

Non sono bastati 11 mesi di crescita, quasi tutti a doppia cifra, per colmare la perdita di volume generata dalle crisi di mercato e di produzione succedute al Covid: a novembre 2023 il mercato delle auto in Italia è ancora sotto di 321.000 unità rispetto al 2019 (-18,1%). Le previsioni per i prossimi anni delineano una sostanziale stagnazione: fino al 2027, quando si stimano 1,8 milioni di immatricolazioni, il mercato sarà ancora inferiore agli oltre 1,9 milioni registrati nel 2019.

Le cifre elaborate dall'UNRAE - commentate nella conferenza stampa odierna - sono indicative dello stato poco incoraggiante del settore automotive in Italia. E il dibattito in corso non aiuta: *"Si parla di transizione sostenibile economicamente in toni catastrofistici, ma in realtà non è una minaccia bensì una opportunità di crescita per l'industria e tutto l'indotto"*, ha sottolineato il Presidente dell'UNRAE Michele Crisci. Il quale ha ricordato che *"la transizione significa anche creare nuovi posti o riconvertire quelli esistenti, attrarre investitori esteri e nuovi impianti produttivi"*.

L'appello di Crisci è che va bene discutere, *"ma non per restare immobili o per difendere tecnologie che saranno presto obsolete, altrimenti il rischio è di restare legati al futuro dell'immobilità, quando invece il futuro della mobilità è ricco di opportunità"*.

"Il 2035 è stato ingiustificatamente demonizzato - dice Crisci - ma è sufficientemente lontano per pianificare con efficacia lo sviluppo e la riconversione dell'automotive in Italia, verso le nuove tecnologie motoristiche e di sistemi software per la nuova mobilità". Lo si deve fare, aggiunge, *"per rispetto verso i 1,25 milioni di addetti di un settore che produce ancora un fatturato equiparabile al 20% del Pil e un gettito fiscale di 76,3 miliardi di euro"*.

Ha ricordato quindi che il 64,5% del fatturato dell'industria componentistica italiana proviene da vendite a costruttori stranieri associati all'UNRAE o loro fornitori. Il Direttore Generale dell'UNRAE, Andrea Cardinali, ha indicato l'andamento del mercato dell'auto, che nel 2023 potrebbe raggiungere 85,2 milioni di unità (+8,0%) a livello globale e 14,5 milioni (+11,3%) in Europa. Una crescita parallela riguarda i veicoli elettrici (BEV+PHEV), che nel mondo dovrebbero toccare 14,1 milioni di unità (+34%) e una quota di mercato del 16%, mentre in Europa (EU+EFTA+UK) i 3,1 milioni (+15%) con una quota del 21,4%. In confronto, l'Italia è a quota 8,4%, e per le BEV è ferma al 3,9%, surclassata dai Paesi del nord Europa, leader con il 39,4%, ma anche dagli altri 4 Major Markets con il 15,5% e infine dagli altri Paesi UE con l'11,9%.

Va meglio per i veicoli commerciali, che hanno recuperato i livelli del 2019 e, negli 11 mesi del 2023, hanno raggiunto quota 178.806 unità con una crescita del 21,9% sullo stesso periodo del 2022. Un trend sostenuto che però difficilmente si potrà replicare nel 2024,

quando è previsto ancora un incremento, ma limitato a +2,6% sull'anno in corso.

“L'anomalia italiana - spiega Cardinali - non può essere una questione di reddito, visto che diversi paesi con Pil pro-capite inferiore al nostro hanno una quota di BEV che va dal 17% del Portogallo al 10,6% della Romania, fino al 4,6% della Grecia, contro il nostro 3,9%” . “In sostanza - aggiunge - la transizione energetica in Italia si è incagliata e le emissioni di CO2 non scendono dal 2021 quando, con le nuove immatricolazioni, dal minimo di 113,7 g/Km raggiunto a settembre 2021, siamo ora risaliti a 117,2 g/Km. Il nodo - ribadisce Cardinali - è soprattutto lo schema degli incentivi, che non sta funzionando e a fine anno presenterà un avanzo del 72,5% dei fondi disponibili per le vetture 0-60 g/Km”.

L'UNRAE chiede di riportare al 2024, per le prime due fasce di emissione (0-20 e 21-60 g/Km), i fondi inutilizzati per incentivi alle autovetture, oltre 600 milioni di euro, modificando le attuali inefficaci regole con opportuni correttivi (tra l'altro: inclusione di tutte le persone giuridiche, aumento price-cap e aumento dei contributi unitari per le elettriche e plug-in), con le quali nel 2024 potrebbero essere incentivate circa 300.000 auto da 0-60 g/Km, senza avanzo di fondi.

Anche per i veicoli commerciali va rivisto lo schema incentivi, eliminando l'obbligo di rottamazione per l'acquisto di veicoli elettrici, ed estendendo l'incentivo ad alimentazioni diverse dall'elettrico.

Non solo, l'UNRAE ha anche sottolineato la necessità che venga previsto dal Governo un fondo ad hoc pluriennale per il rinnovo del parco dei veicoli industriali, elevando il contributo per l'acquisto di veicoli a 0 emissioni. Analoga misura andrebbe adottata anche per accelerare la sostituzione degli autobus più anziani e inquinanti, sia per il TPL che per il turistico.

[Scarica il PDF “Nuovi scenari automotive e futuro della mobilità”](#)

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER



CAR SERVICE by
PNEUSNEWS

© riproduzione riservata pubblicato il 12 / 12 / 2023