

Nel mese di maggio il mercato delle autovetture, con 121.299 immatricolazioni, ha registrato un calo del 15,1% (su 142.932 di maggio 2021), il più modesto da inizio anno dopo quattro mesi di perdite comprese tra -19,6% e -33%. Il dato dei primi cinque mesi rimane infatti pesante, con sole 556.974 auto immatricolate e un tracollo del mercato del 24,3%, pari a oltre 178.000 vetture in meno rispetto allo stesso periodo 2021 (735.420 unità).

L'apertura, il 25 maggio, della piattaforma per la prenotazione degli incentivi ha probabilmente giocato a favore del modesto recupero del mercato. E, come era lecito attendersi, già nel primo giorno di apertura il fondo di 170 milioni a disposizione della fascia 61-135 g/Km di CO₂ risultava dimezzato, e dopo 6 giorni residuano solo 34 milioni.

Per quanto riguarda le altre categorie, dei 209 milioni di euro destinati alla fascia di emissioni 0-20 g/Km ne sono stati prenotati circa 19 milioni, mentre per la fascia 21-60 g/Km le prenotazioni hanno raggiunto quota 10 milioni su 214 milioni assegnati. Le immatricolazioni di auto elettriche (BEV) a maggio rimangono però ancora stagnanti con una quota del 3,7%, mentre salgono al 6,1% le ibride plug-in (PHEV).

“L'impianto dei sostegni contiene ancora alcune debolezze che l'UNRAE ha più volte indicato, a cominciare dalla richiesta avanzata dall'intero comparto di allungare da 180 a 300 giorni dalla firma del contratto il termine per usufruire dell'incentivo”, sottolinea il Presidente dell'UNRAE **Michele Crisci**.

“Resta inoltre ancora irrisolto - aggiunge Crisci - il problema dell'esclusione dal beneficio delle persone giuridiche (aziende e società di noleggio), omissione che di fatto riduce l'apporto dell'automotive al percorso di decarbonizzazione del Paese”. Il Presidente dell'UNRAE ribadisce quindi la richiesta di elevare la percentuale di detraibilità dell'IVA per le auto aziendali in uso promiscuo sui motori a zero o a basse emissioni, per avvicinarsi almeno parzialmente alla vigente normativa europea: 100% per la fascia 0-20 g/Km, 80% per la fascia 21-60 g/Km, 50% per la fascia 61-135 g/Km.

Commentando infine i contenuti dell'allegato al DEF dedicato a infrastrutture, mobilità e logistica, presentato lo scorso 23 maggio, Crisci evidenzia *“l'assenza, in un documento di ben 240 pagine, di qualsiasi accenno a un piano di sviluppo delle infrastrutture di ricarica per le auto elettriche, nonostante i continui auspici di tutti per una mobilità stradale a zero o bassissime emissioni”*.

La struttura del mercato di maggio evidenzia una flessione per quasi tutti gli **utilizzatori**: i privati segnano un calo in linea con il mercato complessivo, recuperando mezzo punto di

quota nel mese, al 59,2% (60,5% nei 5 mesi). Le autoimmatricolazioni cedono il 43% dei volumi e si fermano in maggio appena al 5,9% (8,7% in gennaio-maggio). Il noleggio a lungo termine, unico canale in crescita, segna nel mese un +5,3% (grazie alle principali società Top), salendo di 4,4 punti, al 22,9% del totale mercato (20,7% nei 5 mesi). Il breve termine archivia un'ulteriore tracollo: -37,3%, scendendo al 6,4% di share (4% nel cumulato). Le società, con un andamento di flessione leggermente inferiore al mercato, chiudono maggio al 5,6% e i 5 mesi al 6,1%.

L'analisi per **alimentazione** conferma il crollo delle motorizzazioni tradizionali: benzina e diesel perdono rispettivamente il 22% e 29,5% dei volumi, fermandosi al 28,4% e 19,5% di quota nel mese (27,3% e 20,6% nel cumulato). Torna in territorio positivo il Gpl, al 7,8% di quota in maggio (8,4% in gennaio-maggio), mentre l'ennesimo tracollo porta il metano all'1% delle preferenze (in linea con il cumulato). L'attesa degli incentivi - come anticipato - conferma una quota sotto tono per le BEV, al 3,7% (3,3% nei 5 mesi), mentre le PHEV riescono a recuperare qualche decimale, portandosi al 6,1% del totale mercato (5,4% in gennaio-maggio). Le ibride segnano una leggera positività in volume, salendo al 33,5% (33,9% nel cumulato), con le "full" hybrid all'8% e le "mild" al 25,5%.

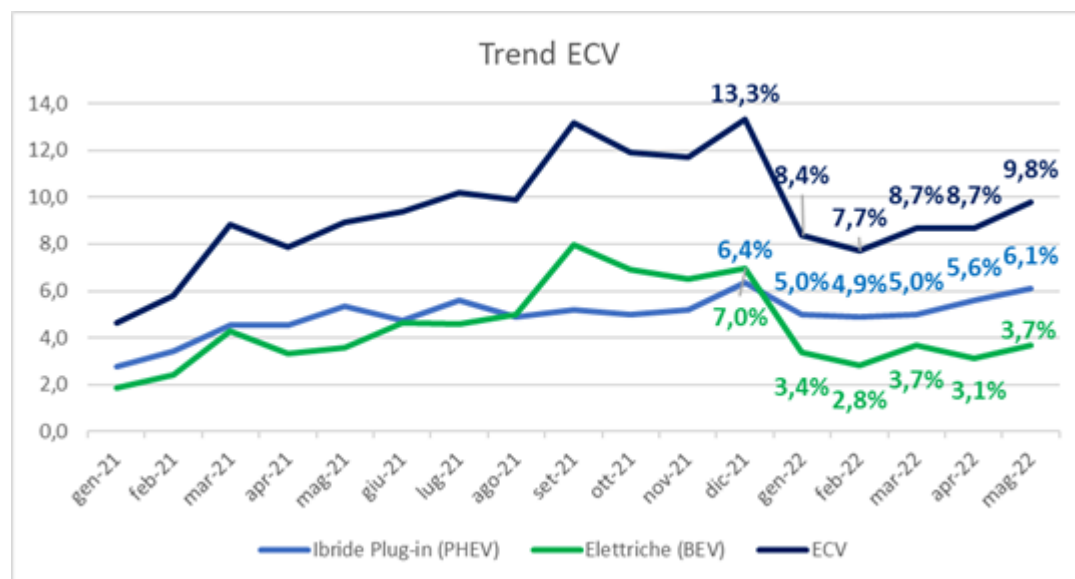
In forte calo a doppia cifra tutti i **segmenti** del mercato, ad eccezione dell'alto di gamma (seg. F): con una flessione inferiore al totale, le city car e le medie (seg. C) recuperano circa 1 punto, al 18,5% e 31,4% di quota. In flessione la quota di utilitarie (al 35,7%) e dei segmenti D ed E.

Fra le **carrozzerie**, i SUV coprono oltre la metà del mercato di maggio, con i crossover al 41,9% e i fuoristrada all'11,3% (52,6% nei 5 mesi), in seconda posizione le berline al 40,2%.

Tutte in calo le **aree geografiche**, con il Nord Ovest che recupera qualche decimale, al 30,2% di quota nel mese e il Nord Est che scende al 31,6% del totale (grazie al noleggio, senza il quale si fermerebbe al 22,3%). Il Centro Italia e l'area meridionale salgono al 22,2% e al 10,8% di quota, mentre cedono due decimali le Isole (al 5,2%).

Le **emissioni medie di CO₂** delle nuove immatricolazioni in maggio calano del 3,2% a 117,6 g/Km. Nei 5 mesi le stesse sono pari a 118,6 g/Km (-4,6%).

L'analisi delle immatricolazioni per fascia di CO₂ di maggioriflette la quota ridimensionata delle auto BEV. La fascia 0-20 g/Km, infatti, si ferma al 3,7%, quella da 21 a 60 g/Km si porta al 5,9%. Recupera la fascia 61-135 g/Km, che sale al 65,9% del totale. Si ridimensiona la quota delle vetture da 136 a 190 g/Km (al 20,7%), mentre scende all'1,6% la fascia oltre i 190 g/Km.



Il parere di Federauto

“Dopo un’attesa durata quasi tre mesi, i contributi per l’acquisto di veicoli nuovi a zero e basso impatto ambientale sono diventati operativi a partire dallo scorso 16 maggio”, ha dichiarato **Adolfo De Stefani Cosentino**, Presidente di Federauto, la Federazione dei concessionari auto. “Tuttavia, i dilatati tempi amministrativi per l’effettiva messa a terra dei fondi stanziati per il 2022 (625 milioni di euro destinati alle autovetture e ai commerciali esclusivamente elettrici) e l’apertura ritardata della piattaforma per le prenotazioni, ha impattato, ancora una volta, sui volumi di vendita mensili, anche se il calo è stato più contenuto rispetto ai mesi precedenti.”

“Come previsto - prosegue De Stefani - il ritmo delle prenotazioni dei fondi per la fascia 61-135 g/Km di Co2, ossia - quelle relative all’acquisto di veicoli endotermici Euro 6 con rottamazione obbligatoria di un’auto fino a Euro 4, è molto sostenuto, in virtù della lunga attesa che ha portato i clienti a procrastinare la firma dei contratti per poter accedere ai contributi annunciati a febbraio. Si tratta della fascia dove si concentrano i maggiori volumi di immatricolazione - rispetto a quelli di vetture solo elettriche e plugin - per cui non stupisce il rapido assorbimento delle risorse (restano circa 33,7 milioni dei 170 iniziali). Tutto ciò nei prossimi mesi porterà all’eliminazione di 85.000 auto inquinanti dalla circolazione stradale, contribuendo al rinnovo del parco circolante, e questa è una notizia certamente positiva. Più rallentato l’utilizzo degli altri stanziamenti, a riprova che una politica incentrata esclusivamente sull’elettrico - tra l’altro dipendente dai microchip provenienti dall’Asia, da un accesso più capillare ed omogeneo alla rete di ricarica pubblica e dall’incremento delle energie rinnovabili - non consente un veloce rinnovo del parco. A

riguardo, nell'imminente votazione in plenaria al Parlamento europeo del pacchetto 'Fit for 55' per una mobilità a impatto climatico zero, auspichiamo prevalga un approccio realistico e aperto a tutte le tecnologie per conseguire gli obiettivi ambientali nei prossimi anni, evitando scelte unilaterali della politica che possano condurre a pericolosi squilibri economici e sociali."

"Con riferimento alla domanda interna, siamo confidenti che, almeno in parte, nel breve periodo si possa ritrovare una maggiore fiducia, sebbene l'attuale termine di legge dei 180 giorni per completare le prenotazioni con incentivo risulta incompatibile con i persistenti rallentamenti nelle consegne dei veicoli. Sul settore, infatti, aleggia incalzante la scarsa disponibilità, acuita dal conflitto in corso in Ucraina, di alcuni semiconduttori e di altre componenti fondamentali per le catene di produzione automotive ed è concreto il rischio di non poter riconoscere i bonus ai beneficiari, compromettendo l'efficacia stessa della misura adottata dal Governo per agevolare in modo sostenibile la transizione ambientale nel nostro Paese."

© riproduzione riservata pubblicato il 6 / 06 / 2022