



Scenari e prospettive del settore auto

Roma, 18 Dicembre 2014

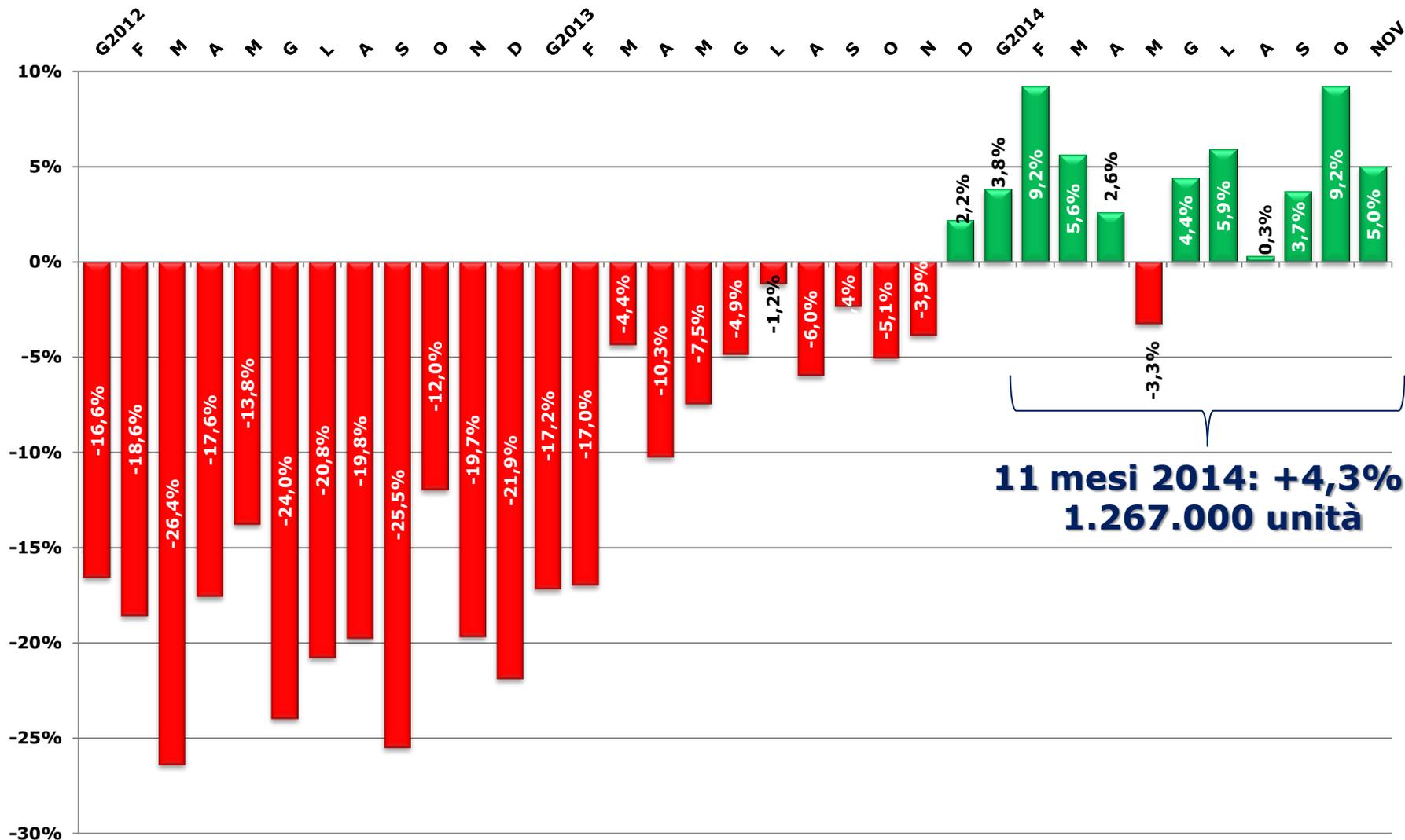
Cristiana Petrucci

Responsabile Centro Studi e Statistiche

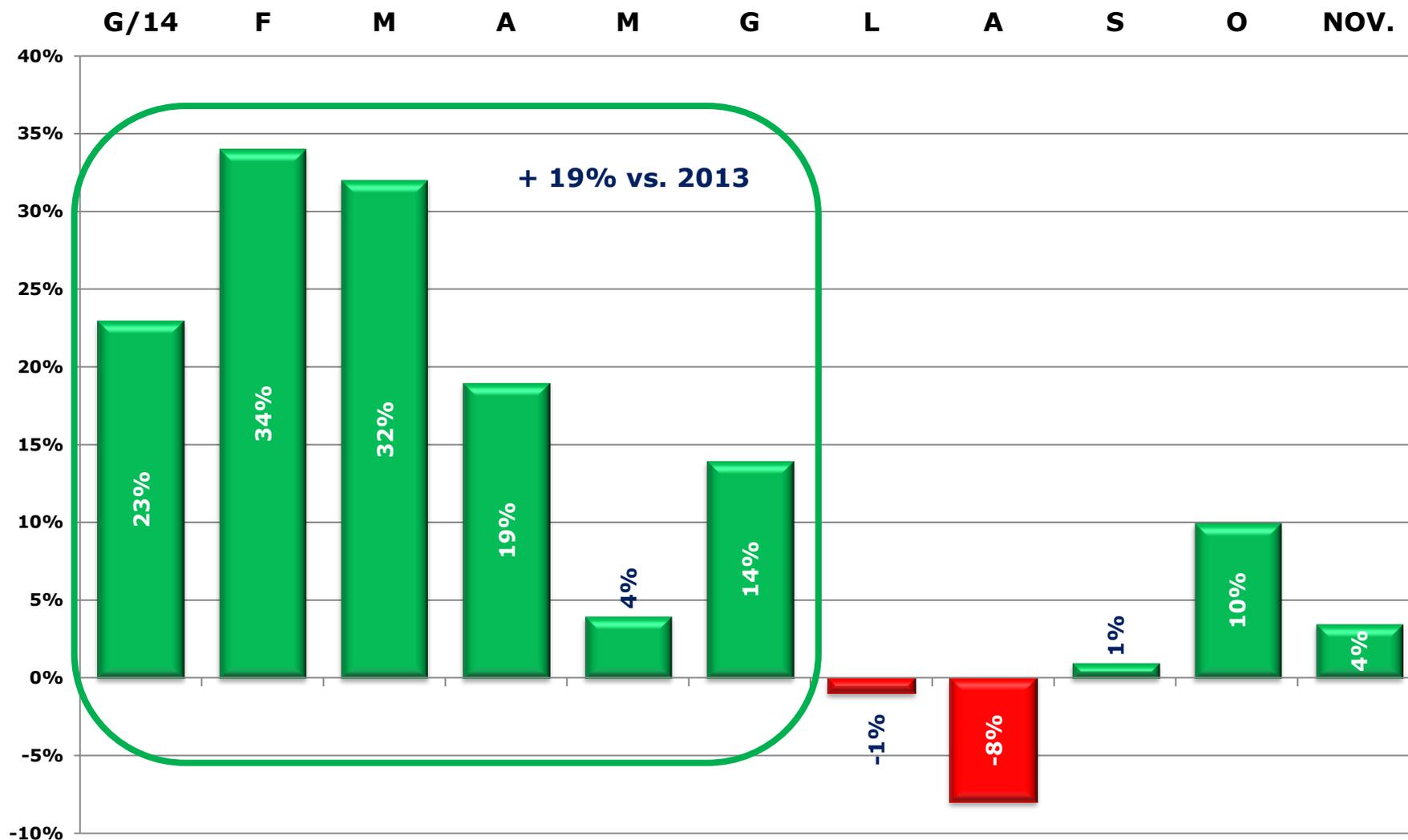
L'UNRAE in numeri

| Auto, Commerciali, Industriali, Bus, Caravan, Autocaravan, Assistenza, Ricambi | |
|---|-----------------|
| Aziende Associate | 45 |
| Marchi rappresentati | 61 |
| Quota mercato Auto | > 70% |
| Quota mercato altri settori | > 50% |

Dopo mesi di crisi, un pò di ossigeno



Il sostegno del noleggio

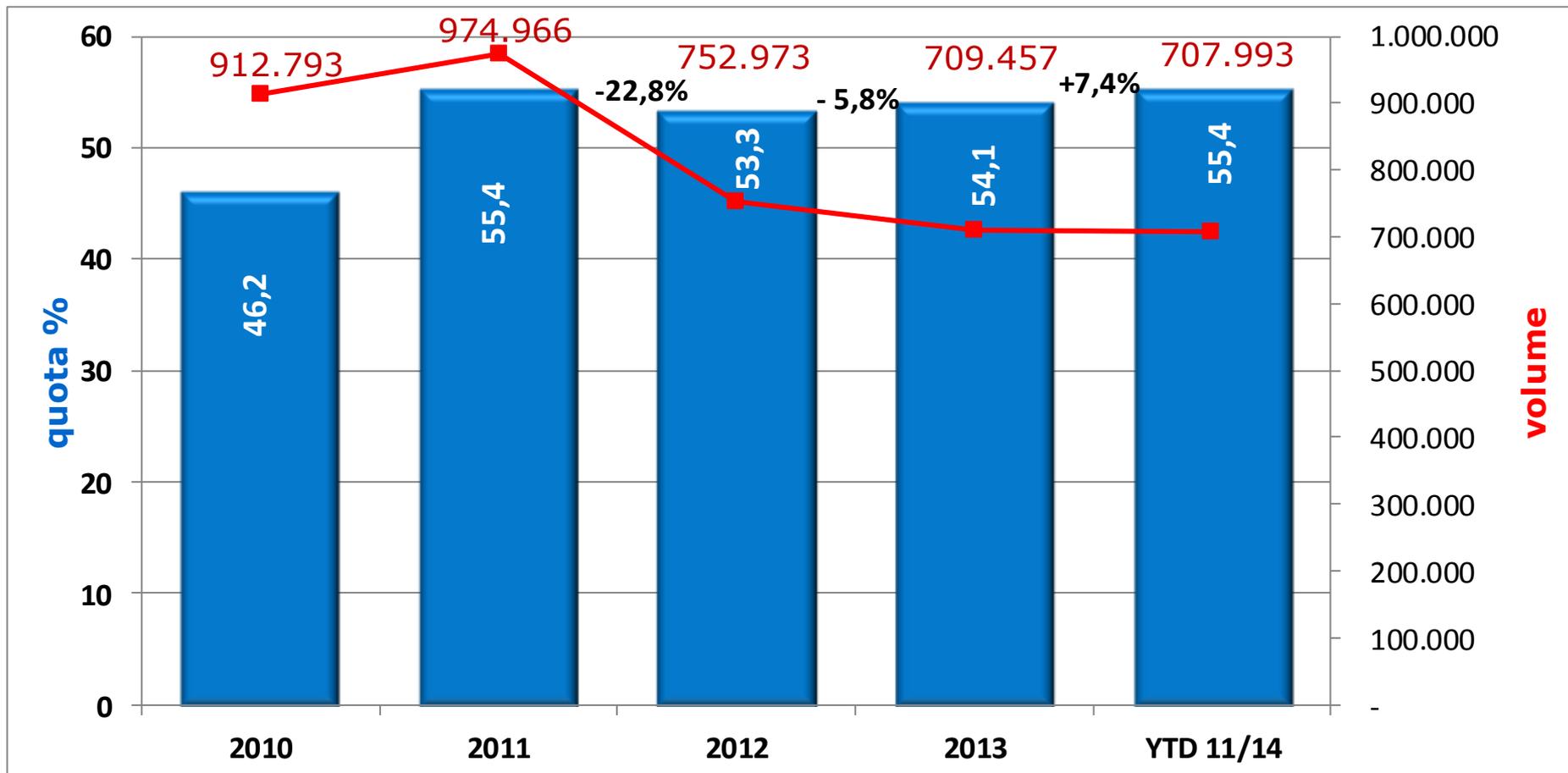


I canali di vendita: le famiglie

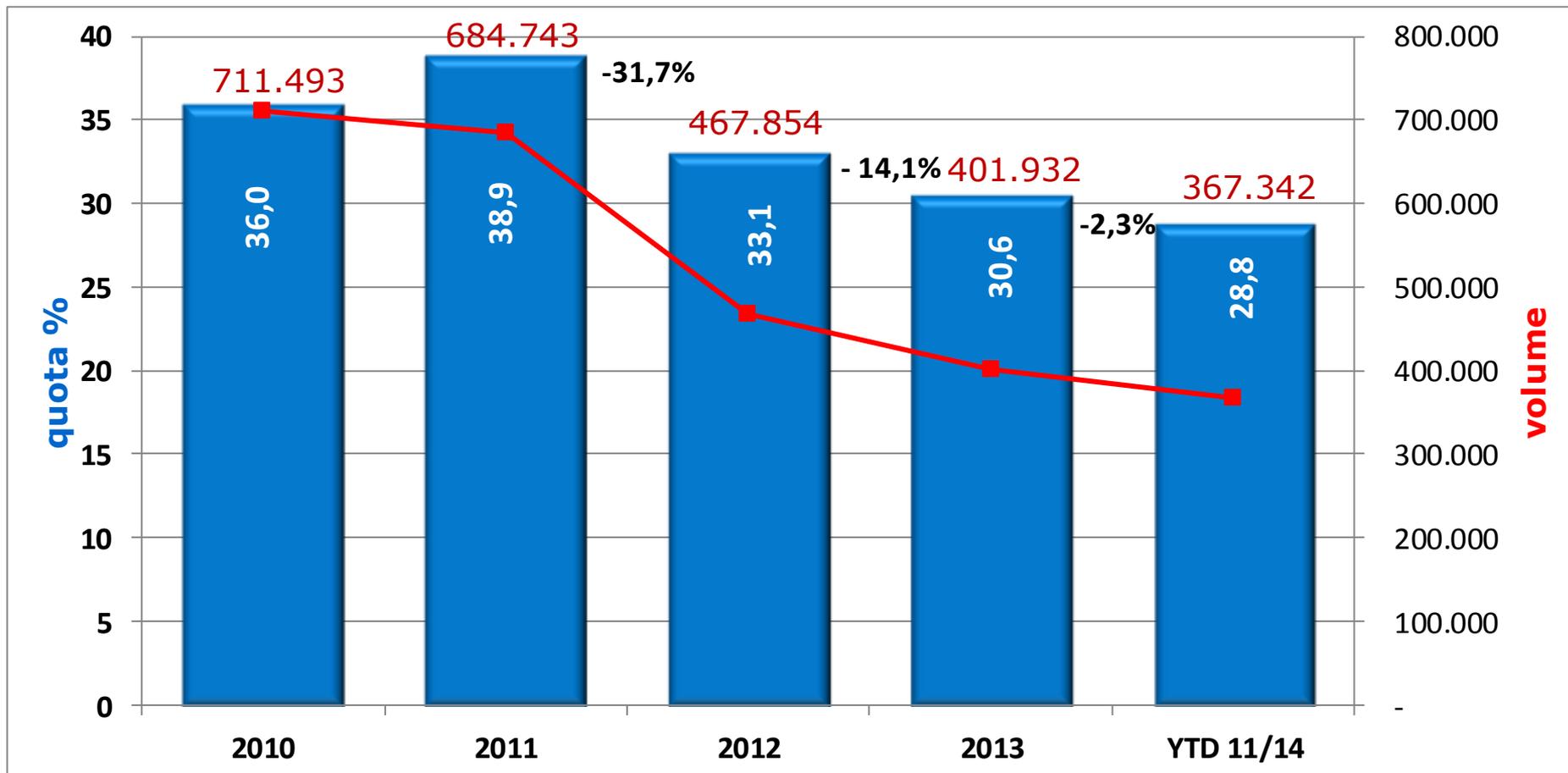
| | 11 Mesi | Ottobre + Novembre |
|-------------------|---------------|-----------------------|
| 2014 | 792.413 | 150.492 |
| 2013 | 774.326 | 135.129 |
| Differenza | 18.087 | 15.363 |



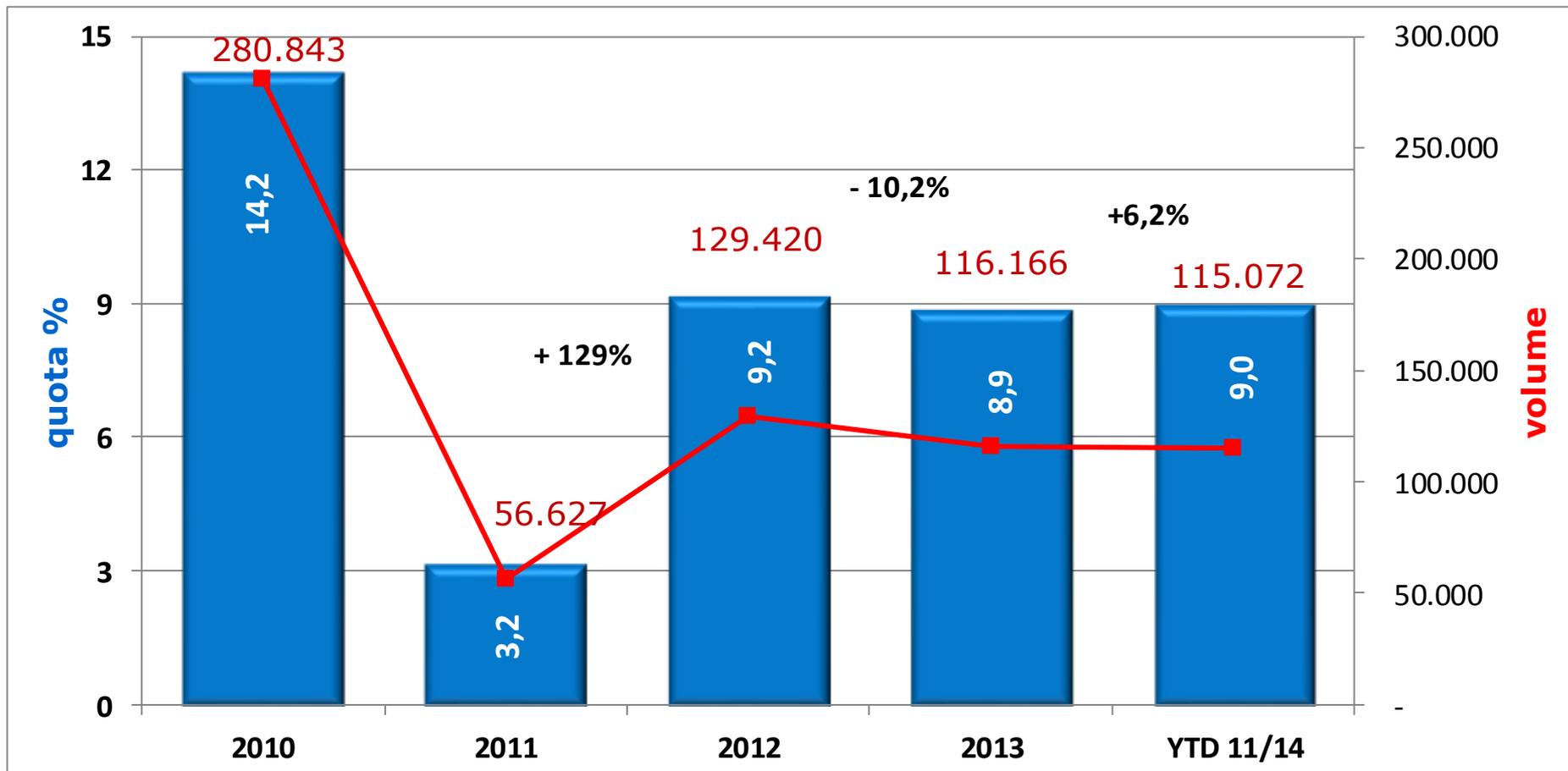
Il trend delle motorizzazioni: Diesel



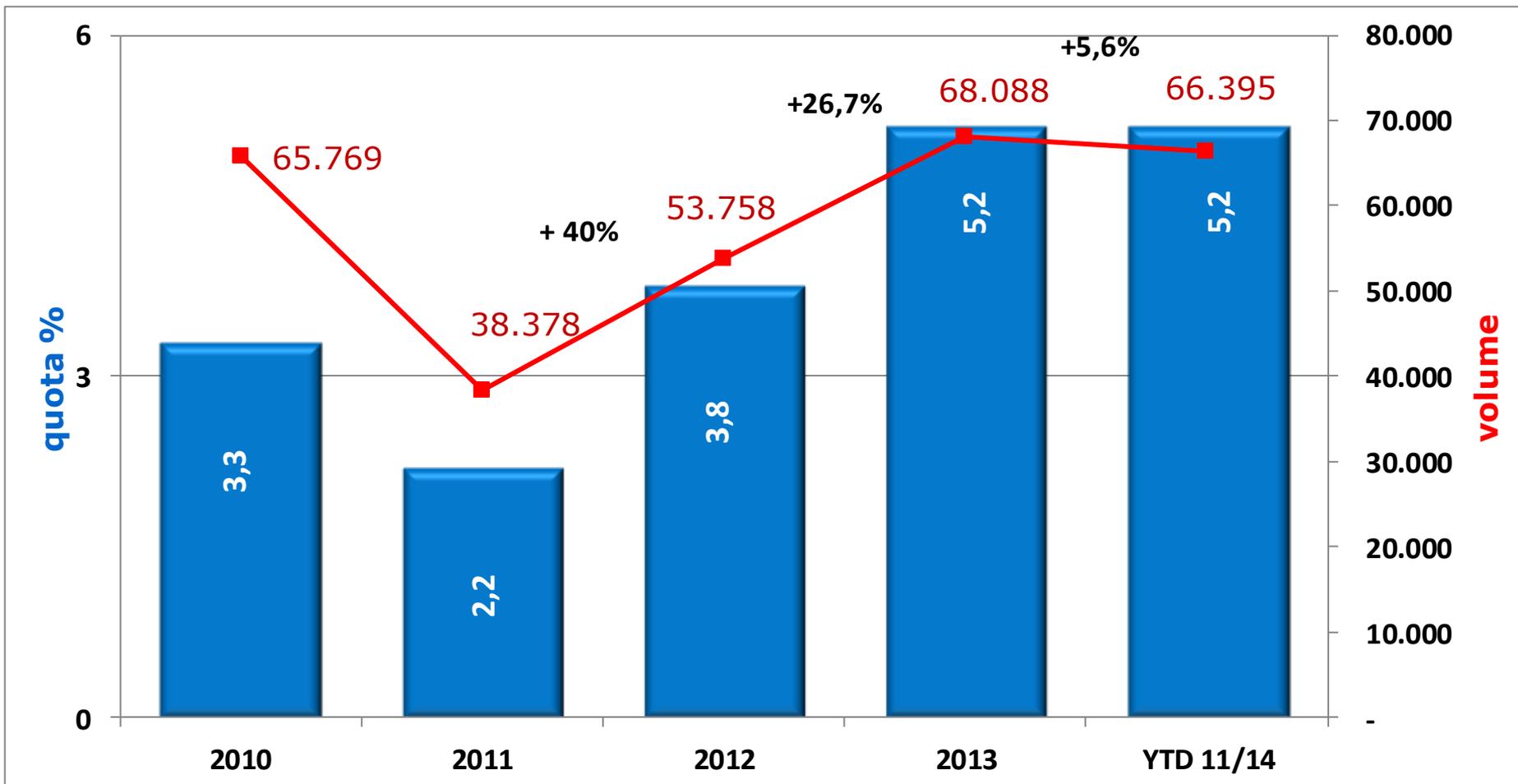
Il trend delle motorizzazioni: Benzina



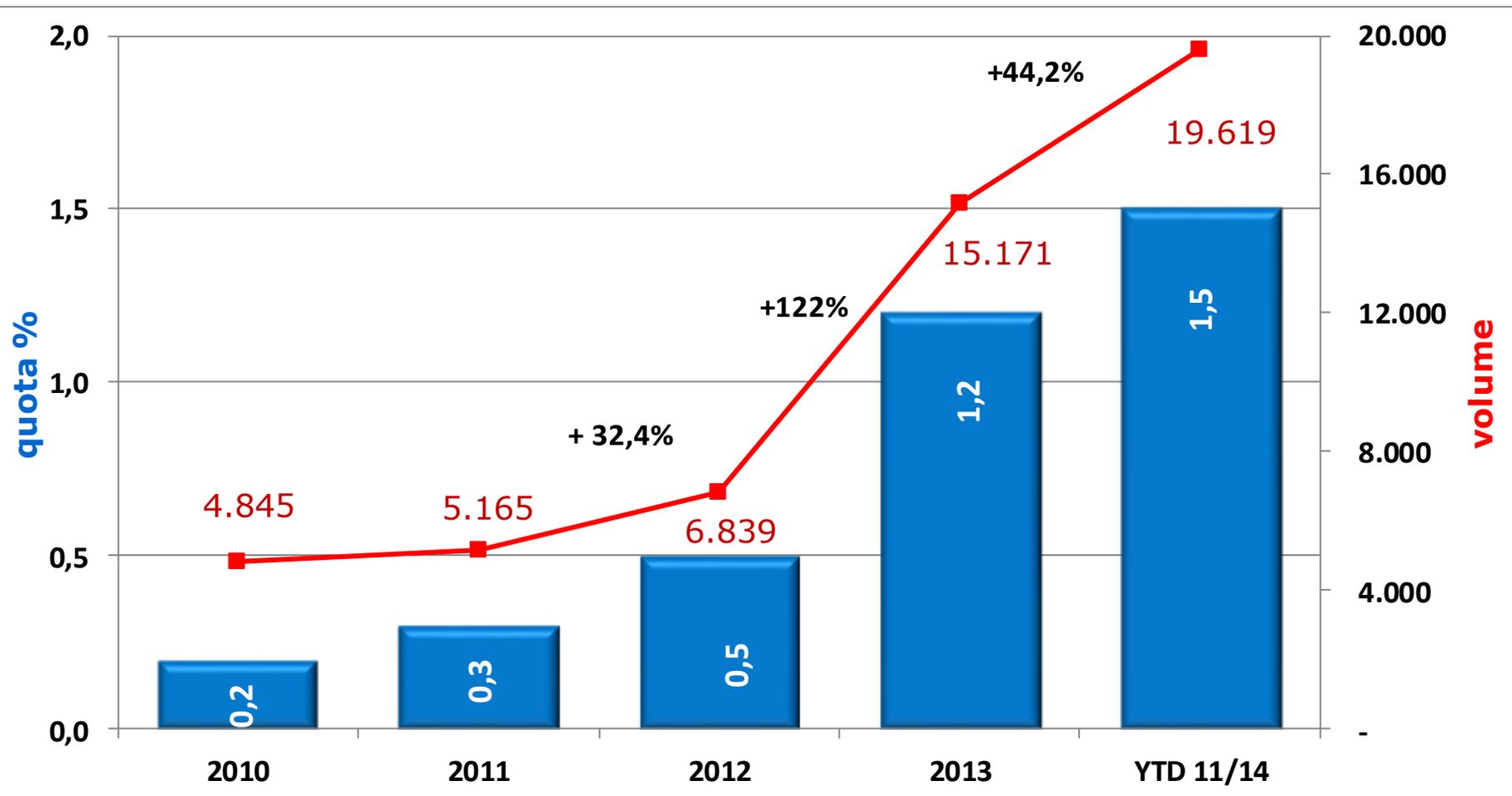
Il trend delle motorizzazioni: GPL



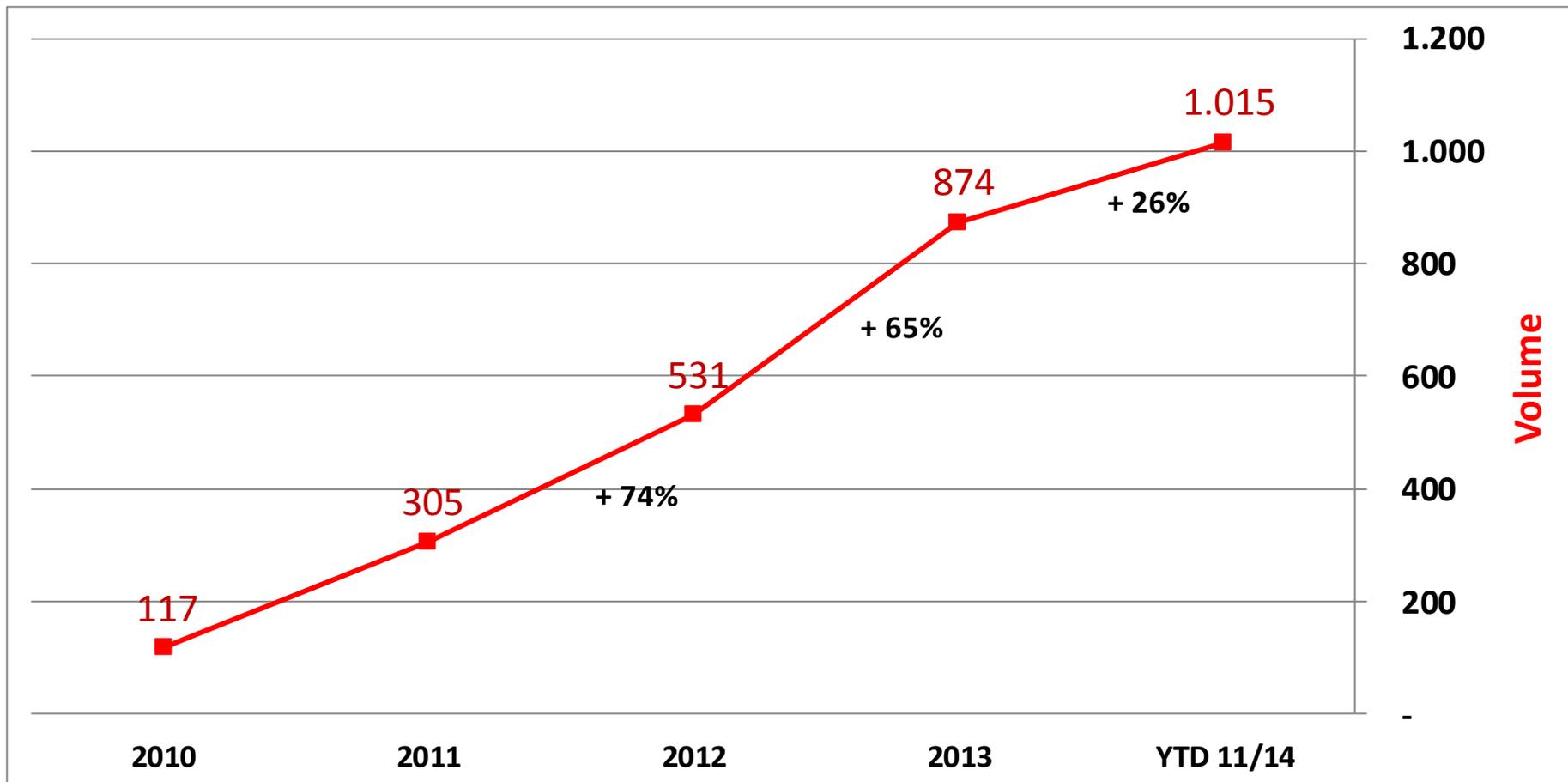
Il trend delle motorizzazioni: Metano



Il trend delle motorizzazioni: Ibride



Il trend delle motorizzazioni: Elettriche



Previsione 2014

≈ 1.360.000

+ 4,3% VS. 2013

- 40.000 u. VS. 2012

Previsione 2015-2017

2015: 1.400.000

2016: +5,7%

2017: +5,4%

Le alimentazioni nel 2015

| | Quota % | |
|-------------------------|-------------|-------------|
| | 11/2014 | 2015* |
| Diesel | 55,4 | 55,6 |
| Benzina | 28,8 | 28,2 |
| Gpl | 9,0 | 9,0 |
| Metano | 5,2 | 5,5 |
| Ibrida/Elettrica | 1,6 | 1,7 |

* stima Centro Studi

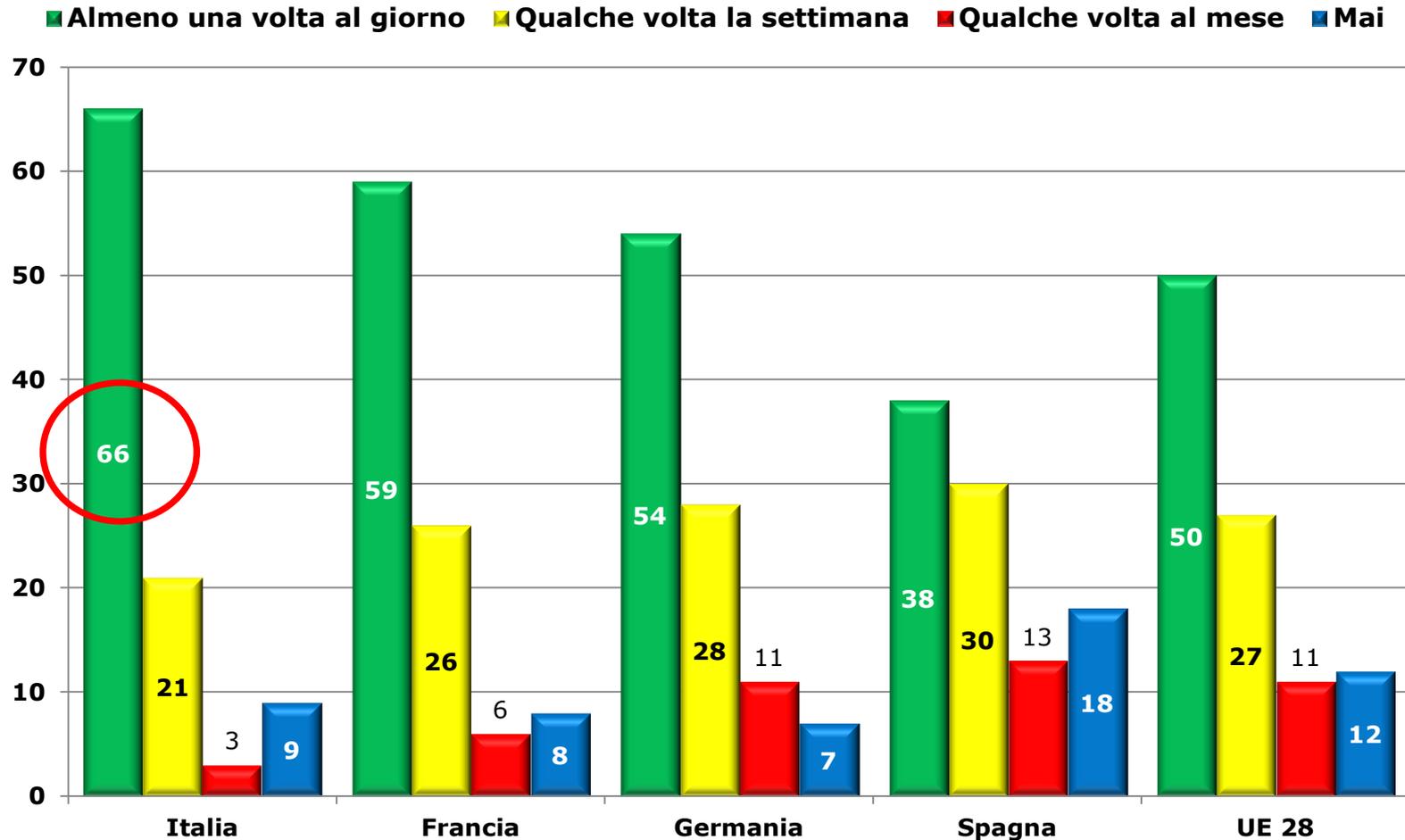
L'auto è ancora centrale nella mobilità italiana

| I pendolari in Italia | 2001 27 milioni | 2011 29 milioni |
|---|--------------------|--------------------|
| Auto privata | 58,7 | 60,8 |
| ➤ come conducente | 44,3 | 44,9 |
| ➤ come passeggero | 14,4 | 15,9 |
| Treno, tram, metropolitana | 4,1 | 4,7 |
| Autobus urbano, filobus, corriera, ecc. | 8,8 | 8,7 |
| Autobus aziendale o scolastico | 3,6 | 2,9 |
| Motocicletta, ciclomotore, scooter | 4,7 | 3,5 |
| Bicicletta | 2,9 | 3,3 |
| Altro mezzo | 0,3 | 0,3 |
| A piedi | 16,9 | 15,8 |
| Totale | 100,0 | 100,0 |

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

Il confronto con il resto d'Europa

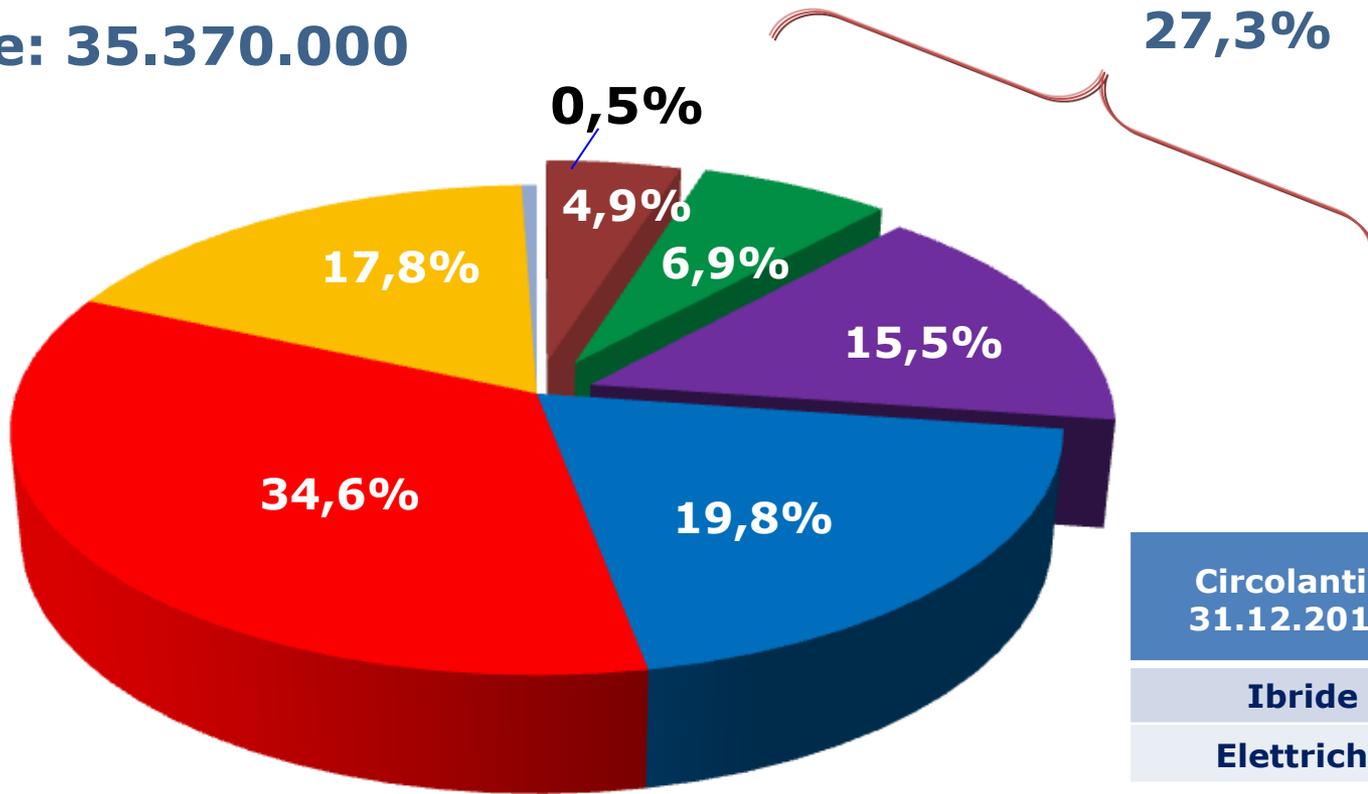
Frequenza di utilizzo dell'auto (come guidatore o come passeggero) val. % (2013)



Fonte: elaborazione Censis su dati Eurobarometro

Il parco circolante autovetture al 30.06.2014 *

Totale: 35.370.000



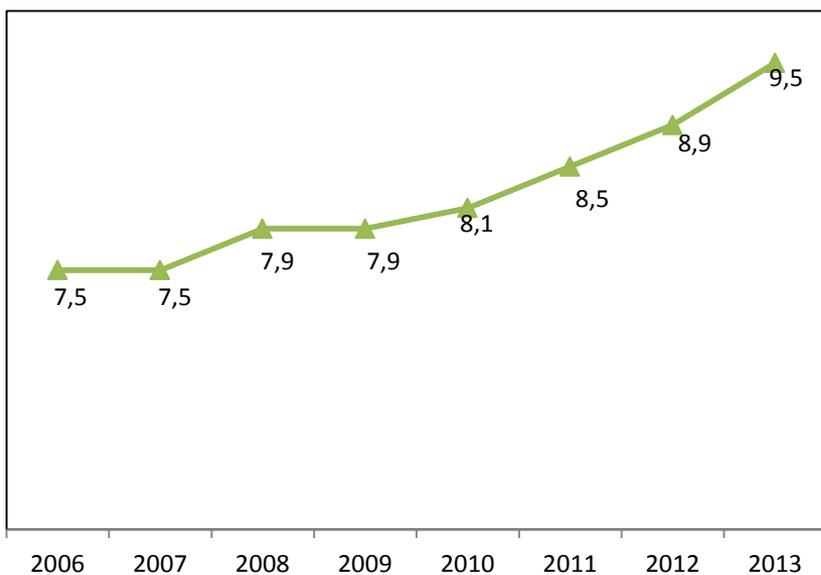
| Circolanti al 31.12.2013* | |
|---------------------------|--------|
| Ibride | 45.000 |
| Elettriche | 2.000 |

■ Euro 0 ■ Euro 1 ■ Euro 2 ■ Euro 3 ■ Euro 4 ■ Euro 5 ■ Euro 6

* Stima Centro Studi

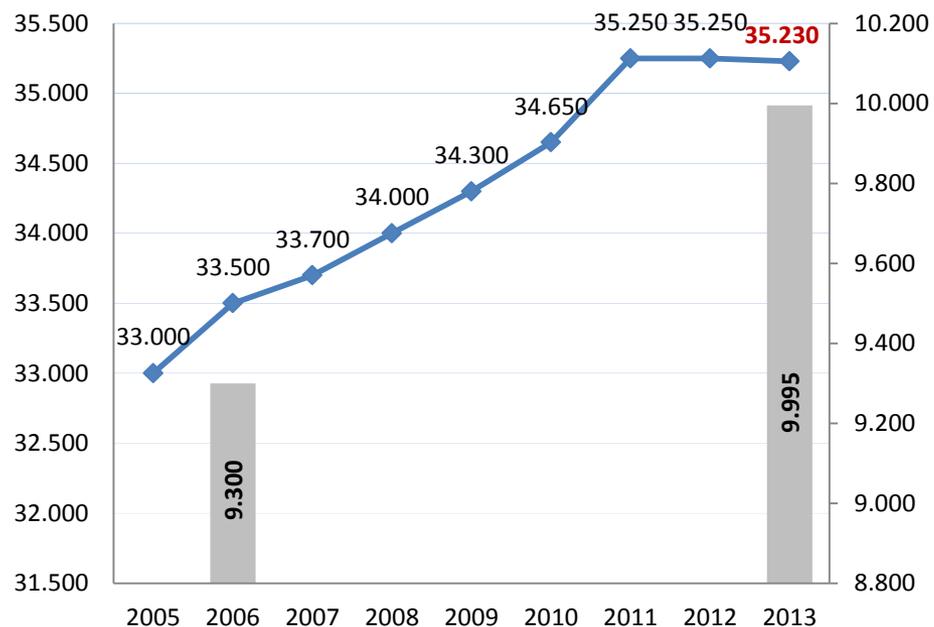
L'invecchiamento del parco auto

Cresce l'età media delle autovetture circolanti



Fonte: elaborazione Censis su dati ACI

Aumentano le vetture con età superiore ai 14 anni



■ Parco auto con più di 14 anni (asse dx)(*) ◆ Autovetture circolanti

Fonte: elaborazione Censis su dati UNRAE (*) migliaia unità

Le conseguenze dell'invecchiamento: ambiente

| | |
|-----------------------------|---|
| Consumi | L'aumento dell'età media del parco circolante ha determinato nel 2013 la spesa di 5,3 miliardi di euro per i carburanti che non sarebbero stati spesi se il parco auto avesse un'età media di circa 7 anni (come nel 2006 e come nei paesi europei più evoluti) |
| Effetto serra | I 10 milioni di veicoli più inquinanti emettono ogni anno circa 22,5 milioni di tonnellate di CO2 equivalente. Se fossero stati sostituiti le emissioni si sarebbero ridotte di 12,2 milioni di tonnellate |
| Emissioni inquinanti | Negli ultimi 5 anni la crisi dell'auto ha impedito la vendita di circa 1,4 milioni di nuove vetture. Se questo avesse comportato la sostituzione di un numero analogo di vetture euro 0, 1 e 2 si sarebbe evitata l'emissione di circa 18.500 di tonnellate di monossido di carbonio (l'8,2% del parco a benzina) |

Fonte: stime Censis su fonti varie

Il parco invecchia e le emissioni restano

| Emissioni totali* | 2014 CO t/km |
|--------------------------|-------------------------|
| Euro 0 – 1 – 2 | 20,3 |
| Euro 3 e 4 | 16,7 |
| Euro 5 e 6 | 4,9 |

* Circolante auto privati

Ibrido: sviluppi

Toyota

- prototipo dotato di pannelli fotovoltaici (per supportare i servizi di bordo)
- recupero del calore dai tubi di scarico per generare elettricità

Tutte le Case automobilistiche stanno sviluppando l'ibrido

- diffusione su molti modelli della gamma
- diffusione soprattutto nel mercato delle vetture premium, meno sensibili ad aumenti di costo
- Ibrido come tappa tecnologica cruciale: qualsiasi sia la motorizzazione applicata nel futuro, beneficerà comunque degli studi effettuati sull'ibrido.

Idrogeno: sviluppi

Toyota

- Lancio della Mirai in Giappone e programma di lancio in Europa nel 2017
- Utilizza l'idrogeno gassoso per alimentare le fuel cell per la produzione di elettricità

Hyundai

Lanciata in Italia la IX35 fuel cell (idrogeno gassoso), in circolazione una decina di vetture in prova

Bmw

Proseguono gli studi per l'utilizzo dell'idrogeno liquido (problemi legati al motore, allo stoccaggio: si liquefa a 173 ° sotto zero)

Honda

Proseguono gli studi per l'utilizzo dell'idrogeno gassoso

Diffusione

- Nel lungo periodo (minimo altri 10 anni)
- Problemi produttivi (costi e tecniche), problemi di distribuzione e stoccaggio

Elettrico: limiti e sviluppi

Quasi tutte le Case hanno a listino o in programma lo sviluppo di veicoli elettrici

- costo delle batterie (mediamente 10/13.000 euro);
- autonomia delle batterie (migliorata ma mediamente 150-200 km, unica eccezione Tesla 400 km);
 - Progetto di studio per integrazione batterie e super condensatori allo scopo di estenderne l'autonomia e la potenza;
 - batterie Litio-aria: progetti di studio tra MIT, IBM, Università «La Sapienza» con autonomia 500 km e costi prevedibilmente più bassi
 - Uso delle nano tecnologie e studio di altri materiali, es.: manganese (Università Padova), ferro, ecc.
- diffusione e tipologia delle colonnine di ricarica

Crescita lenta, maggiore diffusione dal 2020

Cars 2020 Action plan

Commissione Europea (proposta Tajani, nov. 2012)

- Promuovere gli investimenti in tecnologie avanzate e di innovazione per i veicoli puliti
- Migliorare le condizioni di mercato
- Sostegno nell'accesso al mercato globale
- Promuovere gli investimenti in competenze e formazione



Grazie!