

Di fronte alle prospettive di crescita dell'economia superiori alle attese, il mercato dell'auto va contromano e continua a perdere, mese dopo mese, migliaia di veicoli nuovi, mentre restano per strada milioni di vetture vecchie e inquinanti. A novembre non si ferma l'emorragia delle immatricolazioni, che con 104.478 unità registrate segna una flessione del 24,6% rispetto alle 138.612 unità del 2020 (-30,8% sul 2019). Nei primi 11 mesi dell'anno la "voragine" delle auto perse rispetto al 2019 è di oltre 400.000 unità (-22,8% con 1.371.166 immatricolazioni).

"Non si può accompagnare in modo efficace e sostenibile la transizione verso la decarbonizzazione se non si interviene sostenendo la domanda con un piano strutturale e pluriennale anche per il ricambio del parco circolante", afferma Michele Crisci, Presidente dell'UNRAE. "Per una maggiore diffusione delle nuove tecnologie sono necessari incentivi anche a fronte di rottamazione, altrimenti vanificheremo gli effettivi benefici ambientali".

Per l'UNRAE, come per altri osservatori, nel nostro Paese manca ancora una strategia per accompagnare la transizione energetica nel mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali: *"Purtroppo - sottolinea **Michele Crisci** - si deve constatare un certo disinteresse nelle Istituzioni di governo per il comparto automotive e il suo indotto, un settore produttivo che occupa 1,2 milioni di lavoratori e garantisce un gettito fiscale di 76 miliardi di euro l'anno"*.

L'assenza di una strategia di medio-lungo periodo non impedirebbe comunque, secondo l'UNRAE, di predisporre subito un piano di sviluppo delle infrastrutture di ricarica, capillare e omogeneo sul territorio nazionale, garantendo l'interoperabilità delle stesse e con punti di ricarica ad alta potenza in ambito autostradale: *"Considerati gli annunci fatti e i fondi stanziati dal PNRR per questo obiettivo, ci piacerebbe ora vedere un cronoprogramma puntuale con impegni precisi di infrastrutturazione a scadenze prefissate"*, sottolinea Michele Crisci.

L'UNRAE ribadisce, infine, la necessità di liberare le imprese italiane dalla penalizzazione nella fiscalità delle auto aziendali, con interventi su detraibilità IVA, costi deducibili e quota ammortizzabile soprattutto per le auto a zero o bassissime emissioni.

L'analisi della struttura del mercato di novembre, confrontata con lo stesso mese 2020, evidenzia tra gli **utilizzatori** una flessione dei privati leggermente più ampia del mercato, con una quota al 64,1%, in crescita rispetto al cumulato degli 11 mesi (62,8%). Le autoimmatricolazioni cedono 1/4 dei volumi, al 9,4% di quota, sostanzialmente in linea con il 9,7% del cumulato. Un calo a doppia cifra coinvolge anche il noleggio a lungo termine che sale in novembre al 18,6% di rappresentatività, rispetto al 17,5% degli 11 mesi, grazie alla

stabilità delle immatricolazioni delle principali società Top a fronte di un forte calo delle Captive.

Il noleggio a breve termine registra un pesantissimo tracollo scendendo ad una quota di minimo dell'1,4%, rispetto al 4,5% degli 11 mesi; le società registrano la flessione minore tra i canali e salgono al 6,5% di share, verso il 5,6% del cumulato.

Sotto il profilo delle **alimentazioni** prosegue la sostenuta contrazione di benzina e diesel che nel mese scendono rispettivamente al 26,9% e 19% di quota (29,9% e 22,7% nel cumulato), in calo anche i volumi del Gpl che sale al 9,2% di quota nel mese (7,3% negli 11 mesi), mentre il metano copre in novembre l'1,8% rispetto al 2,2% di gennaio-novembre. Le elettrificate risentono della carenza di prodotto, con quote in leggera revisione sui mesi scorsi pur se in crescita in volume: le vetture ibride, market leader, si posizionano al 31,4% di quota nel mese, con le "full" hybrid all'8,6% e le "mild" al 22,8%; nel cumulato le stesse coprono il 28,9% del mercato. Le plug-in mantengono il 5,2% di quota (4,6% negli 11 mesi) e le BEV segnano il 6,5% sul totale rispetto al 4,4% del cumulato.

Tra i **segmenti**, con cali a doppia cifra per tutti ad eccezione dell'alto di gamma, emerge una sostanziale stabilità di quota per le city car (A) e i segmenti E ed F, mezzo punto lo acquisisce il segmento C, e qualche decimale le utilitarie (B). In calo di quasi 1 punto il segmento D.

Dall'analisi delle **carrozzerie**, in contrazione nel mese la quota delle berline, al 42,8%, a due punti e mezzo di distacco dalle crossover che salgono al 40,3% e che sommate ai fuoristrada coprono il 50,7% delle preferenze degli automobilisti. In calo anche la quota delle station wagon, al 2,7% del totale.

Le **aree geografiche** mostrano un allineamento tra Nord Ovest e Nord Est (rispettivamente al 29,5% e 29,4% del totale), con una revisione al ribasso - rispetto al cumulato - per la quota di questa ultima (che senza il contributo del noleggio scenderebbe al 22,7%). Cresce l'area centrale, al 23,1%, il Sud e le Isole (all'11,8% e 6,2% del totale).

Scendono del 10% sia nel mese sia nel cumulato le **emissioni** medie di CO2 delle nuove immatricolazioni, a 114,9 g/Km a novembre rispetto ai 127,7 g/Km dello stesso mese 2020. Nei primi 11 mesi le emissioni si posizionano a 120,8 g/Km (134,2 g/Km nello stesso periodo 2020).

L'analisi delle immatricolazioni per fascia di CO2, evidenzia una sostanziale stabilità di quota delle vetture incentivate della fascia 61-135 g/Km al 63% del totale, mentre perdono

mezzo punto quelle della fascia 0-20 g/Km che insieme alla 21-60 g/Km si posizionano su una share combinata dell'11,4%. In linea la fascia da 136 a 190 g/Km (al 21% di quota), perdono due decimali (all'1,6% del totale) quelle penalizzate dal malus oltre i 190 g/Km di CO₂.

Il **mercato dell'usato** nel mese di novembre registra un leggerissimo calo dell'1,8% sul 2020 a 290.382 passaggi di proprietà al lordo delle minivolture. Nei primi 11 mesi i 3.177.757 passaggi indicano un incremento del 15,9% sul 2020, ma una flessione del 17,8% sullo stesso periodo 2019.

© riproduzione riservata pubblicato il 6 / 12 / 2021