Unrae ha presentato la XXIV edizione del Book 2023, una dettagliata analisi del settore autoveicoli in Italia a cura del Centro Studi e Statistiche dell'Unrae. Lo studio mostra che degli oltre 40 milioni di vetture circolanti nel 2023, ben 9,3 milioni (il 23,2%) sono ante Euro 4, con oltre 18 anni di età.

Nel 2023 le immatricolazioni di auto in Italia superano 1,566 milioni di unità, circa 250 mila vetture in più rispetto al livello del 2022, ma ancora lontano dai 1,917 milioni del 2019. A differenza delle immatricolazioni, il parco circolante presenta una curva sempre in salita, che dai 34,3 milioni del 2009 sale a oltre 40 milioni nel 2023, trascinando in su nello stesso tempo anche l'età media delle vetture, da 7,9 anni a 12,5 anni circa, con evidente rallentamento del processo di rinnovo ed impatti negativi sulla qualità dell'aria e sulla salute.

Analizzandolo in base all'alimentazione, il parco circolante delle autovetture a fine 2023 risulta composto per l'84,8% da auto a benzina e diesel; sono in crescita le ibride a quota 5,3% e le auto a Gpl al 6,5%. Seppur ancora poco rappresentative, le vetture elettriche salgono a 220.000 auto circolanti e le ibride plug-in a 242.000 unità (complessivamente le ECV sono l'1,1% del totale).
Guardando invece alle immatricolazioni, il consuntivo 2023 vede le auto a benzina crescere del 22,5% a quota 28,6% del totale e le diesel perdere oltre 2 punti di quota (al 17,5%) anche se le immatricolazioni aumentano del 6,1%. Salgono al 36,1% di share le auto ibride e crescono del 20,2% le immatricolzioni di auto a Gpl, che guadagnano così un decimo di punto, salendo a quota 9,1%.

Deludono invece le attese per la decarbonizzazione: le auto elettriche pure nel 2023 guadagnano appena mezzo punto, fermandosi al 4,2% di quota (con 66.300 immatricolazioni) e le vetture plug-in cedono 0,7 punti, scendendo al 4,4%. Ne consegue un peggioramento dei dati sulle emissioni medie di CO_2 delle nuove immatricolazioni, risalite nel 2023 a 119,5 g/Km dopo un trend in calo nei precedenti 4 anni, con una performance lontana dalla media dei 27 Paesi UE, pari a 110 g/Km.

Anche nel 2023 l'Italia si conferma infatti all'ultimo posto fra i Major Markets europei per quota di auto «con la spina», all'8,6% di quota complessiva, superata anche dalla Spagna con l'11,9%. In Francia BEV e PHEV insieme valgono il 26,0% del mercato, in Germania il 24,6% (in calo per l'esclusione dagli incentivi delle PHEV, e a seguire anche delle BEV per le persone giuridiche), nel Regno Unito il 23,9%.

Le cause di questa clamorosa arretratezza non risiedono tanto in un problema reddituale, come UNRAE ha dimostrato tramite un confronto puntuale con Paesi più avanti del nostro

nonostante un più basso PIL pro-capite a parità di potere d'acquisto, quanto piuttosto in incentivi mal congegnati e in una rete di ricarica ancora inadeguata.

Riguardo ai primi, lo schema in vigore nel 2022-23, con tetti di listino ingiustificatamente ribassati e l'inclusione dei soli noleggi per giunta con bonus dimezzati, ha generato in un biennio un avanzo di fondi non spesi pari a circa 600 milioni di Euro. Il nuovo schema 2024, la cui entrata in vigore annunciata da mesi sta generando una paralisi del mercato, dovrebbe funzionare meglio recependo alcune richieste dell'UNRAE, come l'innalzamento dei bonus unitari e l'estensione con bonus interi a tutte le persone giuridiche. Resta tuttavia irrisolto il tema dei tetti di listino irrealistici e penalizzanti.

Quanto alle infrastrutture di ricarica elettrica pubbliche, l'Italia, pur mostrando un'accelerazione che ha portato a superare i 39 mila punti di ricarica a fine 2023 (di cui il 13% con potenza uguale o superiore a 50 kW), in termini di capillarità, con 7,9 punti ogni 100 km di strade, rimane sotto la media europea di 12,3 punti/100 km fermandosi al 15.mo posto in classifica, e restando ancora molto indietro rispetto ai paesi più virtuosi come l'Olanda (107,8 punti/100 Km) e il Lussemburgo (70,9/100 Km). Restano inoltre molte criticità legate alla omogeneità della distribuzione sul territorio nazionale, alla adeguatezza della potenza nominale ed effettiva, della dislocazione, della segnalazione, della accessibilità, dell'effettivo funzionamento, della facilità di utilizzo, della interoperabilità e della reale disponibilità delle singole infrastrutture. Tutto questo vale anche per le infrastrutture di rifornimento di idrogeno, sebbene questo si trovi ad oggi in uno stadio di maturità diverso rispetto all'elettrico. Tornando alle immatricolazioni, con riferimento alle tipologie di acquirenti, i privati, seppure in crescita con quasi 880.000 immatricolazioni segnano una contrazione di quota, che perde 2,7 punti scendendo al 56,2% del totale.

L'età degli acquirenti privati sale, in un simbolico parallelo con l'invecchiamento del parco: le due fasce più "mature" (55-65 anni e oltre 65 anni) sommate, negli ultimi 18 anni aumentano progressivamente dal 25,3% al 43,5% la loro quota nelle immatricolazioni di auto a privati, in coincidenza con l'aumento di queste fasce anche sul totale della popolazione italiana.
Prosegue nel 2023 l'espansione del noleggio a lungo termine, salito di un altro punto al 24,1% di quota, con circa 378.000 immatricolazioni, beneficiando della crescente diffusione di questa modalità di utilizzo da parte delle società, che coprono il 75% del totale canale NLT.

Nonostante la costante crescita della domanda business, l'Italia continua comunque a registrare la quota più bassa di auto aziendali rispetto agli altri Major Markets europei, a causa di un regime fiscale assai svantaggioso che da decenni penalizza le imprese italiane di

tutti i settori merceologici rispetto alle loro concorrenti europee. Nel 2023, seppur in miglioramento, il divario dagli altri quattro Paesi europei mostra l'Italia con quasi 9 punti percentuali in meno della Francia, oltre 11 punti in meno della Spagna, 12,5 punti indietro dal Regno Unito e quasi 23 punti dalla Germania che ha la più alta quota di domanda business, al 67,2%.

Resta quindi urgente, e lo diventerebbe ancor più nella malaugurata ipotesi di interruzione degli incentivi, intervenire sulla fiscalità delle auto aziendali in uso promiscuo attraverso i decreti attuativi della Delega Fiscale, occasione irrinunciabile per rilanciare un settore che, con il veloce ricambio dei veicoli aziendali, è in grado di accelerare il rinnovo del parco circolante.

Dopo 5 anni di progressive flessioni, tornano a crescere anche le autoimmatricolazioni (Demo, Courtesy Car, Km zero e noleggio dei Concessionari) con una quota salita al 10,3% del totale mercato (+1,7 punti) e volumi superiori a 161 mila unità.

Nel 2023 il fatturato totale generato dalla vendita di autovetture nuove sale di oltre 10 miliardi, a 46,8 miliardi di euro: +28,6% a fronte di un aumento dei volumi immatricolati del 19%. I prezzi medi aumentano dell'8%, in conseguenza di aumenti a doppia e tripla cifra del costo delle materie prime e dell'energia. Sale anche il gettito IVA incassato dall'Erario, pari a 8,44 miliardi di Euro, superando i livelli pre pandemici.

A livello territoriale, nel 2023 si registrano crescite delle immatricolazioni generalizzate in tutte le aree geografiche, con il Nord-Est, dove si concentrano le sedi della maggior parte degli operatori del noleggio, che conquista il podio con la quota più alta (30,8%), sottratto al NordOvest al 30,0%. Sulla base dell'andamento attuale, l'UNRAE conferma la stima di 1,6 milioni di immatricolazioni di auto nuove a fine 2024, con circa 34.000 unità in più del 2023 (+2,1%) e, anche se nel secondo semestre tenderà a ridursi il gap con il pre-pandemia, il 2024 sarà ancora a -16,5% rispetto al 2019.

Il mercato delle auto usate nel 2023 segna una crescita complessiva dell'8,6% con più di 5 milioni di passaggi di proprietà. Un incremento del 7,1% (2,85 milioni) interessa i trasferimenti netti; le minivolture (i trasferimenti temporanei agli operatori in attesa della rivendita al cliente) ammontano a 2,154 milioni e crescono del 10,6%. L'anzianità media delle vetture trasferite tocca un nuovo record dal 2013, arrivando a 10,7 anni.

I veicoli commerciali (fino a 3,5 t) chiudono il 2023 con 196.534 immatricolazioni (+22,2%), e l'UNRAE stima un mercato di 210.000 unità (+6,8%) per l'intero 2024. L'Associazione calcola inoltre in 4.377.000 il numero di veicoli commerciali circolanti, con più del 39%

composto ancora da mezzi ante Euro 4 con oltre 18 anni di età, altamente inquinanti e poco sicuri. Per i veicoli industriali (>3,5 t), che chiudono il 2023 con 28.682 immatricolazioni (+12,1% rispetto al 2022), le stime per il 2024 sono negative (-9,5%) in ragione del persistere di un calo della domanda, influenzata sia da fattori di carattere macroeconomico che dalle difficoltà delle aziende di autotrasporto di operare scelte sostenibili sia dal punto di vista economico che ambientale. Gli autobus, infine, segnano nel 2023 una crescita del 57,1% con 5.173 mezzi immatricolati, grazie anche ai fondi del PNRR per il rinnovo del parco circolante, che a fine 2023 conta 62.300 mezzi in circolazione con un'età media di 11,6 anni. Per il 2024 si prevede una sostanziale stabilità del mercato rispetto al 2023.

Scarica il PDF del Book Unrae 2023

© riproduzione riservata pubblicato il 1 / 03 / 2024