**Studio UNRAE**

# L’automobile: Italiani a confronto

Centro Studi e Statistiche UNRAE

*Ottobre 2026*

# INDICE


1. Executive Summary 3

2. Premessa 5

3. L'evoluzione del parco circolante italiano 6
   - *3.1. Crescita della consistenza e invecchiamento del parco circolante*
   - *3.2. Composizione del parco circolante per direttiva Euro di emissione*

4. Il parco circolante per regione 9

5. L'Italia nel confronto con gli altri Major Market europei 11
   - *5.1. Elevata motorizzazione, bassa intensità di utilizzo*
   - *5.2. Età media e tasso di sostituzione*
   - *5.3. Elettrificazione del parco circolante e infrastrutture di ricarica*

6. Determinanti socio-demografiche ed economiche delle percorrenze 19
   - *6.1. Declino della popolazione; più anziani; meno futuri guidatori*
   - *6.2. Reddito, accessibilità economica e usato*
   - *6.3. Urbanizzazione, territorio e percorrenze*

7. Mobilità multimodale 26

8. Scenari di medio-lungo periodo 32

9. Conclusioni e implicazioni di policy 35

Torna all'indice

## 1. EXECUTIVE SUMMARY

Il presente aggiornamento dello studio "L'automobile: italiani a confronto" conferma alcune delle evidenze emerse nella precedente edizione. **L'Italia continua a caratterizzarsi per un parco circolante molto numeroso, anziano, sostituito lentamente e utilizzato con intensità relativamente contenuta rispetto agli altri grandi mercati europei. Nello stesso tempo i nuovi dati mostrano che la questione automobilistica non può più essere letta soltanto attraverso l'andamento delle immatricolazioni o l'evoluzione delle motorizzazioni: le dinamiche demografiche, sociali ed economiche stanno modificando in profondità la domanda di mobilità e il ruolo stesso dell'automobile.**

A fine 2025 il parco circolante italiano ha raggiunto 41,8 milioni di autovetture contro 37,1 milioni nel 2011. Nello stesso periodo l'età media è salita da 8,5 a 13,2 anni. L'invecchiamento è chiaramente visibile nella composizione per fasce di età, dove si assiste a uno spostamento progressivo verso le classi più anziane: le autovetture con più di 20 anni passano da circa 4,2 a 10,7 milioni mentre la quota delle autovetture sino a 5 anni scende dal 28,8% al 19,1%.

**Il quadro nazionale nasconde tuttavia ampie differenze territoriali.** Al netto del noleggio, l'età media del parco circolante raggiunge 15,6 anni, ma varia dai 13,1 anni del Trentino-Alto Adige ai 19,2 della Campania. La quota di autovetture antecedenti alla normativa Euro 4 oscilla tra il 14,7% dello stesso Trentino-Alto Adige e il 37,3% della Calabria. In generale nelle regioni meridionali circolano auto mediamente più anziane mentre nelle regioni settentrionali e in parte del Centro si osserva una maggiore presenza di vetture più recenti e una diffusione relativamente più alta delle alimentazioni elettriche.

**Il confronto con gli altri principali paesi europei evidenzia un apparente paradosso.** L'Italia presenta il più elevato tasso di motorizzazione tra i 5 Major Market, con 688 autovetture ogni 1.000 abitanti nel 2024, ma registra la più bassa percorrenza media annua per veicolo, pari a 9.869 chilometri. Il numero di patenti per auto è 0,91, il valore più basso tra i 5, indicatore di un'elevata disponibilità di autovetture rispetto al numero di guidatori. **Ne deriva un modello di utilizzo nel quale si possiedono molti veicoli, ciascuno delle quali utilizzato meno e mantenuto in circolazione più a lungo, modello meno efficiente, sia dal punto di vista ambientale sia dal punto di vista economico, rispetto agli altri paesi considerati.**

**Quanto detto contribuisce a spiegare un ciclo di sostituzione del parco circolante particolarmente lento: il rapporto tra parco circolante e nuove immatricolazioni porta a un ciclo teorico di 25,7 anni in Italia, contro all'altro estremo, i 17,5 anni della Germania (o anche 18,5 del Regno Unito).** La vetustà del parco non è quindi riconducibile a una sola causa. Alla minore capacità di spesa delle famiglie che si è potuto osservare negli ultimi decenni si sommano la struttura dell'offerta di mobilità, la numerosità delle auto disponibili, le percorrenze mediamente ridotte e il diverso grado di necessità dell'automobile nei diversi territori.

**Il ritardo nel rinnovo del parco circolante si riflette anche nel processo di elettrificazione.** A fine 2025 le BEV rappresentano lo 0,9% del parco italiano e le PHEV un ulteriore 0,9% per una quota complessiva di autovetture ricaricabili (ECV) pari all'1,8%. Il valore è nettamente inferiore al 7,6% del Regno Unito, al 6,4% della Germania e al 6,0% della Francia. La rete pubblica di ricarica ha compiuto progressi significativi con 14,2 punti di ricarica ogni 100 km di rete stradale, ma la capillarità rimane inferiore a quella dei principali paesi europei.

**Le trasformazioni socio-demografiche ed economiche intervengono in prospettiva futura.** Tra i 5 Major Market l'Italia è l'unico paese con popolazione in diminuzione e quello con l'età mediana più alta e in aumento; cresce la quota della popolazione con almeno 65 anni; si riduce quella della popolazione più attiva (20-64 anni) e quella dei più giovani. Si tratta di tendenze che impattano direttamente la domanda di mobilità, poiché i più anziani tipicamente percorrono distanze inferiori, mentre un numero minore di giovani implica, nel lungo periodo, un universo più ristretto di futuri guidatori.

**Anche le variabili economiche contribuiscono a spiegare le dinamiche osservate.** Con i redditi reali ancora sotto i livelli pre-2008 dopo 17 anni, resta elevata la quota di mercato dei segmenti più accessibili, mentre il rapporto tra volumi dell'usato e del nuovo mostra una tendenza crescente nel periodo successivo alla grande crisi finanziaria. La maggiore rilevanza dell'usato prolunga la vita utile delle vetture, ma rallenta la penetrazione delle tecnologie più recenti nell'intero parco.

**Parallelamente, i modelli di mobilità stanno diventando più articolati.** Dopo il crollo del periodo pandemico, la quota degli spostamenti effettuati a piedi, in bicicletta o con mezzi collettivi è in risalita. Il ruolo dell'auto resta dominante, ma varia sensibilmente in funzione dell'età, della dimensione urbana e dell'offerta locale di trasporto pubblico e servizi alternativi. Gli under 30 mostrano una maggiore propensione alla mobilità sostenibile; gli over 64 percorrono distanze inferiori, ma utilizzano relativamente meno le soluzioni condivise o intermodali; le classi centrali di età restano quelle più esposte alla mobilità sistematica legata a lavoro e famiglia.

Nel complesso emerge quindi una **doppia transizione**. **Da un lato** occorre rinnovare un parco molto vecchio e accelerare la diffusione di tecnologie più efficienti dal punto di vista delle emissioni e veicoli più sicuri. **Dall'altro** è necessario tenere conto del fatto che nei prossimi decenni la domanda di mobilità sarà diversa da quella che ha determinato l'attuale struttura del circolante. **Le politiche pubbliche dovranno perciò integrare il sostegno al rinnovo del parco circolante e allo sviluppo delle infrastrutture di ricarica elettrica con la disponibilità di alternative modali, ponendo al contempo una particolare attenzione ai divari territoriali.**

Torna all'indice

## 2. PREMESSA

**Lo studio aggiorna l'analisi avviata nel 2022, ampliandone il perimetro.** La prima edizione aveva posto al centro l'invecchiamento del parco circolante, le differenze regionali e il confronto con i principali mercati europei in termini di tasso di motorizzazione, percorrenze e caratteristiche del parco, quali età, tasso di sostituzione, elettrificazione, che ha chiaramente messo in evidenza i ritardi del nostro paese. **Il nuovo lavoro conserva questa impostazione, ma la integra con un'analisi allargata alle determinanti delle percorrenze e dei cambiamenti strutturali della mobilità.**

**L'analisi si articola su tre livelli. Il primo** riguarda la struttura del parco circolante italiano: consistenza totale ed età media, composizione per fasce di età e direttiva Euro di emissione sia a livello nazionale sia (al netto del noleggio) a livello regionale. **Il secondo** confronta l'Italia con Germania, Regno Unito, Francia e Spagna attraverso diversi indicatori, come sopra descritto. **Il terzo** amplia la prospettiva alle variabili socio-demografiche, economiche e di modalità di trasporto che contribuiscono a determinare il bisogno di mobilità e l'intensità di utilizzo dell'automobile.

Come nella precedente edizione, alcuni confronti internazionali risentono della non perfetta omogeneità delle fonti e delle metodologie nazionali. I risultati vanno pertanto letti soprattutto come indicatori strutturali e comparativi, più che come misure perfettamente armonizzate. Ciò non riduce la rilevanza delle tendenze, sufficientemente chiare da aiutarci a delineare un quadro coerente della specificità italiana.

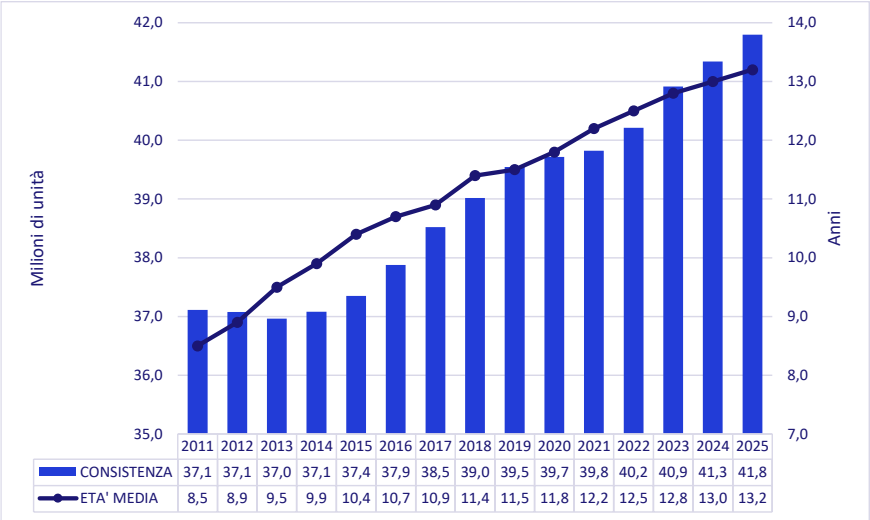
Torna all'indice

# 3. L'EVOLUZIONE DEL PARCO CIRCOLANTE ITALIANO

## 3.1 Crescita della consistenza e invecchiamento del parco circolante

Tra il 2011 e il 2025 la consistenza del parco circolante italiano cresce da 37,1 a 41,8 milioni di autovetture. L'aumento di circa 4,7 milioni di unità si accompagna a un processo di invecchiamento continuo: l'età media passa da 8,5 a 13,2 anni. Le due dinamiche procedono insieme, indicando che la crescita del parco non deriva soltanto dall'ingresso di nuove vetture, ma anche da una permanenza prolungata di quelle già in circolazione.

### Grafico 1 – Consistenza ed età media parco circolante autovetture: 2011-2025




| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CONSISTENZA | 37,1 | 37,1 | 37,0 | 37,1 | 37,4 | 37,9 | 38,5 | 39,0 | 39,5 | 39,7 | 39,8 | 40,2 | 40,9 | 41,3 | 41,8 |
| ETA' MEDIA | 8,5 | 8,9 | 9,5 | 9,9 | 10,4 | 10,7 | 10,9 | 11,4 | 11,5 | 11,8 | 12,2 | 12,5 | 12,8 | 13,0 | 13,2 |

Fonte: ACI

### Tabella 1 – Parco circolante autovetture per fasce di età: consistenze e quote

| Fasce di età | 2011 (mln unità) | 2020 (mln unità) | 2025 (mln unità) |
|---|---|---|---|
| 0-5 anni | 10.689.004 | 9.398.544 | 7.982.226 |
| 5-10 anni | 10.930.964 | 7.071.799 | 8.961.803 |
| Oltre 10 anni | 15.493.332 | 23.207.699 | 24.812.457 |
| di cui 10-15 anni | 8.327.148 | 9.258.373 | 6.547.557 |
| di cui 15-20 anni | 3.010.927 | 6.401.650 | 7.545.425 |
| di cui oltre 20 anni | 4.155.257 | 7.547.676 | 10.719.475 |
| ***Totale*** | ***37.113.300*** | ***39.717.874*** | ***41.795.962*** |

| Fasce di età | 2011 (%) | 2020 (%) | 2025 (%) |
|---|---|---|---|
| 0-5 anni | 28,8% | 23,7% | 19,1% |
| 5-10 anni | 29,5% | 17,8% | 21,4% |
| Oltre 10 anni | 41,7% | 58,4% | 59,4% |
| di cui 10-15 anni | 22,4% | 23,3% | 15,7% |
| di cui 15-20 anni | 8,1% | 16,1% | 18,1% |
| di cui oltre 20 anni | 11,2% | 19,0% | 25,6% |
| ***Totale*** | ***100,0%*** | ***100,0%*** | ***100,0%*** |

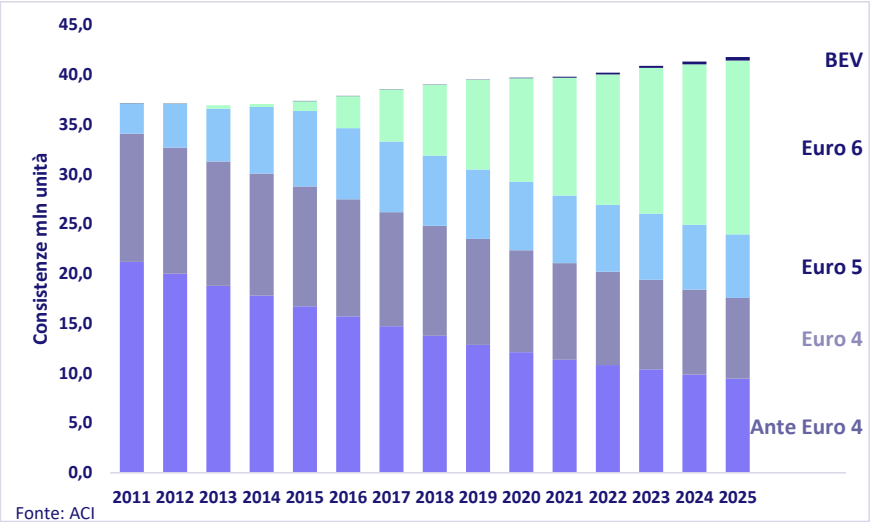
Fonte: ACI

L'evoluzione per fasce di età rende il fenomeno evidente. Nel 2011 circa il 29% delle autovetture avevano non più di cinque anni mentre nel 2025 la quota scende di quasi 10 punti intorno al 19%. Al contrario, le vetture con oltre vent'anni toccano i 10,7 milioni, più del doppio rispetto ai 4,2 milioni del 2011 (più che raddoppiando anche la quota che aumenta dall'11,2% al 25,6%). Tale lentezza di rinnovo del parco circolante è significativamente indicativa della velocità (o, appunto, della lentezza) con cui motorizzazioni a minore impatto ambientale e migliori standard di sicurezza riescono a diffondersi nel circolante.

## 3.2 Composizione del parco circolante per direttiva Euro di emissione

L'analisi per direttiva Euro di emissione conferma il ritardo nel rinnovo del parco circolante. Le classi emissive più datate continuano a rappresentare una quota significativa del parco nonostante la progressiva uscita da questo delle autovetture più anziane: se a fine 2011 (poco più di 2 anni dopo l'entrata in vigore dello standard Euro 5) le auto da Euro 0 a Euro 4 rappresentavano ovviamente la quasi totalità del circolante con una quota di circa il 92%, a fine 2025 tale quota era ancora pari al 42% (o 17 milioni di vetture circolanti). L'elevata permanenza delle autovetture in esercizio fa sì che la sostituzione normativa e tecnologica avvenga su orizzonti molto lunghi.

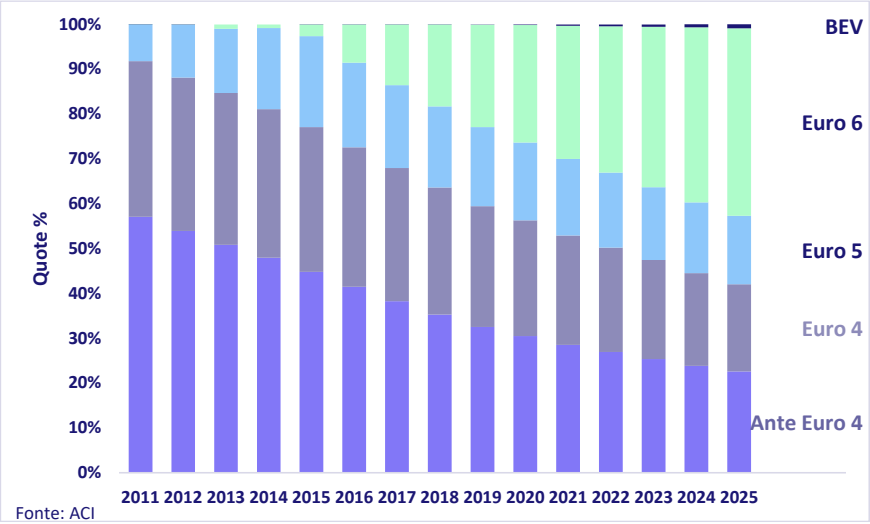
**Grafico 2 – Parco circolante autovetture per direttiva Euro di emissione: consistenze**




Fonte: ACI

| Direttive Euro | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ante Euro 4 | 21,2 | 20,0 | 18,8 | 17,8 | 16,7 | 15,7 | 14,7 | 13,7 | 12,8 | 12,1 | 11,3 | 10,8 | 10,4 | 9,8 | 9,4 |
| Euro 4 | 12,9 | 12,7 | 12,5 | 12,3 | 12,1 | 11,8 | 11,5 | 11,1 | 10,7 | 10,2 | 9,7 | 9,4 | 9,0 | 8,5 | 8,1 |
| Euro 5 | 3,0 | 4,4 | 5,3 | 6,7 | 7,6 | 7,2 | 7,1 | 7,0 | 7,0 | 6,9 | 6,8 | 6,7 | 6,6 | 6,5 | 6,4 |
| Euro 6 | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 0,3 | 1,0 | 3,2 | 5,2 | 7,1 | 9,0 | 10,4 | 11,8 | 13,1 | 14,6 | 16,1 | 17,5 |
| ***BEV*** | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,4 |

## Grafico 3 – Parco circolante autovetture per direttiva Euro di emissione: quote




Fonte: ACI

| Direttive Euro | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ante Euro 4 | 57,1% | 53,9% | 50,8% | 47,9% | 44,8% | 41,5% | 38,2% | 35,2% | 32,5% | 30,5% | 28,5% | 26,9% | 25,3% | 23,8% | 22,6% |
| Euro 4 | 34,7% | 34,2% | 33,8% | 33,1% | 32,3% | 31,1% | 29,7% | 28,4% | 26,9% | 25,8% | 24,4% | 23,3% | 22,0% | 20,7% | 19,4% |
| Euro 5 | 8,2% | 11,8% | 14,3% | 18,1% | 20,3% | 18,9% | 18,5% | 18,1% | 17,6% | 17,4% | 17,1% | 16,7% | 16,2% | 15,8% | 15,3% |
| Euro 6 | 0,0% | 0,0% | 1,0% | 0,8% | 2,6% | 8,5% | 13,5% | 18,3% | 22,8% | 26,2% | 29,7% | 32,6% | 35,8% | 39,0% | 41,8% |
| *BEV* | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,1% | 0,1% | 0,3% | 0,4% | 0,5% | 0,7% | 0,9% |

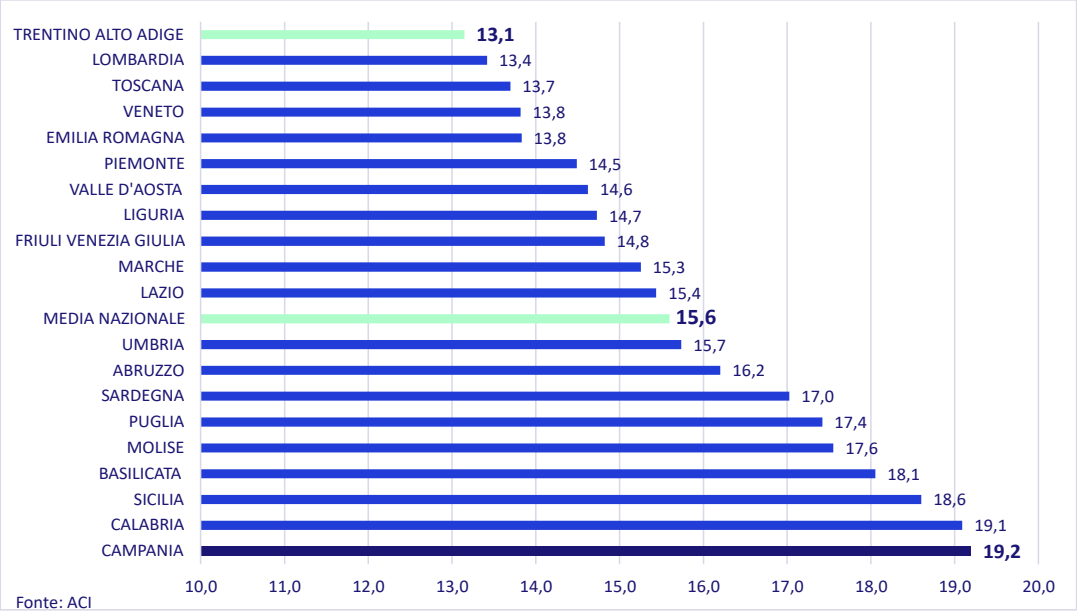
La questione non riguarda soltanto le emissioni allo scarico. Le vetture più recenti incorporano in genere standard più avanzati non solo in termini di efficienza energetica, ma anche di sicurezza attiva e passiva, assistenza alla guida e connettività. Un parco circolante anziano implica quindi una più lenta diffusione delle innovazioni di prodotto.

Torna all'indice

## 4. IL PARCO CIRCOLANTE PER REGIONE

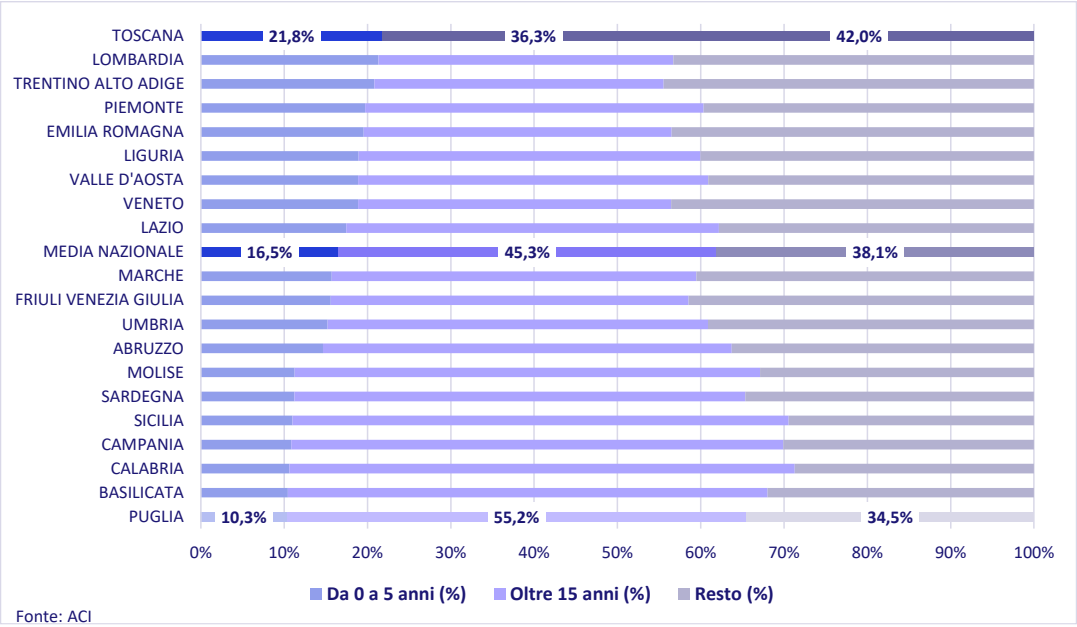
La media nazionale nasconde una frattura territoriale particolarmente marcata. Considerando il parco circolante al netto del noleggio, l'età media raggiunge 15,6 anni. Il valore scende a 13,1 anni in Trentino-Alto Adige e sale a 19,2 anni in Campania, evidenziando un divario di oltre sei anni tra i due estremi.

### Grafico 4 – Età media parco circolante autovetture per regione (netto noleggio, al 31.12.2025)




Fonte: ACI

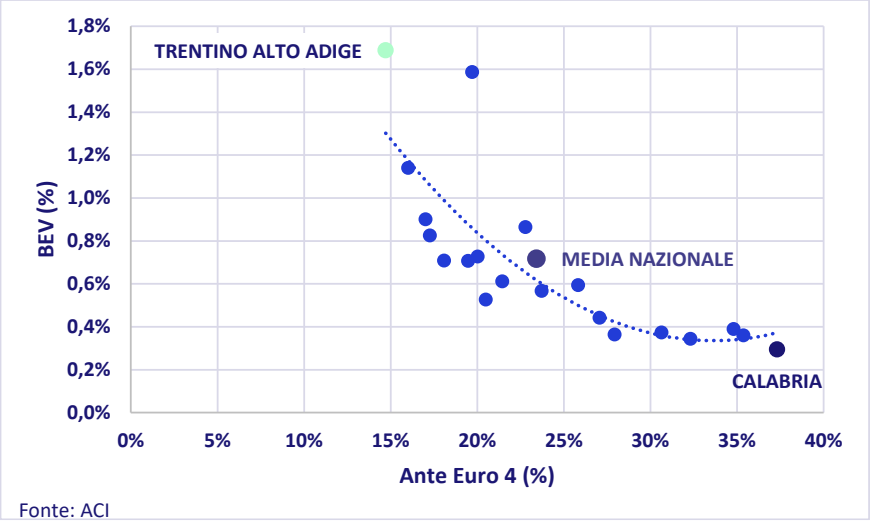
### Grafico 5 – Parco circolante autovetture per regione e fasce di età (netto noleggio, al 31.12.2025)




Fonte: ACI

Il medesimo divario geografico si osserva nella composizione del parco per fasce di età e per direttiva Euro di emissione. Se nell'intero paese il 16,5% delle auto ha non oltre 5 anni, ai due estremi sono la Puglia con il 10,3% e, con più del doppio, la Toscana con il 21,8%. Mentre in media nazionale la quota di veicoli con oltre 15 anni è del 45,3%, il contrasto tra regioni è ampio con il valore più basso (34,7%) in Trentino-Alto Adige e quello più alto (60,7%) in Calabria, che non rappresenta un'eccezione, se in altre sei regioni, concentrate nell'Italia meridionale e insulare, tale quota va dal 54% al 60%. La quota di circolante ante Euro 4 varia tra il 14,7% del Trentino-Alto Adige e il 37,3% della Calabria.

**Grafico 6 – Parco circolante autovetture per regione e quote ante Euro 4 e BEV (netto noleggio, al 31.12.2025)**




Fonte: ACI

Le regioni meridionali e insulari presentano in generale quote più elevate di autovetture più anziane e una rappresentanza inferiore di veicoli elettrici laddove, all'opposto, nel Centro-Nord si osserva generalmente invece una minore età media e una maggiore quota di autovetture BEV. Come infatti i dati a livello regionale mostrano, esiste chiaramente una relazione negativa tra la quota del parco circolante delle autovetture più anziane (rappresentate come quelle ante Euro 4) e, all'altro estremo, la quota delle auto più moderne (BEV).

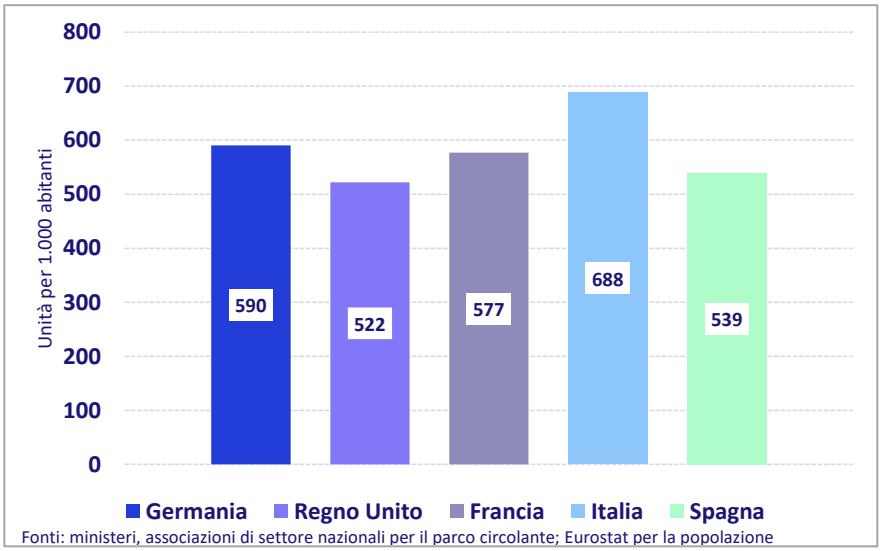
Questi divari riflettono una combinazione di fattori, quali per esempio differenze nel reddito disponibile delle famiglie, conformazione dei territori e struttura di paesi e città, offerta di trasporto pubblico, offerta di incentivi regionali o anche mercato dell'usato: ovvero il risultato di un'ampia differenziazione socio-demografica, economica e infrastrutturale nel paese.

# 5. L'ITALIA NEL CONFRONTO CON GLI ALTRI MAJOR MARKET EUROPEI

## 5.1 Elevata motorizzazione, bassa intensità di utilizzo

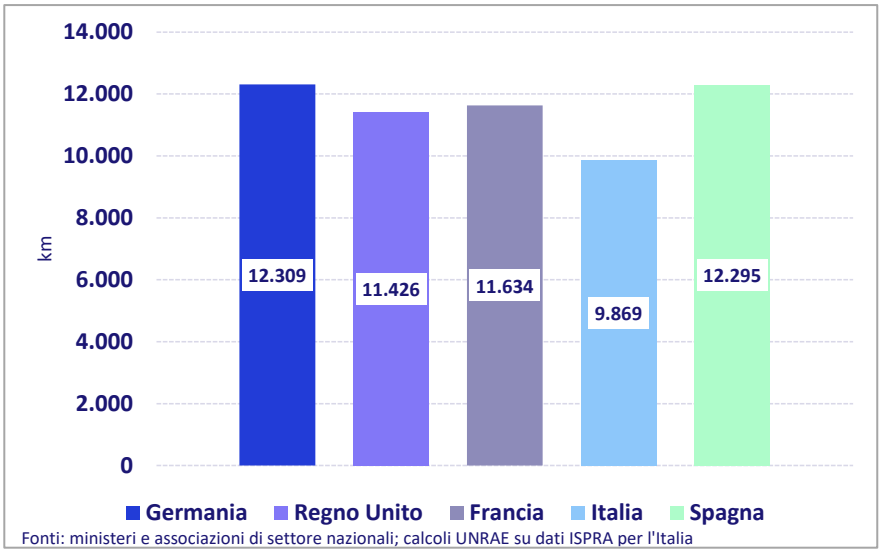
Il confronto con Germania, Regno Unito, Francia e Spagna aiuta a qualificare meglio la specificità italiana. Nel 2024 il tasso di motorizzazione italiano raggiunge 688 autovetture ogni 1.000 abitanti, il valore più elevato tra i 5 Major Market, contro 590 in Germania, 522 nel Regno Unito, 577 in Francia e 539 in Spagna. Tale dato conferma il ruolo centrale dell'auto nella mobilità e nell'organizzazione quotidiana delle famiglie italiane.

### Grafico 7 – Tasso di motorizzazione nei 5 MM Europei (2024)




Fonti: ministeri, associazioni di settore nazionali per il parco circolante; Eurostat per la popolazione

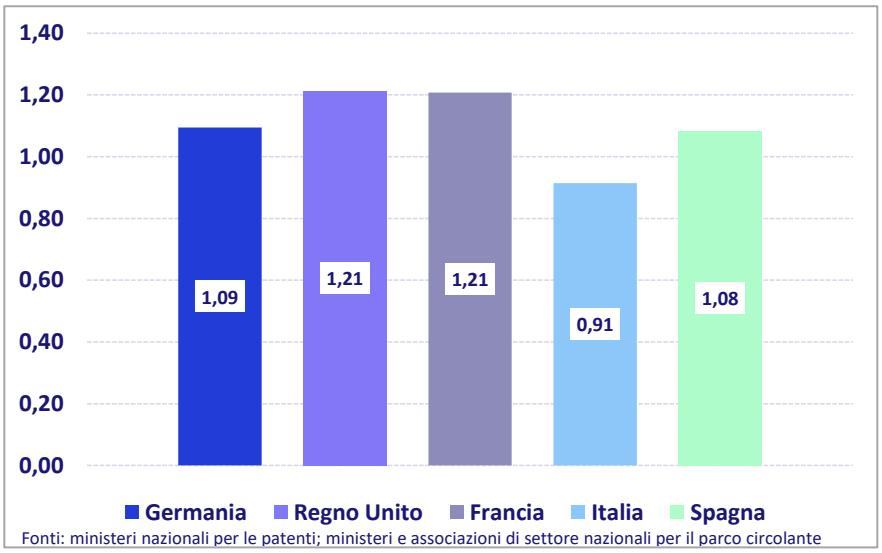
### Grafico 8 – Percorrenze medie annue per veicolo nei 5 MM Europei (2024)




Fonti: ministeri e associazioni di settore nazionali; calcoli UNRAE su dati ISPRA per l'Italia

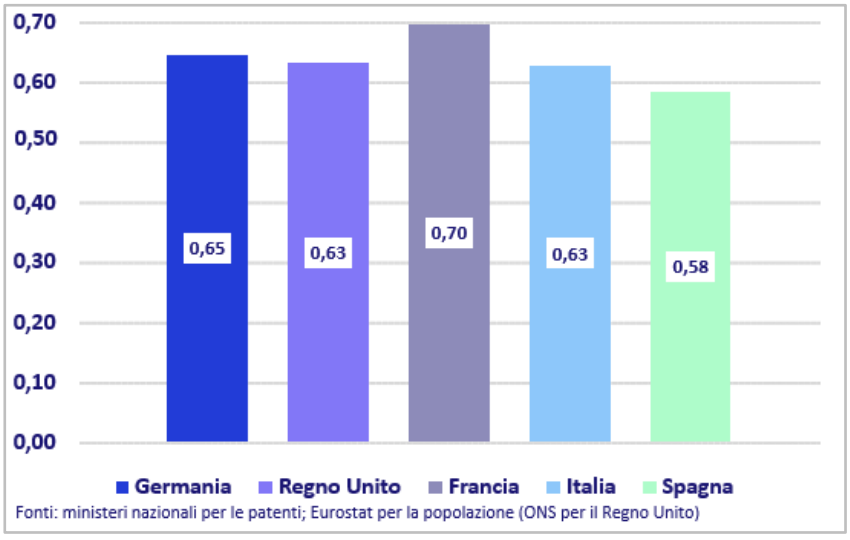
A questa elevata disponibilità di vetture non corrisponde tuttavia un utilizzo altrettanto intenso. La percorrenza media annua per veicolo in Italia, pari a 9.869 chilometri, è il valore più basso tra i cinque principali mercati europei, inferiore ai circa 12.300 km registrati in Germania e Spagna, ma anche agli 11.426 nel Regno Unito e agli 11.634 in Francia. Anche l'indicatore del numero di patenti per vettura, pari a 0,91, segnala che lo stock di automobili è elevato rispetto alla popolazione effettivamente abilitata alla guida.

**Grafico 9.a – Numero di patenti per vettura nei 5 MM Europei (2024)**

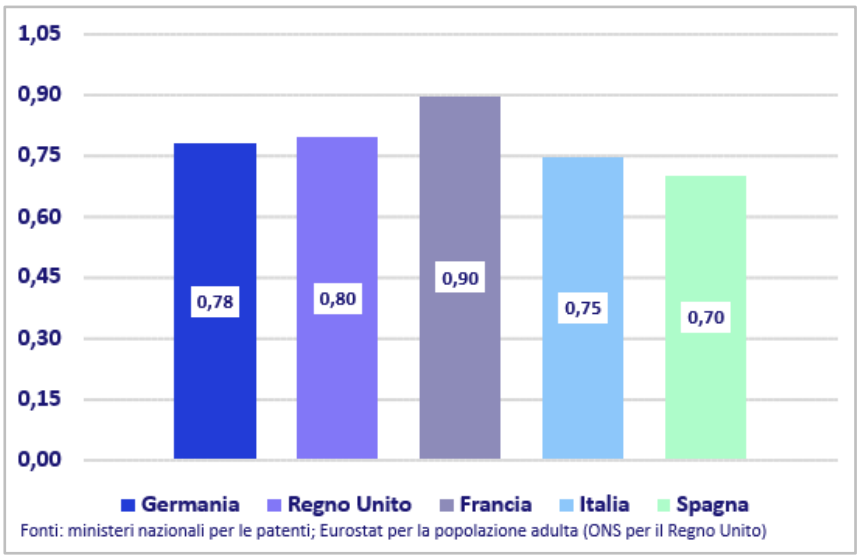



D'altra parte, laddove il numero di patenti per abitante (0,63) dell'Italia è intorno alla media tra i principali paesi europei, il numero di patenti per adulto (0,75) risulta un po' sotto la media tra i 5 Major Markets vista la maggiore quota di popolazione anziana che si registra in Italia.

**Grafico 9.b – Numero di patenti per abitante nei 5 MM Europei (2024)**

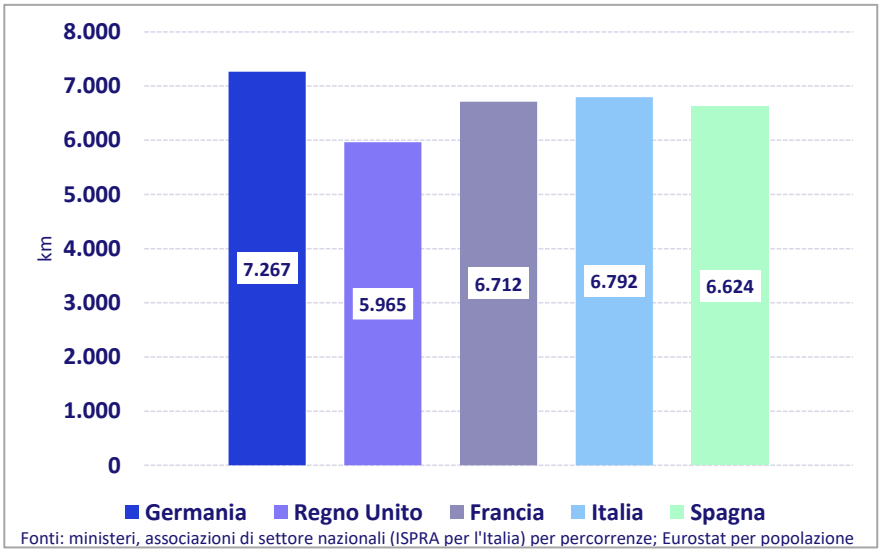


## Grafico 9.c – Numero di patenti per adulto nei 5 MM Europei (2024)



Fonti: ministeri nazionali per le patenti; Eurostat per la popolazione adulta (ONS per il Regno Unito)

## Grafico 10 – Percorrenze medie annue pro capite nei 5 MM Europei (2024)



Fonti: ministeri, associazioni di settore nazionali (ISPRA per l'Italia) per percorrenze; Eurostat per popolazione

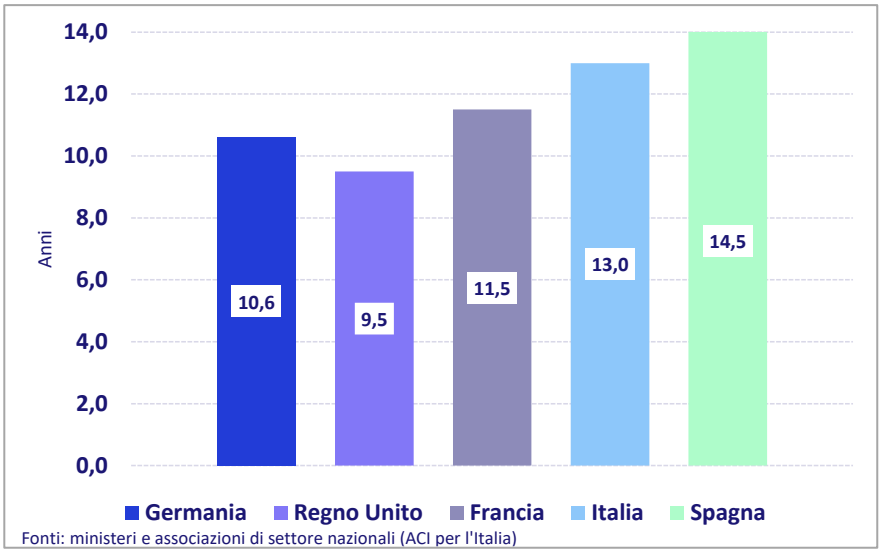
In termini di percorrenze medie annue pro capite, gli automobilisti italiani sono in linea rispetto alla media dei colleghi europei qui presi in considerazione, 6.792 km/anno in Italia contro una media di 6.676 negli altri 4 MM (7.267 in Germania, 5.965 nel Regno Unito, 6.712 in Francia, 6.624 in Spagna).

Ne emerge un modello, non particolarmente efficiente, sia dal punto di vista ambientale sia dal punto di vista dei costi, nel quale il bisogno complessivo di mobilità è distribuito su un numero molto elevato di autovetture. Molte famiglie possiedono più di un'autovettura, utilizzate mediamente in modo men che intensivo, riducendone l'usura chilometrica annuale e prolungando il periodo durante il quale la loro sostituzione viene percepita come non strettamente necessaria.

## 5.2 Età media e tasso di sostituzione

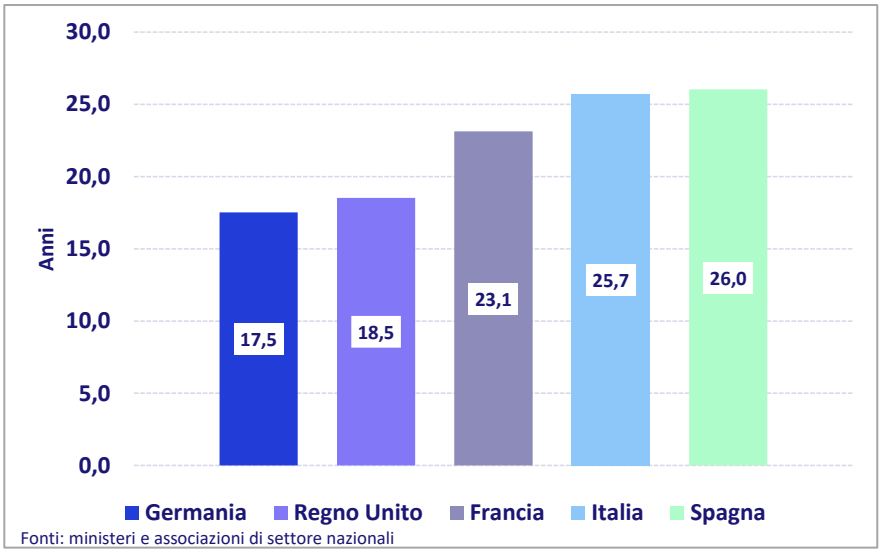
Nel confronto con gli altri Major Market europei, nel 2024 la vetustà del parco circolante italiano, con un'età media di 13,0 anni, è seconda a quella della sola Spagna (14,5 anni), mentre quella di Germania, Regno Unito e Francia è pari, rispettivamente, a 10,6 anni, 9,5 anni e 11,5 anni.

### Grafico 11 – Età media delle autovetture nei 5 MM Europei (2024)




Fonti: ministeri e associazioni di settore nazionali (ACI per l'Italia)

### Grafico 12 – Tasso di sostituzione nei 5 MM Europei (2024)




Fonti: ministeri e associazioni di settore nazionali

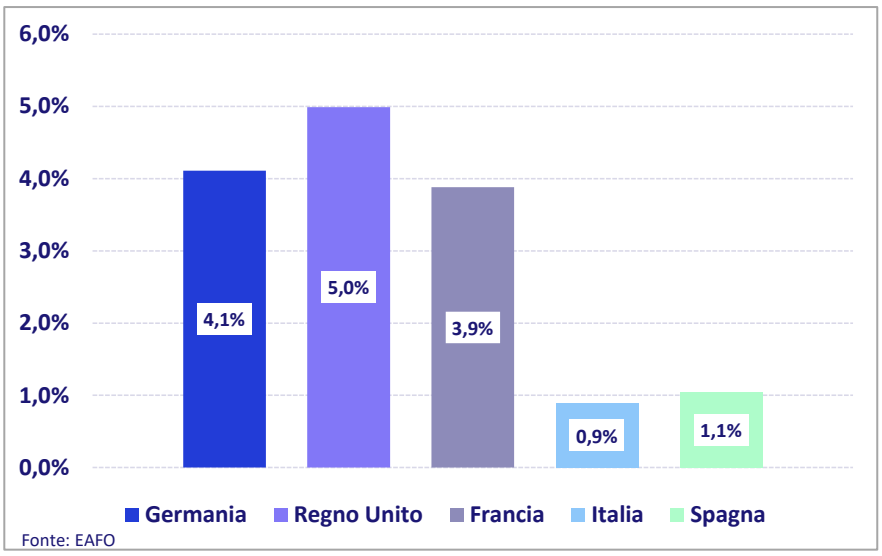
Al contempo il tasso teorico di sostituzione, dato dal rapporto tra consistenza del parco circolante e immatricolazioni, è pari a 25,7 anni in Italia nel 2024. In Germania e Regno Unito si ferma a 17,5 e 18,5 anni rispettivamente, mentre il rapporto è 23,1 anni in Francia e 26,0 in Spagna, unico paese con un tasso di sostituzione, marginalmente, superiore a quello italiano. Il divario sintetizza bene la diversa velocità con cui le nuove autovetture sostituiscono quelli esistenti e in quanti anni, al ritmo attuale (del 2024 cioè), l'intero parco verrebbe rinnovato.

Indicando il tasso di sostituzione la velocità di ricambio dello stock, un valore così elevato segnala che, a parità di dimensione del circolante, il flusso annuale di nuove immatricolazioni è troppo contenuto per produrre un rapido ringiovanimento: questo contribuisce a spiegare perché l'Italia possa contemporaneamente avere un mercato del nuovo ancora relativamente grande e un parco circolante poco rinnovato.

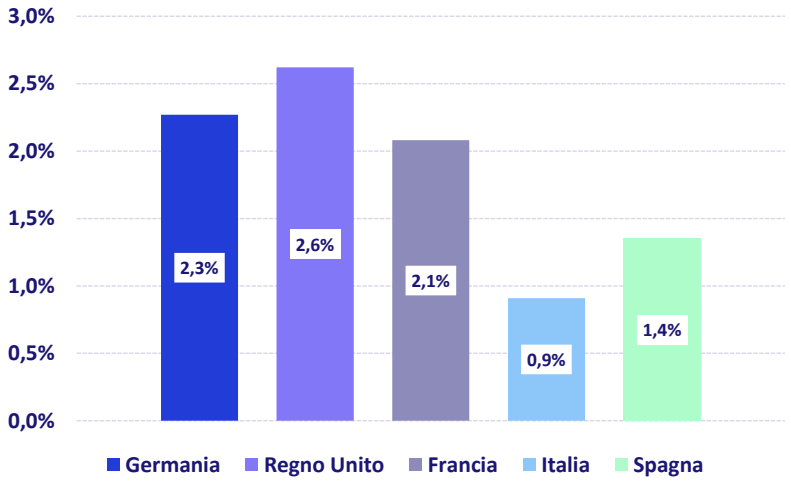
## 5.3 Elettrificazione del parco circolante e infrastrutture di ricarica

Nonostante la crescita delle immatricolazioni di BEV e PHEV degli ultimi anni – +42% complessivamente in Italia dal 2021 al 2025 con la penetrazione passata dal 9,3% al 12,6%, ma contro il +63% della totalità degli altri Major Market europei, la cui quota è aumentata dal 20,0% al 28,9% – il distacco da questi nell'elettrificazione del parco circolante si è ampliato invece che restringersi.

**Grafico 13 – Quota di auto BEV del parco circolante nei 5 MM Europei (2025)**



### Grafico 14 – Quota di auto PHEV del parco circolante nei 5 MM Europei (2025)

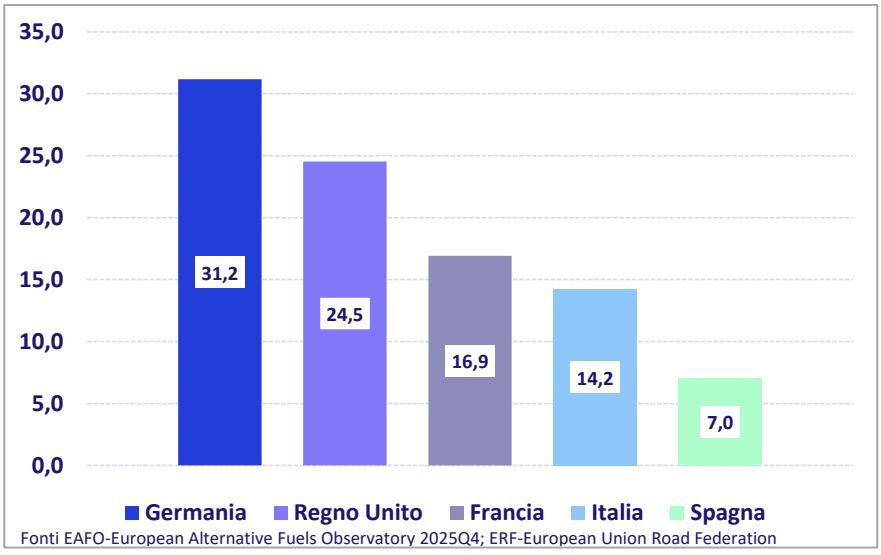



Fonte: EAFO

La transizione del parco italiano verso le alimentazioni ricaricabili procede, ma il confronto con gli altri Major Market europei mostra un ritardo significativo. A fine 2021 le autovetture elettriche pure e plug-in rappresentavano entrambe circa lo 0,3% del parco italiano mentre a fine 2025 le BEV rappresentano lo 0,9% del parco e le PHEV un ulteriore 0,9%. La quota complessiva di autovetture ricaricabili si colloca quindi all'1,8%.

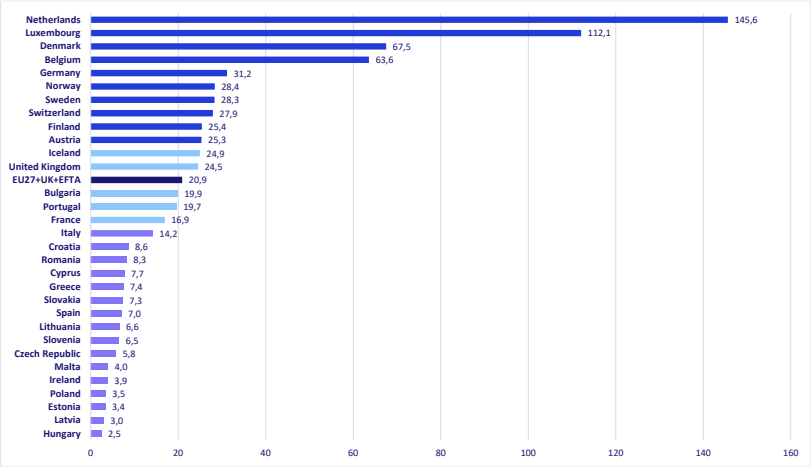
Negli altri principali mercati europei la penetrazione è sostanzialmente superiore: BEV e PHEV raggiungono complessivamente il 7,6% del circolante nel Regno Unito, il 6,4% in Germania e il 6,0% in Francia mentre in Spagna la quota delle alimentazioni ricaricabili è pari al 2,4%. Il divario è particolarmente rilevante perché concerne il parco circolante e non le immatricolazioni annuali: è cioè il risultato cumulato di più anni di diffusione delle nuove tecnologie.

### Grafico 15 – Capillarità delle infrastrutture di ricarica pubbliche nei 5 MM Europei (CP/100 km, al 31.12.2025)




Fonti EAFO-European Alternative Fuels Observatory 2025Q4; ERF-European Union Road Federation

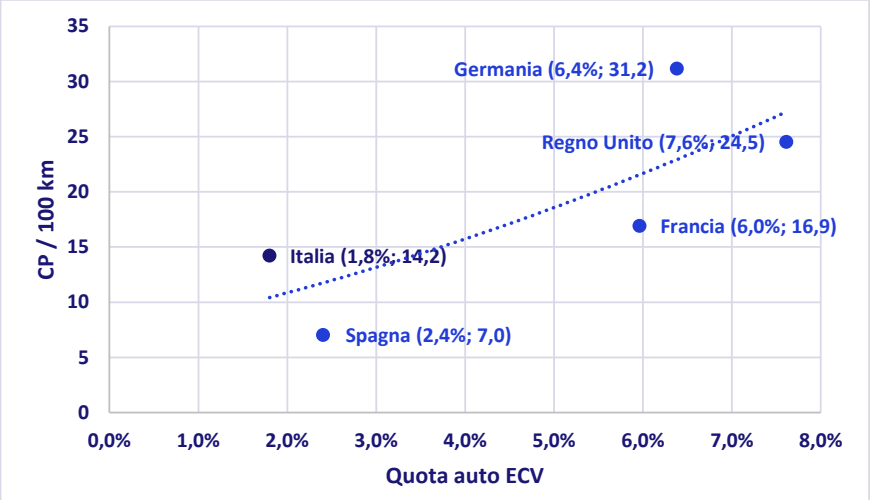
## Grafico 16 – Capillarità delle infrastrutture di ricarica pubbliche in EU31 (CP/100 km, al 31.12.2025)




Fonti: EAFO (European Alternative Fuels Observatory), 2025Q4; ERF (European Union Road Federation)
Nota: i colori blu evidenziano i paesi con numero di punti di ricarica per 100 km superiore del 20% o minore dell'80% del valore della media di EU27+UK+EFTA (in blu profondo). I rimanenti paesi sono di colore celeste

Sul fronte infrastrutturale l'Italia raggiunge a fine 2025 una dotazione di 14,2 punti di ricarica pubblica ogni 100 chilometri di rete stradale. Il dato indica un progresso importante rispetto agli anni precedenti, ma resta inferiore a quello degli altri principali mercati europei (eccetto la Spagna con 7,0 punti mentre la Germania, il Regno Unito e la Francia ne hanno rispettivamente 31,2, 24,5 e 16,9). E anche nel confronto con gli altri paesi dell'Unione Europea e dell'EFTA (che insieme al Regno Unito costituiscono EUR31) l'Italia è posizionata appena 16^ sui 31 analizzati, con un dato al di sotto della media, pari a 20,9 punti di ricarica ogni 100 km.

## Grafico 17 – Capillarità delle infrastrutture di ricarica pubbliche e quota di auto ECV del parco circolante nei 5 MM Europei




Fonti: EAFO; ERF

L'analisi dei dati evidenzia infatti una correlazione, positiva, tra capillarità della rete e quota di veicoli ricaricabili (ECV) nel parco: i due fenomeni tendono a rafforzarsi reciprocamente, sebbene negli stadi iniziali del processo di elettrificazione del circolante il nesso di causalità prevede certamente la posa di un'infrastruttura sufficientemente capillare come *conditio sine qua non*.

**L'esperienza europea suggerisce quindi che mercato e infrastruttura debbano avanzare in parallelo. Una rete capillare riduce l'incertezza dei guidatori, ampliando quindi l'utilizzo delle autovetture; una maggiore diffusione di veicoli ricaricabili, a sua volta, aumenta l'utilizzo economico delle infrastrutture di ricarica, garantendo un rendimento adeguato al capitale investito per lo sviluppo della rete, innescando un circolo virtuoso. La velocità della transizione dipende dalla capacità di attivare entrambi i lati di questo processo.**

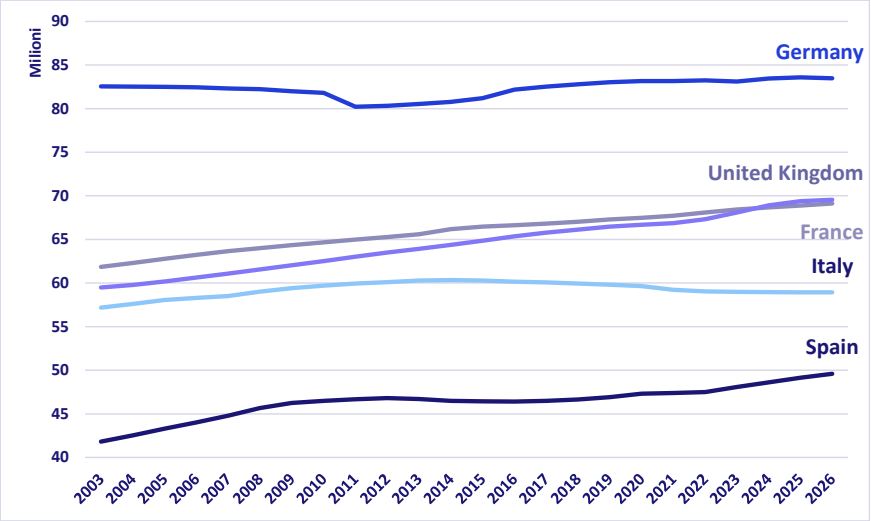
Torna all'indice

# 6. DETERMINANTI SOCIO-DEMOGRAFICHE EDECONOMICHE DELLE PERCORRENZE

## 6.1 Declino della popolazione; più anziani; meno futuri guidatori

Il presente studio estende l'analisi alle determinanti socio-demografiche ed economiche delle percorrenze. In questo paragrafo sono presentati dati socio-demografici, di fonte Eurostat per Germania, Francia, Italia e Spagna e ufficio statistico nazionale per il Regno Unito, le cui serie vanno dagli inizi degli anni duemila alla metà dell'attuale decennio.

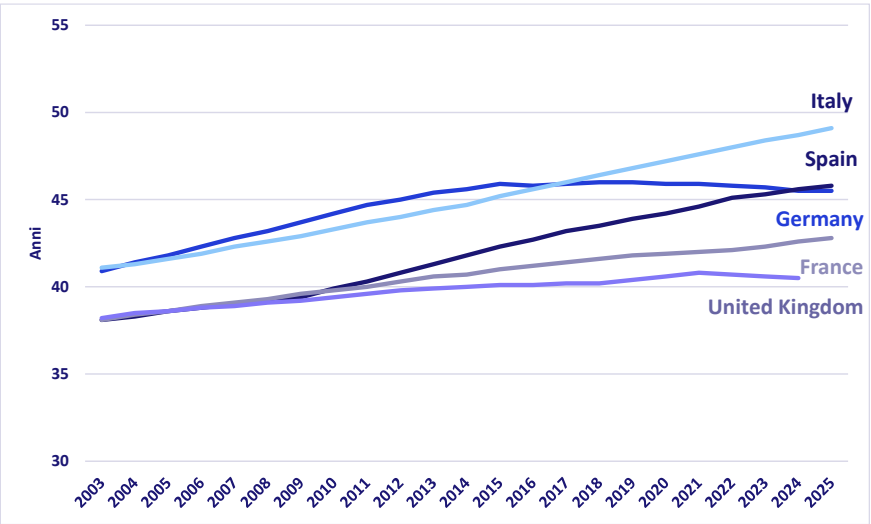
### Grafico 18 – Italia unico tra i 5 MM Europei con popolazione in diminuzione ...




Fonte: Eurostat, 2026; dati al 1° Gennaio di ciascun anno

L'Italia è l'unico tra i 5 Major Market europei a registrare una popolazione in diminuzione, con un calo del 2,3% a 58,9 milioni di abitanti, rispetto al picco di 60,3 milioni osservato nel 2014.

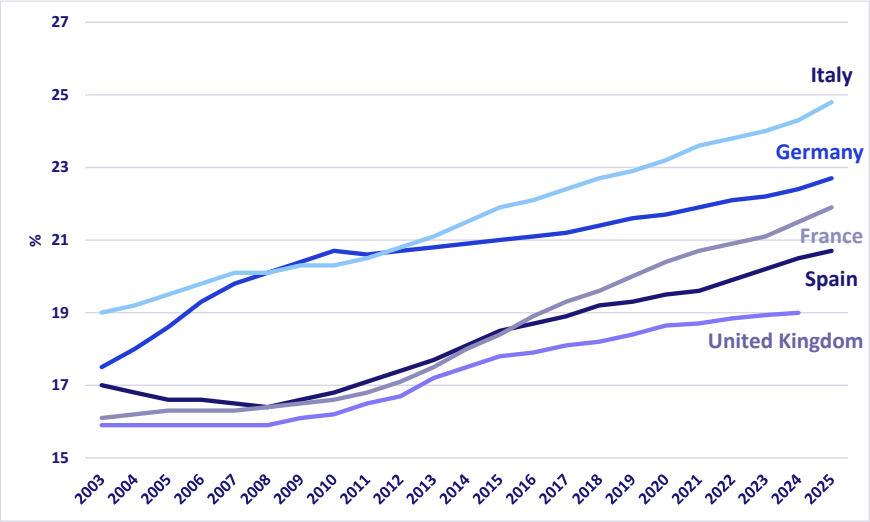
### Grafico 19 – ... risultato dell'invecchiamento della popolazione - come indicato dalla sua età mediana - e non solo




Fonte: Eurostat, 2026 (ONS, 2025 per il Regno Unito)

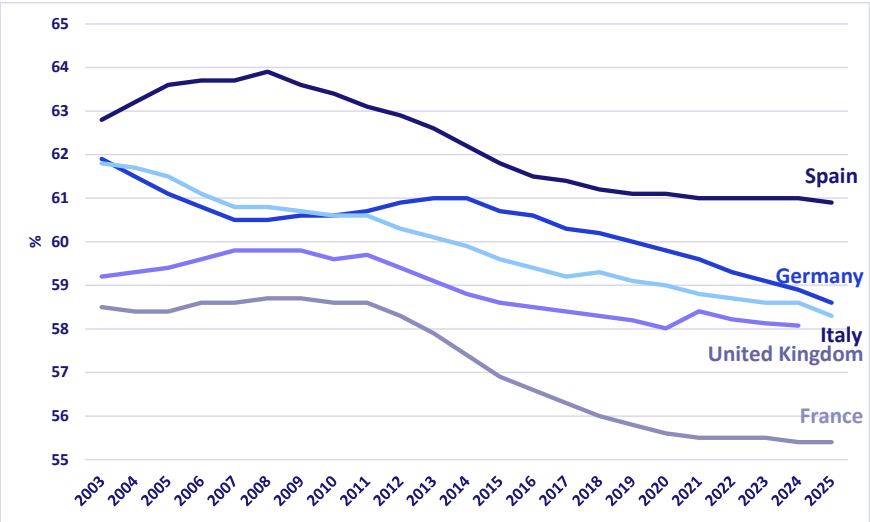
Al contempo aumenta l'età mediana, che da 41,1 anni nel 2003 raggiunge 49,1 anni nel 2025, il valore più alto tra i MM.

**Grafico 20 – Quota della popolazione con almeno 65 anni: i più anziani guidano meno (tipicamente percorrono distanze inferiori)**




Fonte: Eurostat, 2026 (ONS, 2025 per il Regno Unito)

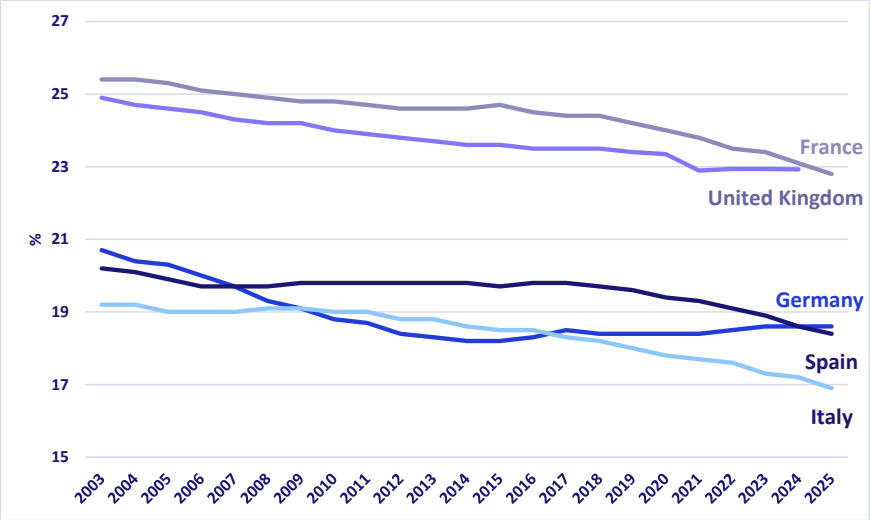
**Grafico 21 – Quota della popolazione più attiva (con età compresa tra 20 e 64 anni)**




Fonte: Eurostat, 2026 (ONS, 2025 per il Regno Unito)

Cresce il peso della popolazione con almeno 65 anni e si riducono sia la quota dei residenti nelle classi centrali di età (compresa tra 20 e 64 anni) sia la quota dei più giovani, con meno di 20 anni.

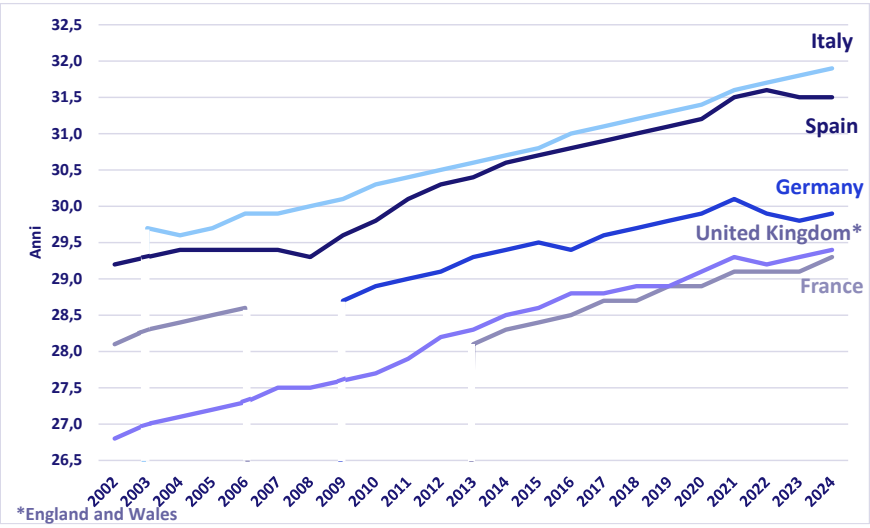
## Grafico 22 – Quota della popolazione con meno di 20 anni: meno guidatori nel futuro




Fonte: Eurostat, 2026 (ONS, 2025 per il Regno Unito)

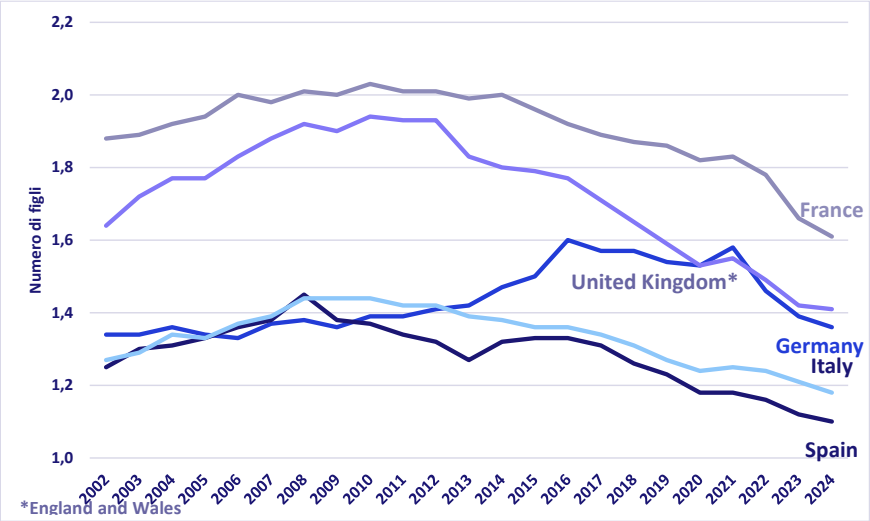
Tali dinamiche hanno implicazioni dirette sulla domanda di mobilità: gli over 64 percorrono tipicamente distanze inferiori rispetto alle fasce centrali; la riduzione della popolazione tra 20 e 64 anni tende a comprimere la componente di mobilità legata al lavoro; la diminuzione degli under 20 riduce nel tempo il numero di guidatori.

## Grafico 23 – Età media delle donne alla nascita del primo figlio: sempre più in là …




Fonti: Eurostat, 2026 (ONS, 2025 per il Regno Unito)

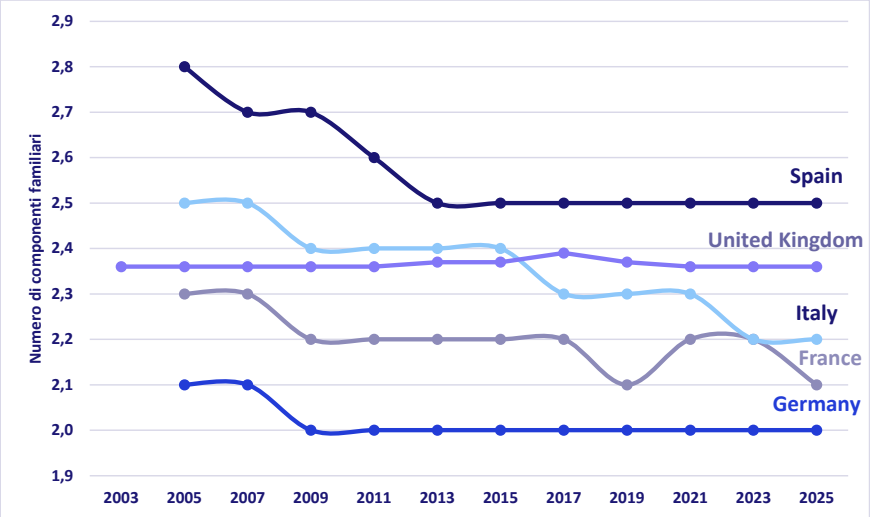
## Grafico 24 – Tasso di fertilità totale:
## … e quindi meno figli e ancora meno guidatori nel futuro più lontano




Fonti: Eurostat, 2026 (ONS, 2025 per il Regno Unito)

Anche l'età alla nascita del primo figlio (in aumento), il tasso di fertilità (in diminuzione) e il calo del numero medio di componenti per famiglia concorrono a modificare i comportamenti in termini di mobilità. Nuclei familiari più piccoli possono implicare una diversa struttura della domanda di automobili sia in termini di volumi delle auto sia di segmentazione delle autovetture richieste.

## Grafico 25 – Numero di componenti per famiglia: nuclei più piccoli (auto più piccole?)



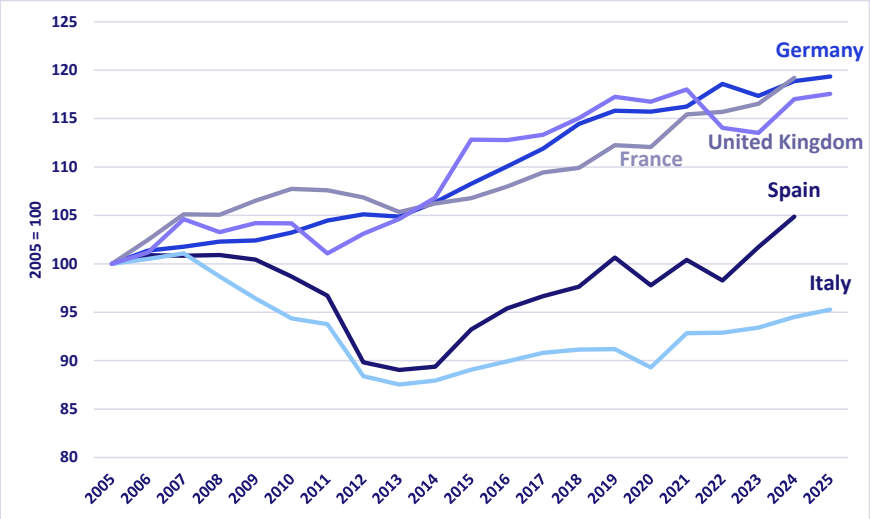

Fonte: Eurostat, 2026 (ONS, 2026 per il Regno Unito)

**E le proiezioni demografiche di ISTAT richiamate più avanti indicano che queste tendenze non sono transitorie e all'opposto proseguiranno. La struttura per età della popolazione italiana è destinata a cambiare in modo significativo e, con essa, la composizione della domanda di mobilità per motivazione degli spostamenti.**

## 6.2 Reddito, accessibilità economica e usato

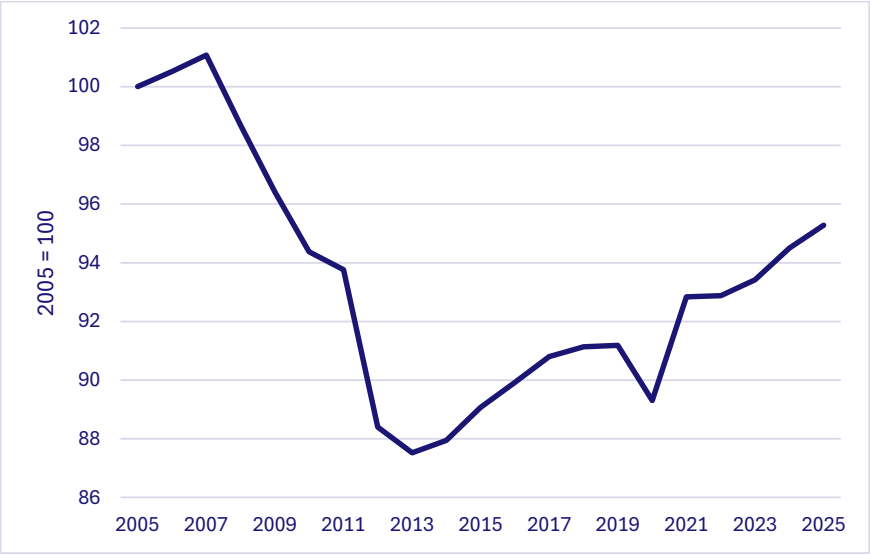
Anche dal punto di vista economico il confronto con gli altri principali paesi europei è penalizzante: infatti non solo l'Italia presenta, nel periodo 2005-2025, la dinamica del reddito disponibile lordo reale pro capite più lenta tra i 5, ma i redditi non sono ancora neanche tornati ai livelli pre-2008. Una capacità di spesa più debole incide direttamente, negativamente, sulla domanda di autovetture nuove, soprattutto da parte di famiglie, artigiani e piccole imprese, contribuisce a mantenere elevata la quota dei segmenti più accessibili.

### Grafico 26 – Reddito disponibile lordo pro capite in termini reali: impatta negativamente sulla mobilità in auto (volumi, segmentazione, percorrenze)




Fonte: Eurostat, 2026 (ONS, 2026 per il Regno Unito)

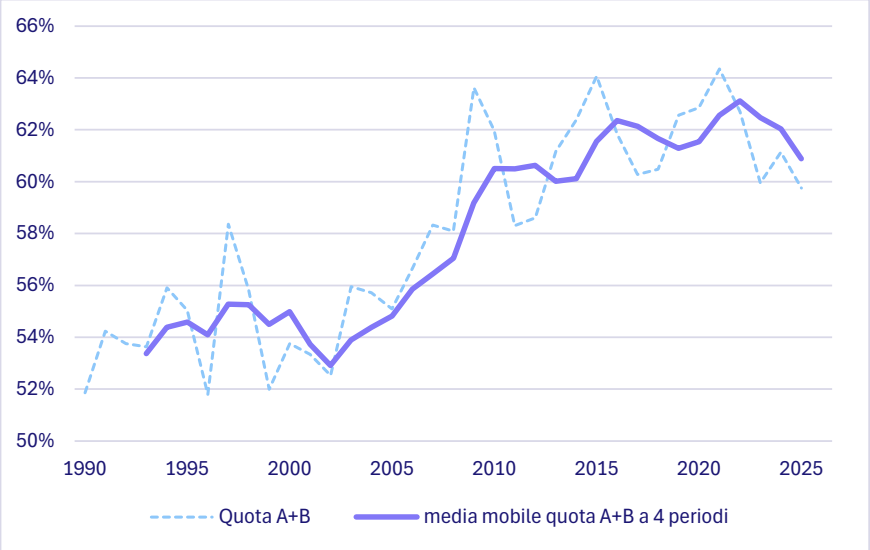
### Grafico 27 – I redditi non tornano ai livelli pre-2008




Fonte: Eurostat

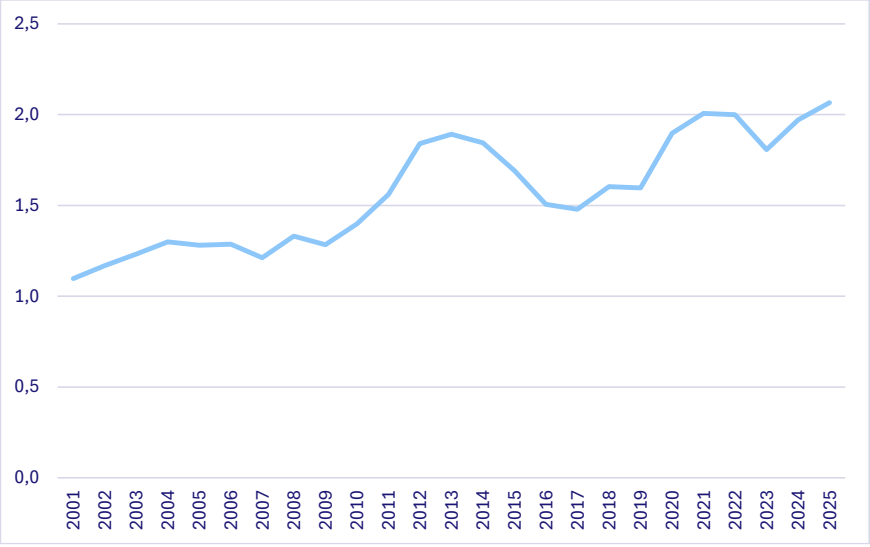
La struttura del mercato conferma questa lettura, laddove i segmenti delle autovetture più accessibili (city cars e utilitarie dei segmenti A e B) mantengono un peso significativo, mentre il rapporto tra volumi di auto usate e volumi di auto nuove mostra una tendenza crescente nel periodo successivo al 2008. Non solo l'usato svolge una funzione essenziale di accessibilità economica alla mobilità privata, ma prolunga anche la vita delle vetture, rallentando, in questo contesto, il ricambio del parco circolante.

**Grafico 28 – ... e resta elevata la quota di mercato dei segmenti più accessibili (A e B: city cars e utilitarie)**




Fonte: UNRAE

**Grafico 29 – Rapporto volumi usato / volumi nuovo: tendenza in aumento post-2008**



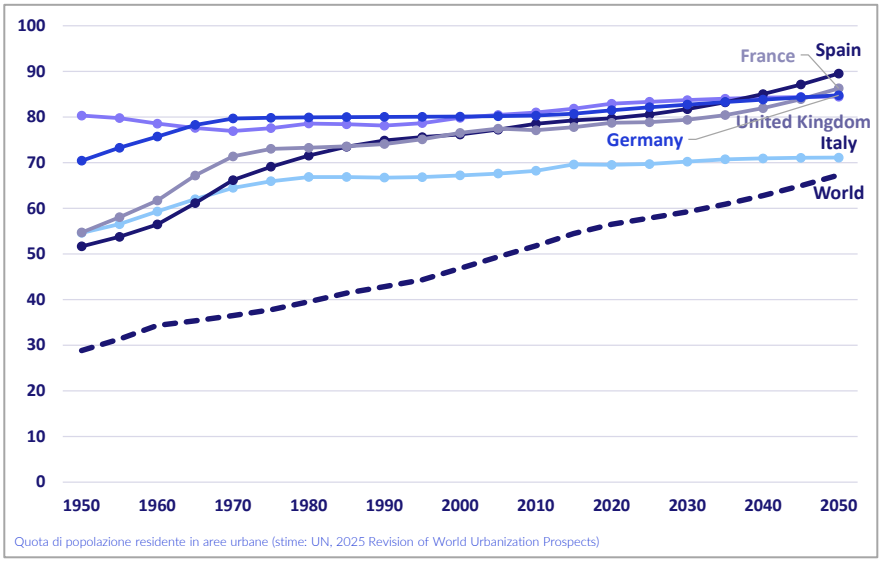

Fonte: UNRAE

In questo quadro, il rapporto tra redditi, prezzi delle auto e composizione del mercato è particolarmente rilevante nella transizione verso le nuove alimentazioni. In presenza di un differenziale di prezzo di acquisizione, la capacità di spesa diventa un fattore determinante per la velocità di adozione di tecnologie più efficienti, soprattutto per il grosso della domanda da parte di privati costituito dalle famiglie, che non godono dei benefici fiscali di cui tipicamente usufruiscono le aziende.

## 6.3 Urbanizzazione, territorio e percorrenze

Il grado di urbanizzazione è un'ulteriore variabile esplicativa. Nelle aree urbane più dense si tende a guidare meno, grazie a percorrenze medie in auto più corte, alla minore disponibilità di parcheggio e a una maggiore utilizzazione di trasporto collettivo (autobus urbano, metro, tram) nonché altri mezzi, anche individuali, ma a disponibilità pubblica (taxi, NCC, car sharing, piattaforme car pooling), mobilità pedonale, bicicletta e moto. Nei centri piccoli e medi, al contrario, l'automobile rimane spesso il mezzo indispensabile per accedere al lavoro, ai servizi e alle attività quotidiane.

**Grafico 30 – Tasso di urbanizzazione: nelle aree urbane si guida meno**



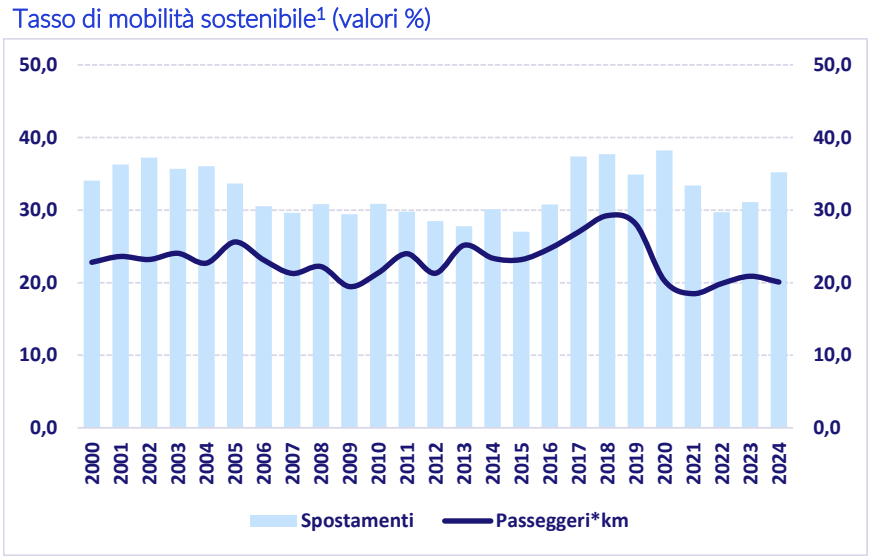

Questa differenza è cruciale per interpretare il dato italiano. La presenza di numerosi comuni piccoli e medi e una forte eterogeneità territoriale dell'offerta di trasporto pubblico possono produrre un'elevata dipendenza dall'automobile, senza necessariamente determinare percorrenze medie elevate. In altri termini l'auto può essere necessaria anche quando viene utilizzata per spostamenti relativamente brevi.

Torna all'indice

## 7. MOBILITÀ MULTIMODALE

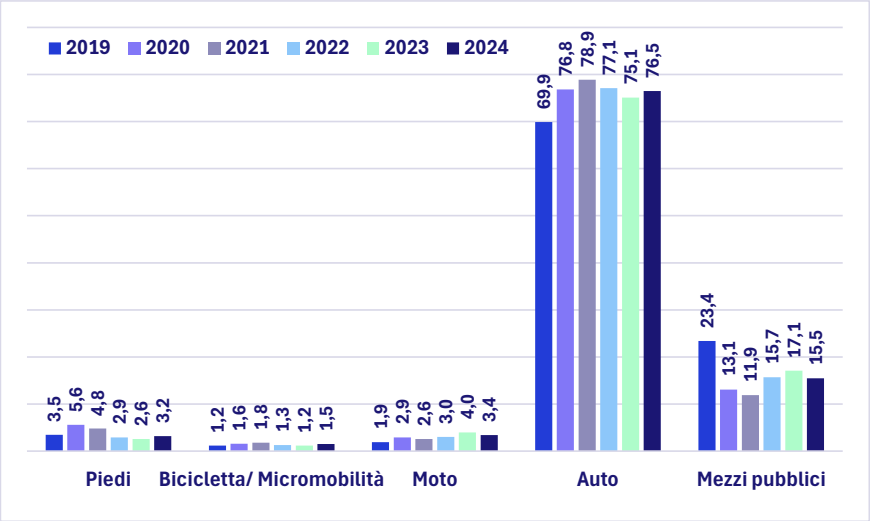
Le evidenze sulla mobilità multimodale mostrano un sistema in trasformazione. Secondo dati di fonte Isfort, dopo il continuo aumento del decennio pre-Covid e il crollo causato dalla pandemia, è tornato a crescere il tasso di mobilità sostenibile ovvero la quota degli spostamenti realizzati a piedi, in bicicletta o con mezzi collettivi. Nonostante il recupero del tasso di mobilità sostenibile, resta dominante l'utilizzo dell'auto privata quale mezzo di spostamento, ma si conferma una maggiore articolazione delle scelte modali.

### Grafico 31 – Quota degli spostamenti realizzati a piedi, in bicicletta o con un mezzo collettivo: in leggera risalita dopo il picco nel 2018 e il crollo post-Covid




[1]Percentuale di spostamenti/passeggeri*km realizzati a piedi, in bicicletta o con un mezzo collettivo sul totale
*Fonte: Isfort, 22° Rapporto sulla mobilità degli italiani, 2025*

## Grafico 32 – Distribuzione dei passeggeri*km per modo di trasporto utilizzato1 (valori %, 2019-2024)




[1]Nei mezzi privati sono compresi l'auto privata con e senza passeggeri, i mezzi agricoli, l'auto a noleggio e altri mezzi privati. Nei mezzi pubblici sono compresi tutti i mezzi di trasporto collettivi, urbani (autobus urbano, metro, tram ecc.) ed extraurbani (autobus di lunga percorrenza, treno locale e di lunga percorrenza, aereo, traghetto/nave ecc.), nonché altri mezzi, anche individuali, ma a disponibilità pubblica (taxi, NCC, car sharing, piattaforme car pooling). Gli spostamenti si riferiscono sia al trasporto a compensazione economica (Tpl in generale), sia a quello interamente sul mercato (es. treni AV, segmenti del trasporto pubblico su gomma di lunga percorrenza)
*Fonte: Isfort, 22° Rapporto sulla mobilità degli italiani, 2025*

La varietà e l'intensità di utilizzo delle varie modalità di spostamento è molto variabile, dipendendo anche dalla dimensione dei comuni. Nei grandi centri urbani la presenza di reti di trasporto pubblico più sviluppate e di servizi alternativi aumenta la possibilità di combinare più modalità. Nei piccoli comuni l'offerta è spesso più limitata e l'automobile mantiene una funzione sostanzialmente poco sostituibile.

## Tabella 2 – Alcuni indicatori di mobilità per fasce di ampiezza demografica dei Comuni

| | Distanze giorno pro capite (km) | Tempo giorno pro capite (minuti) | Quota passeggeri*km mezzi pubblici (escluso aerei) | Tasso occupazione auto |
|---|---|---|---|---|
| Centri minori (fino a 10.000 abitanti) | 25,6 | 42,6 | 10,3% | 1,32 |
| Piccoli centri (10.000 – 50.000 abitanti) | 22,8 | 41,4 | 15,3% | 1,38 |
| Piccolo-medie e medie città (50.000 – 250.000 abitanti) | 18,7 | 40,6 | 11,6% | 1,38 |
| Medio-grandi città (250.000 – 800.000 abitanti) | 17,0 | 41,1 | 30,7% | 1,34 |
| Grandi città (oltre 800.000 abitanti) | 17,8 | 52,4 | 22,7% | 1,37 |

Fonte: Isfort, 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani, 2024

L'età è certamente tra i fattori che più condizionano i modelli di mobilità. Gli under 30 presentano un livello relativamente elevato di mobilità sostenibile, anche per il peso del trasporto pubblico per gli spostamenti scolastici e per la minore disponibilità di un'auto propria. Gli over 64, invece, mostrano una minore intensità complessiva della domanda di mobilità e percorrono distanze inferiori, ma fanno un uso relativamente ridotto del trasporto pubblico, della bicicletta, della micromobilità e dei servizi di sharing.

## Tabella 3 – Indicatori sintetici dei modelli di mobilità per classi di età

| Classi di età | INTENSITA' | DIVERSIFICAZIONE | SOSTENIBILITA'/INTEGRAZIONE | SODDISFAZIONE D'USO |
|---|---|---|---|---|
| Da 14 a 29 anni | 106 | 100 | 143 | 97 |
| Da 30 a 45 anni | 113 | 80 | 93 | 92 |
| Da 46 a 64 anni | 104 | 89 | 91 | 103 |
| Da 65 a 84 anni | 78 | 140 | 88 | 111 |

Fonte: Isfort, 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani, 2024

**INTENSITA'**: fa riferimento a un insieme di indicatori sui volumi di domanda di mobilità – modello di mobilità positivo quanto minore è il valore dell'indice ossia se i volumi di mobilità sono più contenuti (riduzione della congestione, risparmio di tempi di vita)
**DIVERSIFICAZIONE**: fa riferimento a un insieme di indicatori sulle caratteristiche degli spostamenti – modello di mobilità positivo quanto maggiore è il valore dell'indice ossia se gli spostamenti sono più distribuiti per motivazione, frequenza, orario (stili di mobilità più articolati)
**SOSTENIBILITA'/INTEGRAZIONE**: fa riferimento a un insieme di indicatori sui mezzi di trasporto utilizzati e la loro integrazione – modello di mobilità positivo quanto maggiore è il valore dell'indice ossia se è maggiore, attualmente e in prospettiva, l'uso di mezzi a basso impatto e la multimodalità
**SODDISFAZIONE D'USO**: fa riferimento a un insieme di indicatori sulla soddisfazione percepita degli utenti dei diversi mezzi di trasporto – modello di mobilità positivo quanto maggiore è il valore dell'indice ossia se è maggiore la soddisfazione media per i mezzi di trasporto utilizzati, individuali e collettivi
(Isfort, 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani, 2024)

***«… gli under 30 evidenziano un livello (relativamente) molto alto di mobilità sostenibile, dovuto chiaramente al peso del trasporto pubblico per gli spostamenti scolastici (e non va dimenticato che gli under 18 non possono guidare l'auto e che i giovani patentati spesso non sono automuniti); allo stesso tempo l'intensità della domanda è alta e la soddisfazione d'uso dei mezzi di trasporto un po' inferiore alla media;***
***gli over 64 invece mostrano gli indici ampiamente migliori rispetto agli altri cluster anagrafici negli assi dell'intensità della domanda (percorrono distanze inferiori), nella diversificazione (sono in gran parte fuori dal circuito della tipica mobilità sistematica dovuta al lavoro o allo studio) e nella soddisfazione d'uso dei messi di trasporto; è invece bassa la sostenibilità/integrazione delle scelte modali perché tendono ad usare poco il trasporto pubblico, la bicicletta/micromobilità e i servizi di sharing, oltre ad effettuare pochi viaggi intermodali.***
***Le classi centrali di età evidenziano invece modelli di mobilità meno positivi (in raffronto alla media) sostanzialmente per tutti e quadro gli assi di orientamento …» (Isfort, 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani, 2024)***

Le classi centrali di età presentano elevati livelli di domanda di mobilità sistematica. Lavoro, accompagnamento dei figli, gestione familiare e distribuzione territoriale delle attività rendono l'automobile particolarmente rilevante per queste fasce. Sono quindi proprio le classi centrali a mostrare modelli di mobilità più intensivi dove spesso l'automobile rappresenta un mezzo di spostamento difficilmente sostituibile con alternative modali.

## Tabella 4 – Percentuali dei mezzi di trasporto usati più spesso in alcune città Europee

| Città | Automobile | Motocicletta | Bicicletta | A piedi | Treno | Trasp.Pubb.Urb. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Stoccolma | 28,4 | 4,4 | 19,2 | 37,5 | 4,5 | 56,4 |
| Parigi | 30,7 | 7,6 | 14,3 | 40,5 | 5,7 | 58,1 |
| Copenhagen | 34,5 | 6,8 | 35,1 | 24,5 | 4,7 | 32,3 |
| Amsterdam | 35,5 | 6,5 | 39,4 | 28,6 | 4,6 | 32,8 |
| Vienna | 37,3 | 7,8 | 15,4 | 30,8 | 3,9 | 49,2 |
| ***Milano*** | ***38,2*** | ***8,3*** | ***16,8*** | ***46,8*** | ***2,4*** | ***55,6*** |
| Bucarest | 38,4 | 5,8 | 9,1 | 28,6 | 3,0 | 58,5 |
| Berlino | 40,1 | 9,8 | 16,5 | 21,3 | 3,6 | 48,0 |
| Barcellona | 40,1 | 10,0 | 11,7 | 33,0 | 7,8 | 42,7 |
| Helsinki | 40,7 | 5,8 | 14,1 | 36,0 | 4,8 | 46,3 |
| Amburgo | 41,9 | 5,4 | 20,5 | 22,7 | 5,0 | 44,0 |
| Monaco | 41,9 | 5,3 | 19,4 | 22,8 | 3,2 | 44,4 |
| Atene | 42,3 | 10,6 | 8,4 | 34,7 | 5,3 | 41,6 |
| Budapest | 43,0 | 4,2 | 8,7 | 29,1 | 3,0 | 53,9 |
| Madrid | 43,7 | 8,3 | 7,0 | 33,2 | 3,8 | 49,8 |
| ***Genova*** | ***44,8*** | ***23,1*** | ***1,6*** | ***45,2*** | ***9,3*** | ***38,4*** |
| Varsavia | 45,0 | 4,9 | 11,4 | 24,7 | 3,5 | 54,0 |
| Marsiglia | 45,1 | 10,7 | 10,1 | 33,7 | 3,9 | 42,5 |
| Stoccarda | 46,8 | 4,8 | 13,2 | 26,2 | 3,7 | 51,8 |
| ***Torino*** | ***47,1*** | ***6,9*** | ***12,8*** | ***29,1*** | ***4,2*** | ***38,6*** |
| Bruxelles | 47,7 | 7,3 | 11,7 | 24,3 | 5,5 | 44,6 |
| ***Napoli*** | ***49,7*** | ***13,2*** | ***9,3*** | ***29,2*** | ***4,4*** | ***30,6*** |
| ***Bologna*** | ***50,7*** | ***9,2*** | ***18,4*** | ***28,7*** | ***3,1*** | ***33,5*** |
| ***Firenze*** | ***50,8*** | ***21,8*** | ***13,3*** | ***46,0*** | ***1,7*** | ***29,0*** |
| Lisbona | 57,3 | 6,8 | 9,2 | 21,8 | 5,2 | 39,6 |
| **Verona** | **57,7** | **10,9** | **14,9** | **27,1** | **2,7** | **27,5** |
| **Roma** | **58,1** | **11,6** | **5,4** | **20,8** | **3,6** | **32,7** |
| **Palermo** | **63,5** | **11,4** | **11,2** | **27,9** | **3,0** | **19,7** |
| ***Cagliari*** | ***65,6*** | ***5,4*** | ***2,6*** | ***58,6*** | ***0,0*** | ***31,3*** |
| ***Bari*** | ***67,7*** | ***7,2*** | ***4,4*** | ***54,9*** | ***3,3*** | ***19,2*** |
| ***Reggio Calabria*** | ***85,4*** | ***5,4*** | ***2,0*** | ***46,4*** | ***2,1*** | ***7,4*** |

Fonte: European Commission, Quality of life in European cities, 2023

Nel confronto tra 26 città italiane e tra 19 città europee e 12 città italiane, queste – in un ranking che ordina le città in base alla percentuale di spostamenti fatti in auto dal valore minore al maggiore – risultano essere tra quelle che ne fanno un maggior uso, eccezion fatta per Milano (sesta con 38,2%) e in parte Genova (a metà classifica con il 44,8%). Al contempo, Milano è quarta per utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico urbano (con il 55,6%), seguita, tra le italiane, da Torino con il 38,6% e dalla stessa Genova con il 38,4%.

## Tabella 5 – Percentuali dei mezzi di trasporto usati più spesso in alcune città Italiane

| Città | Automobile | Motocicletta | Bicicletta | A piedi | Treno | Trasp.Pubb.Urb. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bolzano | 28,7 | 10,0 | 50,0 | 53,6 | 1,8 | 25,4 |
| Milano | 38,2 | 8,3 | 16,8 | 46,8 | 2,4 | 55,6 |
| Venezia | 41,0 | 1,8 | 18,7 | 55,8 | 3,8 | 40,6 |
| Genova | 44,8 | 23,1 | 1,6 | 45,2 | 9,3 | 38,4 |
| Torino | 47,1 | 6,9 | 12,8 | 29,1 | 4,2 | 38,6 |
| Napoli | 49,7 | 13,2 | 9,3 | 29,2 | 4,4 | 30,6 |
| Bologna | 50,7 | 9,2 | 18,4 | 28,7 | 3,1 | 33,5 |
| Firenze | 50,8 | 21,8 | 13,3 | 46,0 | 1,7 | 29,0 |
| Trieste | 53,8 | 18,9 | 2,4 | 46,9 | 1,1 | 37,1 |
| Verona | 57,7 | 10,9 | 14,9 | 27,1 | 2,7 | 27,5 |
| Roma | 58,1 | 11,6 | 5,4 | 20,8 | 3,6 | 32,7 |
| Bergamo | 61,5 | 10,9 | 14,3 | 58,5 | 4,7 | 15,8 |
| Trento | 62,4 | 3,8 | 18,7 | 56,0 | 2,1 | 23,3 |
| Palermo | 63,5 | 11,4 | 11,2 | 27,9 | 3,0 | 19,7 |
| Cagliari | 65,6 | 5,4 | 2,6 | 58,6 | 0,0 | 31,3 |
| Bari | 67,7 | 7,2 | 4,4 | 54,9 | 3,3 | 19,2 |
| Pescara | 70,3 | 9,1 | 17,7 | 52,3 | 1,6 | 10,3 |
| Catania | 71,6 | 14,1 | 2,6 | 51,4 | 0,1 | 16,6 |
| Messina | 71,7 | 9,8 | 1,5 | 45,3 | 0,8 | 19,8 |
| Brescia | 72,1 | 4,0 | 17,9 | 46,2 | 2,0 | 22,3 |
| Parma | 72,8 | 6,8 | 28,4 | 40,5 | 1,3 | 13,4 |
| Taranto | 73,8 | 2,6 | 3,4 | 57,5 | 0,5 | 11,8 |
| Sassari | 75,8 | 5,2 | 1,2 | 57,3 | 0,4 | 17,2 |
| Ancona | 81,8 | 10,2 | 1,9 | 44,1 | 0,8 | 17,1 |
| Reggio Calabria | 85,4 | 5,4 | 2,0 | 46,4 | 2,1 | 7,4 |
| Perugia | 91,2 | 6,9 | 1,5 | 36,7 | 1,7 | 10,6 |

Fonte: ISTAT, 2023

Nel confronto tra le sole città italiane, i cittadini di Bolzano sono quelli che fanno minor uso dell'auto per i loro spostamenti (28,7%), seguiti dai milanesi (con il 38,2% come già detto), dai veneziani (con il 41,0%) e ancora dai genovesi (con il 44,8%). I cittadini di Perugia (91,2%), Reggio di Calabria (85,4%) e Ancona (81,8%) sono invece quelli che dipendono maggiormente dall'automobile per i loro spostamenti. In tema di utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico urbano, Milano (55,6%) è l'unica città in cui questi sono utilizzati dai residenti per i propri spostamenti con una percentuale maggiore del 50%. Nell'ordine seguono Venezia (40,6%) e Torino (38,6%) e poi Genova, Trieste, Bologna, Roma, Cagliari, Napoli (tutte sopra il 30%), quasi tutti centri

urbani medio-grandi. I comuni, tra i 26 analizzati, dove meno si fa uso dei mezzi pubblici sono nell'ordine Reggio di Calabria, Pescara, Perugia, Taranto e Parma, tutti sotto il 15%.

Il confronto tra città europee e italiane riguardo le modalità di spostamento scelte dai cittadini suggerisce che queste siano il prodotto dell'interazione tra preferenze individuali e struttura dell'offerta in un dato contesto territoriale. Le differenze nell'uso dell'auto non possono essere spiegate soltanto attraverso comportamenti culturali: pesano la densità urbana, la qualità del trasporto pubblico, le distanze da percorrere, la disponibilità di infrastrutture ciclabili e pedonali e la conformazione e organizzazione del territorio.

Torna all'indice

## 8. SCENARI DI MEDIO-LUNGO PERIODO

Le proiezioni demografiche ISTAT al 2044 consentono di sviluppare alcune considerazioni di scenario. La progressiva riduzione della popolazione italiana nelle classi di età più giovani e in quelle centrali e l'aumento della popolazione più anziana suggeriscono una futura diminuzione dell'intensità complessiva della domanda di mobilità.

**Tabella 6 – Scenari di evoluzione della popolazione Italiana per classi di età al 2044**

| Classi di età | PESSIMISTICO | MEDIANO | OTTIMISTICO |
|---|---|---|---|
| Da 0 a 13 anni | -21% | -13% | -4% |
| Da 14 a 19 anni | -32% | -28% | -25% |
| Da 20 a 24 anni | -25% | -22% | -20% |
| Da 25 a 29 anni | -12% | -9% | -5% |
| Da 30 a 44 anni | -6% | -3% | +1% |
| Da 45 a 64 anni | -25% | -24% | -22% |
| Da 65 a 74 anni | +22% | +23% | +24% |
| Da 75 a 84 anni | +37% | +41% | +44% |
| 85 anni e più | +28% | +41% | +55% |

Fonte: ISTAT, 2024 (base popolazione per le stime all' 1.1.2023)

Il modello Isfort su dati Osservatorio "Audimob", sulla base delle previsioni demografiche ISTAT di cui sopra, stima infatti – nello scenario mediano tra i tre di evoluzione della popolazione italiana per classi di età al 2044 – una diminuzione degli spostamenti complessivi pari al -2% al 2034 e del -7% al 2044 rispetto al 2024. L'impatto sulla domanda di mobilità varia in funzione della classe di età e delle motivazioni degli spostamenti.

**Tabella 7 – L'impatto delle proiezioni demografiche sulla domanda di mobilità per classi di età e motivazioni degli spostamenti (al 2034 e 2044)**

| Classi di età | Proiezioni al 2034 | Proiezioni al 2044 |
|---|---|---|
| Da 14 a 19 anni | -15% | -28% |
| Da 20 a 24 anni | -1% | -21% |
| Da 25 a 29 anni | +5% | -9% |
| Da 30 a 64 anni | -8% | -16% |
| Da 65 a 74 anni | +23% | +22% |
| Da 75 a 84 anni | +12% | +39% |
| **Totale** | **-2%** | **-7%** |
| Lavoro 17-64 | -6% | -14% |
| Lavoro 65-75 | +22% | +27% |
| Studio 14-19 | -15% | -28% |
| Studio > 20 anni | -1% | -17% |
| Altri motivi | 0% | -4% |

Fonte: Isfort, 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani, 2024
(stime Isfort da modello, su dati Osservatorio "Audimob", sulla base delle previsioni demografiche ISTAT)

Se da un lato gli spostamenti crescono a tassi in doppia cifra nella fasce più anziane, trainati dal forte aumento della popolazione over 64, questo effetto viene infatti più che bilanciato dalla diminuzione complessiva della domanda di mobilità nelle fasce più giovani e centrali che vedono il numero dei cittadini in tali fasce calare marcatamente.

**Una popolazione mediamente più anziana tende a generare meno mobilità per lavoro e studio, più spostamenti legati a servizi, salute e relazioni personali e una diversa distribuzione degli orari. Questo cambiamento può ridurre le percorrenze medie, ma aumentare l'importanza dell'accessibilità locale e della disponibilità di soluzioni flessibili, soprattutto nei territori meno densamente abitati.**

**In questo quadro la domanda di auto potrebbe evolvere in modo non lineare. Un calo delle percorrenze non implicherebbe necessariamente un calo proporzionale del numero di autovetture, soprattutto se l'automobile mantenesse una funzione di garanzia di accessibilità nei territori a bassa densità abitativa. È quindi possibile che l'Italia continui a presentare un parco circolante relativamente molto numeroso, anche in presenza di un utilizzo medio ancor più contenuto.**

**La segmentazione della domanda di autovetture potrebbe spostarsi verso vetture più compatte, efficienti e adatte a percorrenze ridotte, coerentemente con la diminuzione della dimensione media dei nuclei familiari e l'aumento del grado di urbanizzazione. Allo stesso tempo, il progressivo invecchiamento della popolazione rende sempre più rilevanti le dotazioni di sicurezza e assistenza alla guida come pure una maggiore semplicità di utilizzo delle auto.**

**Per il mercato automobilistico la sfida sarà quindi duplice: accompagnare e sostenere il rinnovo di un parco molto vecchio e, contemporaneamente, adattare l'offerta a una domanda che sarà strutturalmente diversa. Per le politiche pubbliche ciò significa evitare una lettura puramente quantitativa della transizione, concentrata sul numero di autovetture, e considerare invece l'intero ecosistema della mobilità automobilistica.**

Torna all'indice

## 9. CONCLUSIONI E IMPLICAZIONI DI POLICY

L'aggiornamento dello studio conferma che la principale criticità del sistema automobilistico italiano è la lentezza del rinnovo del parco circolante. Un circolante di 41,8 milioni di autovetture, con un'età media di 13,2 anni e un tasso teorico di sostituzione di 25,7 anni, rende difficile una veloce riduzione del peso delle autovetture più anziane, meno efficienti dal punto di vista dei consumi e delle emissioni e meno sicure.

Il problema è reso più complesso dalle percorrenze medie relativamente basse. Gli italiani possiedono molte autovetture (688 ogni mille abitanti e 1,09 per ogni patentato) rispetto ai cittadini degli altri principali paesi europei, ma ciascuna di esse viene utilizzata relativamente meno (9.869 chilometri l'anno). Questo modello di utilizzo dell'automobile attenua la pressione alla sostituzione e contribuisce alla lunga permanenza delle autovetture nel parco circolante.

La transizione elettrica si inserisce quindi in un contesto particolarmente sfidante. La quota complessiva di auto elettriche pure e ibride plug-in resta intorno all'1,8% del circolante, molto inferiore a quella degli altri principali mercati europei, mentre la rete pubblica di ricarica elettrica, pur in forte sviluppo, non ha ancora raggiunto la stessa capillarità dei paesi più avanzati. Ecco quindi che perché il parco circolante italiano diventi maggiormente sostenibile e più sicuro, se da un lato è necessario che aumenti la quota nel mercato del nuovo di autovetture ricaricabili, dall'altro occorre aumentare il ritmo con cui le vetture più vecchie escono dal parco circolante.

Il mancato recupero dei redditi reali ai livelli pre-2008, l'elevata quota di mercato dei segmenti più accessibili negli ultimi quindici anni e il crescente peso dell'usato confermano le **persistenti pressioni sui bilanci delle famiglie italiane, che necessitano di specifiche, adeguate e urgenti politiche di sostegno alla domanda di autovetture**. Tali politiche di rinnovo potrebbero eventualmente essere disegnate tenendo conto delle eterogeneità territoriale e reddituale. Nei territori con parchi circolanti più anziani e/o per le famiglie con capacità di spesa più debole potrebbero essere richiesti strumenti più mirati e una particolare attenzione al mercato dell'usato recente.

Parallelamente e in maniera sinergica, un **trattamento fiscale delle auto aziendali a zero e basse emissioni che sia maggiormente allineato a quello, più favorevole, degli altri principali mercati europei** potrebbe rappresentare uno strumento, al contempo efficace ed efficiente, non solo di supporto alla domanda, ma che favorisca anche un più rapido rinnovo del circolante attraverso la generazione di usato "fresco" (auto mediamente di 4 anni) e certamente più accessibile alle famiglie del nuovo.

Un ulteriore asse di intervento del legislatore riguarda le infrastrutture di ricarica. Lo **sviluppo della rete di ricarica** deve procedere insieme alla diffusione dei veicoli ricaricabili, **con attenzione non soltanto al numero complessivo dei punti di ricarica, ma anche alla loro distribuzione territoriale, accessibilità e affidabilità, nonché al costo di ricarica**. Politiche pubbliche mirate a contrastare il divario territoriale nella dotazione di infrastrutture di ricarica sono auspicabili, sulla falsariga del "Piano Italia a 1 Giga" e del piano "Aree Bianche" per contrastare il *digital divide* nelle aree svantaggiate o a fallimento di mercato. Pur non facilmente osservabili, l'accesso a e il costo dell'energia erogata da le infrastrutture private di ricarica dovrebbero anch'esse essere supportate dall'azione del legislatore in modo più efficace.

**La trasformazione socio-demografica impone una prospettiva di lungo periodo.** Una popolazione mediamente più anziana, meno numerosa e con nuclei familiari più piccoli avrà esigenze di mobilità differenti. Il futuro dell'automobile in Italia dipenderà quindi non soltanto dalla tecnologia del veicolo, ma anche dalla capacità del sistema di adattarsi a nuovi bisogni di accessibilità, a una diversa struttura delle percorrenze e a un maggior grado di multimodalità.

**In definitiva, il tema non è semplicemente sostituire automobili vecchie con automobili nuove. La sfida consiste nel rendere più efficiente – sia dal punto di vista economico (con un risparmio per famiglie e aziende) sia dal punto di vista ambientale – e più sicuro un parco circolante molto numeroso mentre cambia la società che lo utilizza. L'Italia si avvia verso un equilibrio nel quale l'auto resterà centrale, ma sarà probabilmente usata in modo diverso, per distanze differenti e all'interno di combinazioni modali più articolate.** Governare questa transizione richiede politiche coordinate, stabili nel tempo e sufficientemente flessibili da adattarsi alle profonde differenze economiche, socio-demografiche e territoriali del paese.