

A marzo l'attesa degli incentivi annunciati ma non emanati ha fatto crollare il mercato dell'auto. Il mese si è chiuso con 119.497 immatricolazioni, pari a un crollo del 29,7% e un buco di oltre 50.000 auto rispetto al marzo 2021. Il primo trimestre, che storicamente copre circa il 30% del volume annuale, quest'anno si ferma a 338.258 unità, in calo del 24,4% e con 109.000 immatricolazioni in meno del primo trimestre 2021. Nel contesto attuale è impossibile fare previsioni attendibili, ma la semplice proiezione algebrica delle cifre darebbe per l'intero anno 1.130.000 immatricolazioni, un calo di oltre il 22% sull'anno precedente.

Lo stallo di mercato provocato dalla citata attesa degli incentivi, a marzo ha mantenuto sotto tono anche la quota delle auto a zero o bassissime emissioni. L'UNRAE calcola che manchino ancora da immatricolare 16.000 auto della fascia 0-20 g/Km di CO₂ ordinate con incentivo 2021, 10.000 della fascia 21-60 g/Km e 30.000 della fascia 61-135 g/Km. Una volta evasa tutta la banca ordini 2021, la quota di mercato degli ECV rischia di scendere ai minimi. Seppure in crescita, le auto BEV e PHEV circolanti a fine marzo ammontano rispettivamente a 128.000 e 127.000 unità, di cui 11.345 e 17.141 immatricolate quest'anno.

“Gli annunci e la conseguente aspettativa degli incentivi stanno di fatto paralizzando il mercato ormai da mesi e, se il Governo non provvede a emanare con urgenza il decreto attuativo che li rende fruibili, si rischia di aggravare e prolungare ulteriormente la crisi delle immatricolazioni” avverte **Michele Crisci**, Presidente dell'UNRAE.

Crisciribadisce anche la necessità di estendere i tempi di consegna dei veicoli prenotati o già acquistati: *“il prolungamento a 360 giorni dei termini di consegna è un provvedimento indispensabile per ovviare ai problemi ormai endemici delle catene di fornitura internazionali, aggravati dal conflitto in Ucraina, che costringono le Case automobilistiche a rallentare la produzione e ritardare le consegne. E' necessario inoltre che il decreto attuativo - aggiunge il Presidente dell'UNRAE - non escluda dai sostegni all'acquisto nessuno dei soggetti interessati, comprendendo quindi oltre alle persone fisiche anche le persone giuridiche (aziende e società di noleggio) e non imponga tetti di prezzo ribassati rispetto agli incentivi precedenti, che avevano dimostrato tutta la loro efficacia”*.

L'UNRAE sottolinea ancora la richiesta al Governo, avanzata dall'intera filiera automotive, di evitare una nuova proroga delle norme sulla detraibilità ridotta dell'Iva per le auto aziendali, in deroga alla detraibilità totale prevista dall'UE, una condizione che penalizza la competitività delle aziende italiane di tutti i settori produttivi rispetto al resto d'Europa.

Per lo stesso comparto dei veicoli aziendali, l'UNRAE propone di accompagnare la

transizione energetica, riducendo il presunto onere per l'erario, con una modulazione della detraibilità dell'IVA per le auto in uso promiscuo (attualmente al 40%) sui motori a zero o a basse emissioni in base ai seguenti scaglioni: 100% 0-20 g/Km di CO₂; 80% 21-60 g/Km di CO₂; 50% 61-135 g/Km di CO₂.

Dalla struttura del mercato di marzo emerge un generalizzato tracollo tra gli **utilizzatori**: nel mese i privati segnano una pesantissima flessione in linea con il mercato e pari al 29,7%, con una quota che si ferma al 60,9%. Nel 1° trimestre perdono 1/4 dei volumi, scendendo al 63,1% (-1,4 p.p.). Le autoimmatricolazioni con un -37,9% di autovetture, calano all'8,8% di quota in marzo e al 9,5% nel cumulato. Anche il noleggio a lungo termine segna una perdita del 20,3% dei volumi, dovuta soprattutto al tracollo delle *Captive*, con una share comunque in progressiva crescita e pari al 19,4% nel mese e al 18,3% in gennaio-marzo. Il breve termine in marzo sperimenta la performance peggiore e, con quasi la metà delle immatricolazioni perse, si porta al 4,4% di rappresentatività nel mese e al 3% nel trimestre. Le società con un calo del 16,9% e inferiore al mercato complessivo, incrementano la propria penetrazione al 6,5% in marzo e al 6,1% nel cumulato.

Anche dall'analisi per **alimentazione** emerge come l'attesa degli incentivi non abbia risparmiato alcuna motorizzazione, fatta eccezione per il Gpl che cresce del 6,9% in volume, al 9,3% di quota (8,9% nel 1° trimestre). Sotto tono volumi e quota delle auto BEV, al 3,7% in marzo (3,3% in gennaio-marzo) e le immatricolazioni delle PHEV che comunque mantengono una quota del 5% sia sul mese che sul cumulato. Le motorizzazioni tradizionali benzina e diesel perdono rispettivamente il 37,6% e il 39,2%, portandosi al 27,3% e 21,1% di share (27% e 20,8% nel cumulato); il metano scende del 70% in volume, ad una quota di minimo dell'1,1% nel mese (1,2% nel cumulato). Le ibride confermano la prima posizione fra le preferenze degli automobilisti al 32,5% di share, seppur con volumi in flessione del 14,8% (al 33,8% nel trimestre), con le "full" hybrid al 9,2% e le "mild" al 23,3%.

In pesante calo a doppia cifra in marzo tutti i **segmenti** del mercato, fatta eccezione per il segmento E, grazie in particolare alla disponibilità di prodotto di uno specifico player. Cedono in quota le city car (A), le medie (C) e il segmento D, mentre le utilitarie acquisiscono 3 punti; in crescita anche segmento E e F.

Anche le **carrozzerie** segnano tutte un crollo generalizzato, mentre si salvano i monovolume compatti. Le berline si riprendono la leadership, seppur con una quota in contrazione al 41,8%, seguono i crossover al 40,8% e al terzo posto i fuoristrada al 10,5% (nel cumulato si registra un testa a testa fra berline e crossover). Le station wagon scendono al 2,8% nel mese e nel 1° trimestre.

Le **aree geografiche** perdono tutte 1/4 e oltre delle immatricolazioni. Il Nord Est conferma la prima posizione con il 31,9% delle registrazioni (grazie al noleggio, senza il quale scenderebbe al 23,4%), il Nord Ovest cede qualche decimale al 28,9%. Sale l'area del Centro Italia al 23,1%, stabili le isole (al 5,5%), mentre l'area meridionale perde qualche decimale, al 10,7% del totale.

Le **emissioni medie di CO₂** delle nuove immatricolazioni in marzo calano del 3,3% a 118,6 g/Km, comunque in crescita rispetto ai 118,2 g/Km di gennaio e ai 113,9 g/Km di dicembre 2021, per il crollo delle vendite di auto a zero o bassissime emissioni. Il 1° trimestre conferma i 118,6 g/Km (-5,4%).

L'analisi delle immatricolazioni per fascia di CO₂ anche in marzo riflette la bassa quota di elettriche pure e in parte di plug-in. Le fasce 0-20 g/Km e 21-60 g/Km si portano, infatti, su una quota combinata dell'8,4% e si conferma alta al 68,0% la share della fascia 61-135 g/Km. Al 19,4% la quota delle vetture da 136 a 190 g/Km, mentre risale all'1,9% la fascia penalizzata dal malus oltre i 190 g/Km.

Il **mercato dell'usato** nel mese di marzo segna un'altra forte accelerazione: +35,9% sul 2021, con 450.846 passaggi di proprietà al lordo delle minivolture. Il 1° trimestre archivia una crescita allineata del 34,9% con 1.205.939 trasferimenti.

“Dopo il grande passo in avanti fatto dal Governo il mese scorso, attraverso la definizione di una strategia pluriennale per accompagnare il settore automobilistico nella sfida della transizione ecologica, estesa fino al 2030 e fondata sulla neutralità tecnologica, inclusiva anche di una politica degli incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti, purtroppo il ritardo nella pubblicazione del DPCM con i criteri e la ripartizione delle risorse stanziato ha decretato la nona caduta consecutiva, a doppia cifra, del mercato auto”, dichiara **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto.

“Infatti - continua De Stefani - il gap temporale tra l'effetto 'annuncio' di febbraio e l'incertezza sull'entrata in vigore dei nuovi incentivi sta impattando sulla domanda - già ridimensionata per effetto della pandemia, delle tensioni a monte delle catene di approvvigionamento e dell'impennata inflazionistica - riducendo fortemente la conclusione dei contratti di vendita. Ora, dopo le dichiarazioni al termine del Consiglio dei Ministri di ieri, secondo cui il DPCM incentivi vedrà la luce nei prossimi giorni, auspichiamo una rapidissima messa in linea della piattaforma digitale, gestita da Invitalia, per effettuare la prenotazione dei nuovi contributi e consentire un'agevole gestione dei contratti di vendita, sperando - prosegue De Stefani - in un recupero delle vendite perse tra gennaio e marzo (circa 109.000 pezzi), sebbene la riduzione dei 'price cap' (rispetto a quelli in vigore con gli

ecobonus riconosciuti fino al 31 dicembre 2021) ridurrà, di fatto, le scelte green agevolate a disposizione della clientela e di conseguenza il ritmo di diffusione delle tecnologie a zero e basse emissioni nel canale privati. Infine, considerando l'esclusione delle società tra i beneficiari degli acquisti con incentivi (salvo il car sharing), riteniamo fondamentale avviare un confronto istituzionale per poter adeguare il penalizzante trattamento fiscale sulle auto aziendali applicato in Italia a quello maggiormente competitivo dei principali mercati europei. Crediamo che un alleggerimento fiscale, ispirato ad una logica green in misura delle emissioni di CO2 del veicolo, possa contribuire più velocemente all'immissione sul mercato del nuovo ma anche dell'usato di motorizzazioni a zero e basso impatto ambientale e al ringiovanimento del parco circolante auto, che ha un'età media di 11,8 anni ed è costituito per il 26% da vetture ante Euro 4", conclude De Stefani.

[Il PDF con tutti i numeri](#)

© riproduzione riservata pubblicato il 3 / 04 / 2022