

Comunicato Stampa Dataforce Forecast 2025

Mercato Italia Autovetture e Veicoli Commerciali Leggeri

Roma, 13 dicembre 2024

Il 2025 si annuncia come un anno ancora più difficile rispetto al 2024 per il mercato dell'auto: l'industria europea arranca, alle prese con una transizione ecologica che le Istituzioni avevano annunciato in pompa magna, attraverso una road map che si è dimostrata irrealizzabile. Al contrario del legislatore europeo, che ama imporre regole su previsioni che definisce certe e che sistematicamente si dimostrano sbagliate, un analista di mercato serio nella situazione attuale dovrebbe ammettere l'impossibilità di fornire previsioni con un sufficiente grado di attendibilità. Alla fine tutto è ancora nelle mani di chi ha causato il disastro che stiamo vivendo, e non ci riferiamo solo a chi siede a Bruxelles. Inoltre in questi giorni le notizie si rincorrono a ritmo vorticoso, rendendo quasi impossibile ragionare su fatti certi o ipotesi concrete.

Dataforce ha perciò deciso di sviluppare il suo forecast 2025 ipotizzando due scenari profondamente differenti: uno che presuppone l'annullamento delle multe per sfornamento dei limiti imposti di CO₂ nel 2025, l'altro che è basato sui dati che si dovrebbero sviluppare qualora venisse mantenuto l'attuale status quo.

Nel primo caso, che Dataforce ritiene il più probabile in quanto crede nella modifica dell'attuale impianto normativo, si dovrebbero raggiungere 1.623.000 vetture e 185.000 veicoli commerciali leggeri, ovvero un livello di immatricolazioni leggermente superiore a quello a cui ci si sta avviando sul finire dell'anno.

Nel secondo caso, le Passenger Cars precipiterebbero a quota 1.109.000 unità e i veicoli commerciali leggeri attorno a 120.000 nuove targhe, oltre mezzo milione di auto nuove in meno rispetto alla previsione più ottimistica, con un analogo ridimensionamento del mercato LCV. In ogni caso, un volume ancora lontano dall'evitare il pagamento delle multe.

Abbiamo inoltre deciso di non pubblicare le nostre simulazioni sui singoli canali di vendita per concentrarci sul mix delle varie tipologie di alimentazione, perché è qui che si gioca la partita.

Mercato Italia Passenger Cars		Forecast 2025 best scenario		MS% sul mercato e mix alimentazione	
Benzina	Benzina	803.000	458.000	49,5%	57,0%
	Mild-Hybrid Benzina		345.000		43,0%
Diesel	Diesel + Biodiesel	271.000	203.000	16,7%	74,9%
	Mild-Hybrid Diesel		68.000		25,1%
Elettriche	Elettriche pure	114.000	114.000	7,0%	100,0%
Ibride	Ibride chiuse	284.000	211.000	17,5%	74,3%
	Ibride plug-in		73.000		25,7%
Altre alimentazioni	Metano	151.000	1.000	9,3%	0,7%
	GPL		150.000		99,3%
Mercato Italia Passenger Cars		1.623.000		100,0%	

FORECAST 2025 PASSENGER CARS (BEST SCENARIO)

Puntare a **1.623.000 vetture**, pur raddoppiando il volume di BEV vendute, significa valorizzare il “contributo” dell’Italia nelle casse della EU in **3,3 miliardi di euro di sanzioni**. Per quanto i singoli costruttori sicuramente punteranno a una sorta di compensazione con i paesi più virtuosi, questo prezzo resta troppo alto per essere accettabile.

Lo scenario è invece ragionevole nel prevedere una **quota di BEV** assolutamente raggiungibile: il **7%** di market share, ovvero 3 punti in più rispetto all’attuale 4,1% (dato cumulativo 2024 riferito ai primi giorni di dicembre) e anche rispetto alla quota media delle auto elettriche negli ultimi 4 anni (3,8%). Anche perché dovrebbero esserci “in canna” **circa 25.000 BEV in consegna che verranno posticipate come immatricolazione al 2025**.

Un altro fattore che viene tenuto in conto è la **nuova normativa sul fringe benefit delle auto aziendali**, che Dataforce critica fortemente: se effettivamente entrasse in vigore come previsto dall’attuale bozza della Legge di Bilancio 2025 (in fase di discussione in Parlamento), porterebbe alla **sostituzione del criterio di calcolo dei coefficienti del benefit** sulle auto in uso promiscuo dal precedente basato sulle **emissioni di CO₂** a quello che prende in considerazione la **tipologia di alimentazione, riducendo la tassazione per le auto elettriche e per le plug-in hybrid, ma aumentandola** (in media di 1.600 euro all’anno, con un incremento del 67% - Fonte Aniasa) **per tutte le altre alimentazioni**, che costituiscono oggi l’86,7% delle immatricolazioni auto aziendali (fonte: Dataforce gennaio-settembre 2024). La conseguenza di questa scellerata ipotesi potrebbe portare a un **calo delle immatricolazioni di NLT nel 2025 pari al 30%**, sempre secondo Aniasa, perché molte aziende potrebbero prolungare i contratti in essere (il nuovo sistema di calcolo varrà soltanto per le nuove immatricolazioni), rinunciando alla sostituzione e salvandosi dal salasso.

L’esempio da seguire sarebbe, forse, quello francese, che dal 2025 modulerà il sistema di tassazione sulla base della massa in ordine di marcia, penalizzando le auto più pesanti, perché il peso è senza dubbio uno degli elementi che più contribuisce all’inquinamento, a prescindere dall’alimentazione. **Oltralpe verranno, per esempio, penalizzate le plug-in hybrid con massa superiore ai 1.800 kg** (ossia la maggior parte del mercato delle auto alla spina)

Veniamo ai numeri per alimentazione: **l’anno prossimo dovrebbero essere targate 803.000 auto a benzina**, con una market share del 49,5% (inferiore di circa 2 punti rispetto al 2024, ma di poco superiore alla media degli ultimi 5 anni). **Un paio di punti di quota in meno anche per il diesel** (con 271.000 nuove targhe): dal 19,6 di quest’anno al 16,7% (la media 2020-2024 è stata del 25,5%). Le **elettriche** dovrebbero arrivare al 7% (ricordiamo che, per non pagare sanzioni, la media prevista in Europa è di una quota BEV pari al 25%), mentre le **ibride “vere”** dovrebbero salire al 17,5% (quest’anno sono al 15,3%), percentuale corrispondente a 284.000 immatricolazioni, con un mix tra **full hybrid e plug-in hybrid** del 74,3% per le ibride “chiuse” e del 25,7% per quelle “alla spina”. Inalterata, rispetto al 2024, la quota delle **auto a gas**: 9,3%, cioè 151.000 unità.

FORECAST 2025 LIGHT COMMERCIAL VEHICLES (BEST SCENARIO)

Il mercato dei veicoli commerciali leggeri l’anno prossimo potrebbe raggiungere le 185.000 immatricolazioni, confermandosi sui risultati del 2024 e leggermente sotto il 2023 (187.000 nuove targhe). Il **diesel** rimarrà di gran lunga l’alimentazione più diffusa nelle nuove immatricolazioni, pari all’86,9%, mezzo punto in meno per gli **LCV a benzina** (6,2%), in leggera crescita gli **elettrici puri** (2,7%, con un incremento di 0,8 punti), in calo trascurabile gli **ibridi full e plug-in** (da 1,6% a 1,4%) e pressoché stabili i **veicoli commerciali a gas** (da 2,9% a 2,8%).

Mercato Italia Light Commercial Vehicles		Forecast 2025 best scenario		MS% sul mercato e mix alimentazione	
Benzina	Benzina	11.500	6.500	6,2%	56,5%
	Mild-Hybrid Benzina		5.000		43,5%
Diesel	Diesel + Biodiesel	160.800	155.000	86,9%	96,4%
	Mild-Hybrid Diesel		5.800		3,6%
Elettriche	Elettriche pure	5.000	5.000	2,7%	100,0%
Ibride	Ibride chiuse	2.600	2.500	1,4%	96,2%
	Ibride plug-in		100		3,8%
Altre alimentazioni	Metano	5.100	100	2,8%	2,0%
	GPL		5.000		98,0%
Mercato Italia Light Commercial Vehicles		185.000		100,0%	

FORECAST 2025 PASSENGER CARS (WORST SCENARIO)

Veniamo ora allo scenario che **prevede un mercato Passenger Cars ridotto di un terzo rispetto a quest'anno** e in calo del 23% nei confronti della media degli ultimi 4 anni. **1.109.000 nuove targhe** sarebbe un risultato tanto orribile quanto concreto se non cambieranno le regole: per trovare un dato peggiore (peraltro di poco) occorre tornare indietro al 1975, in piena prima crisi petrolifera, periodo di domeniche a piedi e di targhe alterne. Qualora il mercato dell'auto crollasse a questi volumi, non sarebbe comunque al riparo dalle sanzioni europee: se nell'ipotesi **"best scenario"** Dataforce ha calcolato un mix di vendita che stacca una fattura da **3,3 miliardi di euro di multe**, nel **"worst scenario"** si arriverebbe comunque a **oltre 1,8 miliardi**.

Mercato Italia Passenger Cars		Forecast 2025 worst scenario		MS% sul mercato e mix alimentazione	
Benzina	Benzina	492.500	278.200	44,4%	56,5%
	Mild-Hybrid Benzina		214.300		43,5%
Diesel	Diesel + Biodiesel	257.500	187.100	23,2%	72,7%
	Mild-Hybrid Diesel		70.400		27,3%
Elettriche	Elettriche pure	114.000	114.000	10,3%	100,0%
Ibride	Ibride chiuse	161.200	87.600	14,5%	54,3%
	Ibride plug-in		73.600		45,7%
Altre alimentazioni	Metano	83.800	500	7,6%	0,6%
	GPL		83.300		99,4%
Mercato Italia Passenger Cars		1.109.000		100,0%	

Il presupposto di questo forecast è l'eliminazione di una variabile, il massimo volume di BEV raggiungibile nel mercato Italia per Dataforce ipotizzato nel "best scenario": 114.000 vetture e 5.000 veicoli commerciali leggeri. Con volumi complessivi crollati, andremmo alla fantascientifica (per l'Italia) **quota di vetture BEV del 10,3% e a una pur forzata ma realistica quota di LCV BEV del 4,2%** rispetto all'attuale 1,9% (gen-nov 2024).

Le **scelte in fatto di alimentazioni degli acquirenti**, più o meno orientate dalle politiche commerciali dei costruttori, dovrebbero essere le seguenti: **auto a benzina** al 44,4% (ben 7,4 punti in meno del 2024), corrispondenti a meno di mezzo milione di nuove targhe. Il **diesel** conserverebbe una quota rilevante, anzi in crescita: dal 19,6% del 2024 al 23,2%, pari a quasi 260.000 immatricolazioni. La market share delle **auto ibride (full+plug-in)** scenderebbe al 14,5%, però con un mix più equilibrato tra le due soluzioni (54,3% per le ibride "chiuse" e 45,7% per le ibride "alla spina"). Sarebbero circa 160.000 immatricolazioni, ossia oltre 120.000 in meno rispetto a quelle ipotizzate nel best scenario e 70.000 in meno di quest'anno. In flessione le **auto a gas** (dal 9,3% al 7,6%).

L'ipotesi di un forecast vetture attorno a **1,1 milioni** di unità è basato anche sull'osservazione di quanto accaduto negli ultimi 4 anni, compresi quindi quelli gravati dalla pandemia Covid-19 e dalla crisi dei microchip. **L'emergenza sanitaria e quella industriale avevano provocato risultati immediati sul crollo delle immatricolazioni: similmente potrebbe accadere, ovviamente con motivazioni differenti, nel 2025.** Se dovesse essere mantenuto lo schema previsto per le sanzioni europee, **gli Oem potrebbero soltanto tentare di limitare i danni**, ma non annullarli del tutto. Il **mix di alimentazioni** ipotizza un calo generalizzato di tutte le alimentazioni endotermiche e un travaso di volumi dalle **full hybrid** alle **plug-in**, perché queste ultime, con un ciclo di omologazione che le premia oltremodo facendo risultare un livello di emissioni di CO2 bassissimo, potrebbero essere incentivate nelle **campagne promozionali degli Oem**, soprattutto nel caso della **mancata conferma degli ecobonus**, e saranno richieste dagli utilizzatori aziendali di fascia alta che le preferiranno alle full-hybrid o alle diesel, **pagando meno fringe ma facendo arrivare fatture delle fuel cards molto più care di qualsiasi altra alimentazione.**

FORECAST 2025 LIGHT COMMERCIAL VEHICLES (WORST SCENARIO)

Mercato Italia Light Commercial Vehicles		Forecast 2025 worst scenario		MS% sul mercato e mix alimentazione	
Benzina	Benzina	8.300	4.600	6,9%	55,4%
	Mild-Hybrid Benzina		3.700		44,6%
Diesel	Diesel + Biodiesel	100.300	96.700	83,4%	96,4%
	Mild-Hybrid Diesel		3.600		3,6%
Elettriche	Elettriche pure	5.000	5.000	4,2%	100,0%
Ibride	Ibride chiuse	3.200	2.500	2,7%	78,1%
	Ibride plug-in		700		21,9%
Altre alimentazioni	Metano	3.400	100	2,8%	2,9%
	GPL		3.300		97,1%
Mercato Italia Light Commercial Vehicles		120.200		100,0%	

Anche nel caso di un crollo verticale del mercato dei mezzi da lavoro, **il diesel rimarrebbe una tipologia di alimentazione imprescindibile**. Dataforce ipotizza una flessione poco accentuata delle immatricolazioni di **LCV a gasolio**: dall'86,8% di quest'anno all'83,4%, ossia un calo attorno ai 2 punti e mezzo di quota. A scendere di oltre un terzo sarebbero invece i volumi. Più che raddoppiata, invece, la market share delle immatricolazioni di **LCV BEV**, che rappresenterebbe anche un incremento delle targhe (fino a superare le 5.000 unità): la quota potrebbe raggiungere il 4,2% (dall'1,9% di quest'anno). Di più sarebbe irrealistico prevedere, pur considerando un incremento significativo della scelta di **BEV** per le consegne nell'ultimo miglio nelle città dove proliferano le ZTL. L'incremento delle immatricolazioni potrebbe riguardare anche i **veicoli commerciali ibridi** (dall'1,6% al 2,7%), ma rimanendo sempre confinati a quote residuali, come per i **BEV**. Anche **l'alimentazione a gas** rimarrà confinata nei piccoli numeri, con un'ulteriore flessione per i mezzi a **metano**.

MEDIE PER ALIMENTAZIONE ANNI 2020-2024 YTD

Mercato Italia Passenger Cars		Media 2020-2024 YTD al 10/12		MS% media sul mercato e mix alimentazione	
Benzina	Benzina	703.578	439.727	48,8%	62,5%
	Mild-Hybrid Benzina		263.852		37,5%
Diesel	Diesel + Biodiesel	367.882	307.863	25,5%	83,7%
	Mild-Hybrid Diesel		60.019		16,3%
Elettriche	Elettriche pure	55.098	55.098	3,8%	100,0%
Ibride	Ibride chiuse	181.743	125.126	12,6%	68,8%
	Ibride plug-in		56.616		31,2%
Altre alimentazioni	Metano	134.422	15.388	9,3%	11,4%
	GPL		119.034		88,6%
Mercato Italia Passenger Cars		1.442.723		100,0%	

Mercato Italia Light Commercial Vehicles		Media 2020-2024 YTD al 10/12		MS% media sul mercato e mix alimentazione	
Benzina	Benzina	11.821	6.794	7,0%	57,5%
	Mild-Hybrid Benzina		5.027		42,5%
Diesel	Diesel + Biodiesel	144.274	138.420	85,5%	95,9%
	Mild-Hybrid Diesel		5.854		4,1%
Elettriche	Elettriche pure	3.638	3.638	2,2%	100,0%
Ibride	Ibride chiuse	2.130	1.687	1,3%	79,2%
	Ibride plug-in		443		20,8%
Altre alimentazioni	Metano	6.862	2.181	4,1%	31,8%
	GPL		4.681		68,2%
Mercato Italia Light Commercial Vehicles		168.725		100,0%	