

Ad aprile continua il trend discendente del mercato dell'auto in Italia, sui cui numeri hanno ancora scarsissimo peso le vendite dei veicoli elettrici nonostante il loro costante aumento. Nel mese appena trascorso sono state registrate 145.033 nuove immatricolazioni, pari a una riduzione del -17,1% rispetto alle quasi 175.000 unità dello stesso mese del 2019 - mentre non è attendibile il confronto con le 4.295 immatricolazioni di aprile 2020 che equivarrebbe a un aumento a quattro cifre. Nel 1° quadrimestre sono andate perse oltre 120.000 vetture, con 592.181 unità immatricolate, in calo del 16,9% sul 2019.

L'UNRAE, l'Associazione delle Case automobilistiche estere, stima che in assenza di rifinanziamento degli incentivi, nel prosieguo dell'anno, potrebbero essere a rischio ben oltre 300.000 immatricolazioni. In circa 3 mesi e mezzo, i fondi stanziati hanno consentito la rottamazione di 185.000 vecchie auto, per il 95% sostituite con nuove vetture della fascia 61-135 g/km più sicure e pulite, isparmiando all'ambiente circa 115 mila tonnellate di CO2 l'anno e consentendo un'aggiuntività di introiti IVA e IPT per l'erario di circa 160 milioni di euro.

*"Il PNRR del Governo - ha commentato il Presidente dell'UNRAE **Michele Crisci** - sembra aver trascurato il settore dell'auto, uno dei principali mercati d'Europa per volumi che rappresenta pure una componente importante della transizione ecologica del Paese. E' importante, perciò, che vengano presto trovati altri strumenti normativi per rendere strutturali gli Ecobonus per le vetture 'green' con emissioni fino a 60 g/km CO2. Nel breve periodo, invece è urgente il rifinanziamento degli incentivi per le vetture della fascia 61-135 g/km di CO2 che finora, sempre nell'ottica della sostenibilità, hanno dato il contributo più rilevante".*

Il Presidente dell'UNRAE ribadisce infine *"l'urgenza di rimediare alla ulteriore forte penalizzazione di cui sono oggetto in Italia le auto aziendali in fringe benefit perché, a causa del mancato adeguamento della tassazione ai nuovi valori di emissione WLTP, sia i dipendenti sia le aziende che concedono il benefit pagano un'imposta maggiore in quanto ancora calcolata su valori di emissione non aggiornati (NEDC correlato)".*

"La variazione tendenziale su aprile dello scorso anno è ancora un dato falsato, in quanto risente del contraccollo dovuto alla chiusura dello scorso anno, durata ben 53 giorni, degli showroom su tutto il territorio italiano e del conseguente azzeramento delle immatricolazioni (-97,5% ad aprile 2020); pertanto, tutte le valutazioni vanno rapportate all'anno normale del 2019", dichiara **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto. *"Prosegue l'impatto negativo sulle vendite di autovetture, con uno scenario a breve destinato ad aggravarsi ulteriormente ove*

il Governo ritardasse l'intervento di rifinanziamento degli incentivi. Lo dimostra il fatto che quando lo scorso 23 aprile sono stati resi disponibili 13 milioni di euro per l'acquisto di auto con emissioni comprese tra 61 e 135 g/km di CO₂, ancora una volta si sono esauriti in pochissimi giorni. Se vogliamo tenere a galla il mercato dobbiamo agire su quella fascia di mercato che riscuote il maggior interesse delle famiglie italiane".

"La misura governativa per eliminare dalla circolazione stradale veicoli con oltre 10 anni di anzianità attraverso l'acquisto di veicoli fino a 135 g/Km CO₂ - continua De Stefani - ha consentito al settore di reggere, in parte, l'urto della pandemia e va nella giusta direzione della transizione, riducendo le emissioni in atmosfera, ringiovanendo il parco auto più vecchio, mantenendo posti di lavoro nelle imprese della filiera e, soprattutto in questa fase storica, garantendo la mobilità sicura delle persone. In particolare, in questa prima parte dell'anno, gli incentivi auto con rottamazione della fascia 61-135 g/km di CO₂, che raccoglie le più virtuose motorizzazioni endotermiche benzina e diesel, hanno contribuito all'abbattimento di migliaia di tonnellate di CO₂. Da qui la necessità di proseguire sul percorso già tracciato per non disperdere gli sforzi e le risorse finora impegnate sull'auto, definendo un'equazione sostenibile per tutti: ambiente, economia ed occupazione. Allo stato attuale le sole vetture elettriche e plug-in non sono in grado di soddisfare le esigenze di una clientela molto differenziata per capacità di acquisto e percorrenza chilometrica. La transizione verso veicoli a zero emissioni è un processo che va gestito con gradualità, in tutte le sue forme, senza brusche accelerazioni che potrebbero comprometterne gli obiettivi e gli equilibri economici e sociali collegati alla catena del valore del settore".

L'analisi della struttura del mercato del mese di aprile, anche in questo caso confrontata con il 2019 per la comparazione non attendibile con l'analogo mese 2020, sotto il profilo degli utilizzatori mostra un rallentamento dei privati che perdono l'8,1% delle immatricolazioni, per l'affievolirsi del contributo degli incentivi, con una quota che nel mese copre il 59,6% del totale rispetto al 63,3% del 1° quadrimestre (entrambi comunque in netta crescita rispetto al 2019). In aprile, con 13.000 unità, le autoimmatricolazioni vedono scendere ulteriormente la loro penetrazione, all'8,9% del totale (10% nel 1° quadrimestre).

Seppur in territorio negativo, il noleggio a lungo termine raggiunge il 17,5% di quota, grazie in particolare al contributo delle principali società Top; in gennaio-aprile la rappresentatività si posiziona al 16,4% del totale. Prosegue il forte calo del noleggio a breve che cede oltre la metà delle immatricolazioni rispetto a due anni fa, con una quota che però recupera rispetto agli ultimi mesi, salendo all'8,8% del totale (rispetto al 5% del 1° quadrimestre). Chiudono le società ed enti che confermano in aprile il 5,2% di quota del 1° quadrimestre.

Sotto il profilo delle alimentazioni prosegue la drastica riduzione di diesel e benzina che si fermano rispettivamente al 31,9% e 22,8% di share (32,8% e 24,8% in gennaio-aprile). Il Gpl nel mese copre il 6,5% delle preferenze e il 6% nel quadrimestre, mentre il metano conferma il 2,2% nel mese e 2,3% nel quadrimestre. In fortissima ascesa, le vetture ibride salgono al 28,7% di quota, a poco più di tre punti di distacco dal motore a benzina, e chiudono il quadrimestre al 27,3% del totale. Forte espansione anche per le plug-in e le elettriche: le PHEV raggiungono nel mese il 4,3% del totale (3,9% di share nel quadrimestre), le BEV il 3,3% (3,0% in gennaio-aprile), grazie anche al supporto degli acquisti del noleggio.

Fra i segmenti si registra una flessione generalizzata, ad eccezione del segmento D che segna un trend di crescita, con una quota che sale al 13,7% del totale mercato (13,1% nel 1° quadrimestre). Le utilitarie si fermano al 38,4% di rappresentatività rispetto al 39,2% del gennaio-aprile, mentre gli altri segmenti mostrano una conferma di quota nel mese e cumulato.

Le carrozzerie mostrano un'ulteriore crescita di mezzo punto di quota per fuoristrada e crossover in aprile rispetto al quadrimestre (47,6% nel mese e 47,1% in gennaio-aprile), mentre cedono poco più di mezzo punto le berline (44,9% in aprile, 45,5% nel quadrimestre).

Variazioni di quota di un decimale in più o meno interessano le altre carrozzerie. In calo tutte le aree geografiche rispetto al 2019, con il Nord Est che sale al 34,1% di quota (tre punti in più della rappresentatività archiviata dal 1° quadrimestre) grazie alla spinta del noleggio, senza il quale scenderebbe al 23,2%. In seconda posizione il Nord Ovest al 29,3% in aprile e 29,8% in gennaio-aprile. L'area centrale conferma un 21,1% nel mese e 22,2% nel cumulato, il Sud si ferma al 10,4% (11,3 nel quadrimestre) e le Isole rappresentano in aprile il 5,1% delle immatricolazioni (5,5% nel cumulato).

Scendono ulteriormente le emissioni medie di CO2 delle nuove immatricolazioni a 123,4 g/km in aprile rispetto a 143,1 g/km del 2019. Nel primi 4 mesi la CO2 media è pari a 125 g/km (144,2 g/km in gennaio-aprile 2019). L'analisi delle immatricolazioni per fascia di CO2 evidenzia una forte accelerazione di quota delle vetture incentivate da 0 a 20, da 21 a 60 e per quelle da 61 a 135 g/km, che coprono complessivamente circa il 70% del mercato del mese e del quadrimestre. In continua flessione la fascia da 136 a 190 g/km e quelle penalizzate dal malus oltre i 190 g/km di CO2.

L'analisi del mercato delle auto usate evidenzia in aprile un calo del 22% rispetto al 2019, con 281.483 passaggi di proprietà, con un 1° quadrimestre che chiude in contrazione del 20,6% a 1.175.552 trasferimenti complessivi.

© riproduzione riservata pubblicato il 4 / 05 / 2021