

Il ritardo del decreto attuativo per gli incentivi, che ancora non vede la luce, ha appesantito il già notevole crollo del mercato delle immatricolazioni, che ad aprile sono scese a 97.339 unità complessive. Rispetto ad aprile 2021 si registrano 48.000 auto in meno, pari ad un calo del 33,0%, il secondo record negativo degli ultimi 12 mesi.

Nei primi quattro mesi il volume delle immatricolazioni ha raggiunto 435.647 unità, circa 160.000 in meno del corrispondente quadrimestre 2021, con una perdita del 26,5%.

Fortemente depresso anche il comparto delle auto con motori elettrici e delle ibride a bassissime emissioni. Ad aprile con 3.050 unità immatricolate le elettriche (BEV) hanno ridotto al 3,1% la loro quota sul totale, mentre le ibride plug-in (PHEV) con il 5,6% riescono a tenere la posizione.

Con l'instabilità che sta caratterizzando il quadro economico, e i molteplici fattori di rischio del mercato che si accavallano da mesi, è difficile fare previsioni attendibili, tuttavia con i dati del primo quadrimestre UNRAE stima che nel 2022 il mercato si possa collocare intorno a 1.400.000 immatricolazioni, che porterebbero a un calo del 4% sul 2021 e del 27% sui numeri del periodo pre-pandemico.

“La lunga attesa degli incentivi che incombe sul settore sta logorando il mercato ormai dall’inizio dell’anno; c’è da sperare che già nei prossimi giorni si provveda a pubblicare il necessario DPCM sugli incentivi, atto necessario a risollevarne la curva delle immatricolazioni che da troppi mesi è orientata verso il basso”, commenta [Michele Crisci, riconfermato Presidente dell’UNRAE per il prossimo triennio](#). “Affinché sia garantita la massima operatività alle reti di vendita, auspichiamo, inoltre, che le FAQ e la piattaforma Invitalia siano pronte a partire dal giorno stesso della pubblicazione del DPCM in Gazzetta Ufficiale”.

“Ci auguriamo infine - aggiunge Crisci - che quanto prima si possa discutere come modificare l’originario impianto degli incentivi, includendo nei benefici anche le persone giuridiche, categoria sempre più rilevante nel mercato della mobilità e, quindi, motore della transizione energetica. La loro esclusione dagli incentivi, sommata a un trattamento fiscale che già penalizza le imprese italiane e ne riduce la competitività nell’ambito europeo, sicuramente non aiuta il percorso di decarbonizzazione del Paese”.

E' da sottolineare, in questo contesto, il crescente favore che il noleggio dell'auto incontra presso i consumatori privati e dove le auto "alla spina" coprono una quota del 6% del mercato totale.

UNRAE, unitamente a tutta la filiera automotive, ribadisce dunque la proposta di elevare la percentuale di detraibilità dell'Iva per le auto aziendali in uso promiscuo, attualmente al 40%, e di portarla al 100% sui motori con emissioni di CO₂ da 0 a 20 g/Km, all'80% da 21 a 60 g/Km, al 50% da 61 a 135 g/Km.

La struttura del mercato di aprile conferma un **crollo per tutti gli utilizzatori**: i privati arrivano a perdere nel mese il 40% dei volumi immatricolati, scendendo al 53% di quota (-6,5 p.p.); nel 1° quadrimestre il calo è del 29%, fermandosi al 60,8% di share (-2,5 punti). Le autoimmatricolazioni, con una flessione del 31,4%, guadagnano qualche decimale al 9,1% di quota in aprile, al 9,4% nel cumulato. Il noleggio a lungo termine riduce la flessione a un - 11,3% nel mese (per il tracollo delle Captive), salendo al 23,5% di quota e nel cumulato la rappresentatività arriva al 19,5%. Le immatricolazioni del breve termine perdono il 39%, con una quota che si ferma al 7,7%, mentre nel 1° quadrimestre si porta al 4% del totale. Le società, con un calo inferiore al mercato e pari al 14,7%, guadagnano quota di mercato, salendo al 6,8% (+1,5 p.p.) nel mese e al 6,2% (+0,9 p.p.) in gennaio-aprile.

In attesa dell'avvio degli incentivi l'analisi per **alimentazione** mostra e conferma alcune discontinuità e tracolli generalizzati. Benzina e diesel perdono rispettivamente il 42,9% e 38,5% delle immatricolazioni in aprile, portandosi al 27% e 21% di quota (come nel 1° quadrimestre). Una flessione pesante questo mese coinvolge anche il Gpl (-23,2%), al 7,4% di quota (8,6% nel cumulato), mentre un tracollo vertiginoso interessa il metano che scende sotto l'1% di quota (0,9% in aprile e 1,1% in gennaio-aprile). Si conferma in flessione la quota delle BEV, nel mese appena al 3,1% del totale (3,3% nel cumulato), mentre le PHEV tengono - come anticipato - con il 5,6% di quota in aprile e il 5,1% nel 1° quadrimestre. Le ibride, seppur in calo in volume, salgono al 35% di rappresentatività in aprile, con le "full" hybrid al 9,2% e le "mild" al 25,8%. Nel cumulato le ibride coprono il 34,1% delle preferenze.

Un pesantissimo tracollo coinvolge in aprile tutti i **segmenti** del mercato: le city car e utilitarie con un crollo di oltre 1/3 dei volumi scendono rispettivamente al 16,6% e al 37% di quota. Un minimo recupero di pochissimi decimali interessa le medie ed i segmenti E ed F. Il segmento D guadagna in aprile 1 punto.

Anche le **carrozzerie** segnano tutte un crollo generalizzato, ad eccezione dei soli monovolume compatti. I crossover ritornano market leader, salendo al 42,7%, con un distacco di quasi 4 punti dalle berline al 38,8% (leadership confermata nel cumulato). In crescita anche i fuoristrada al 12,1% del totale in aprile.

Tra il 30% e il 35% di flessione nel mese si collocano tutte le **aree geografiche**. Il Nord Est conferma la leadership con il 33,4% (grazie al noleggio, senza il quale scenderebbe al 22,2%), il Nord Ovest recupera qualche decimale, al 29,6%; il Centro Italia sale al 21,9%, mentre sono abbastanza stabili Sud e Isole, rispettivamente al 10,2% e 5% del totale.

Le **emissioni medie di CO 2** delle nuove immatricolazioni in aprile calano del 3,1% a 119,6 g/Km, comunque in crescita rispetto ai 118,6 g/Km di marzo, per il crollo delle vendite di auto a zero o bassissime emissioni. Nel 1° quadrimestre le emissioni sono pari a 118,8 g/Km (-4,9%).

L'analisi delle immatricolazioni per fascia di CO 2 anche in aprile riflette la bassa quota di elettriche pure. Le fasce 0-20 g/Km e 21-60 g/Km si portano, infatti, su una quota combinata dell'8,5%, si contrae un po' quella della fascia 61-135 g/Km, comunque al 64,9% del totale. Sale al 23% la quota delle vetture da 136 a 190 g/Km, mentre scende all'1,7% la fascia oltre i 190 g/Km.

© riproduzione riservata pubblicato il 2 / 05 / 2022