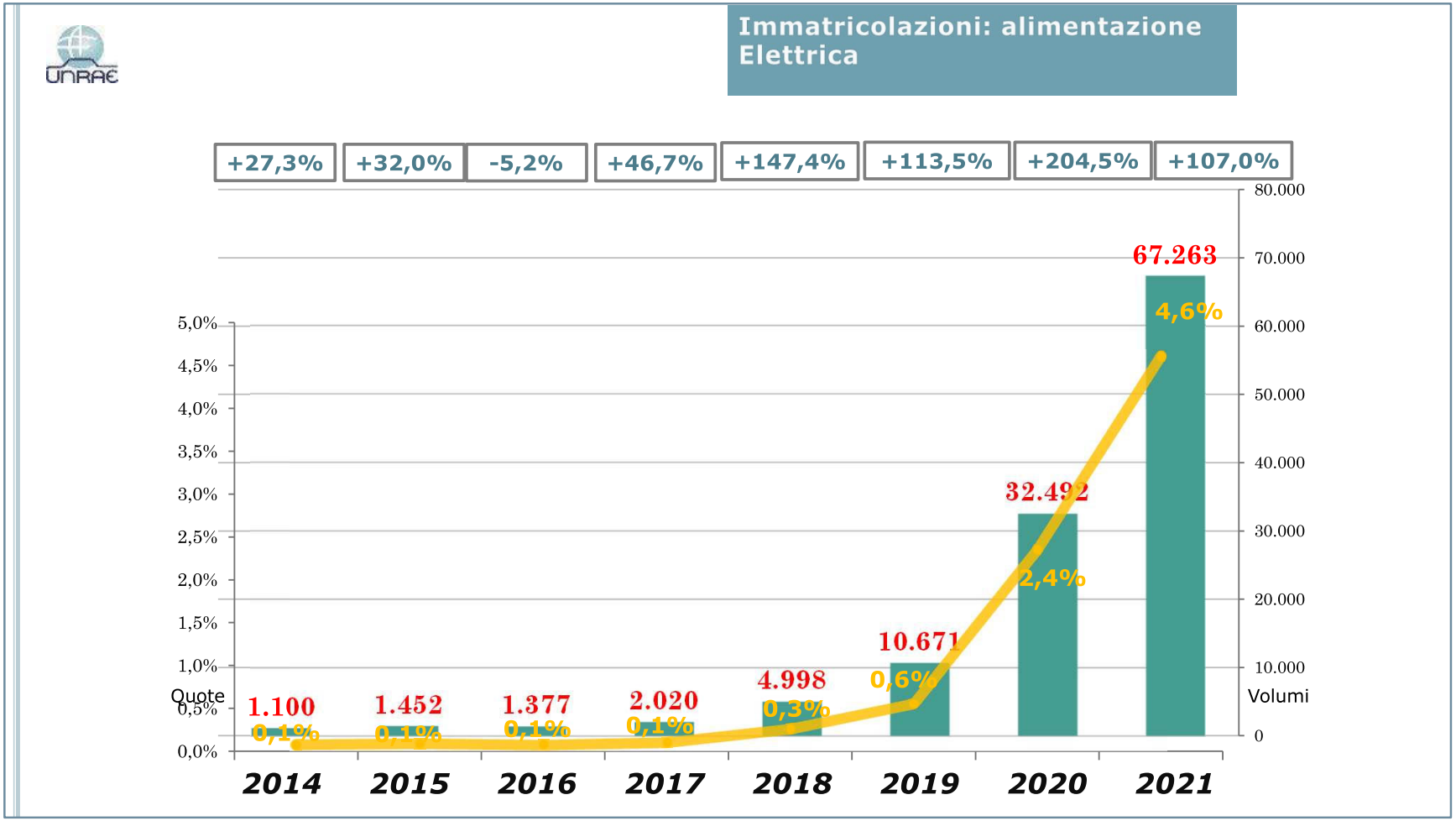
Grazie agli incentivi per la fascia 61-135 g/Km e all'indipendenza dalle infrastrutture di ricarica, le vetture ibride per poche miglia di unità non raggiungono la prima posizione fra le preferenze dei consumatori. Con quasi un raddoppio dei volumi, la loro quota nel 2021 raggiunge il 29,1%, guadagnando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

Immatricolazioni: alimentazione Ibrida (plug-in)

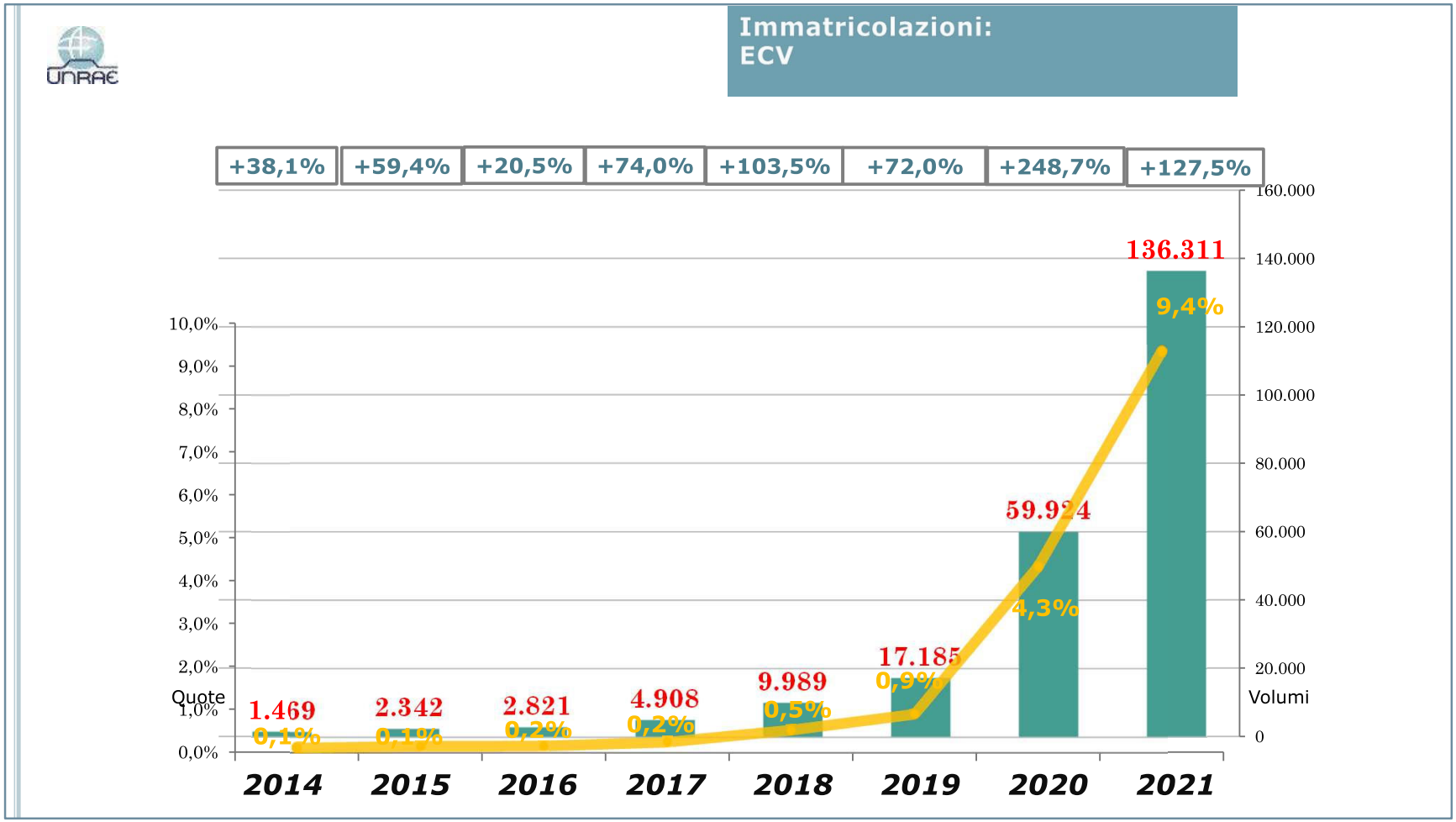


IBRIDE PLUG-IN		369	890	1.444	2.888	4.991	6.514	27.432	69.048
di cui	**Benzina**	282	843	1.348	2.765	4.946	6.378	26.026	64.504
	Diesel	87	47	96	123	45	136	1.406	4.544

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.



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.



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.