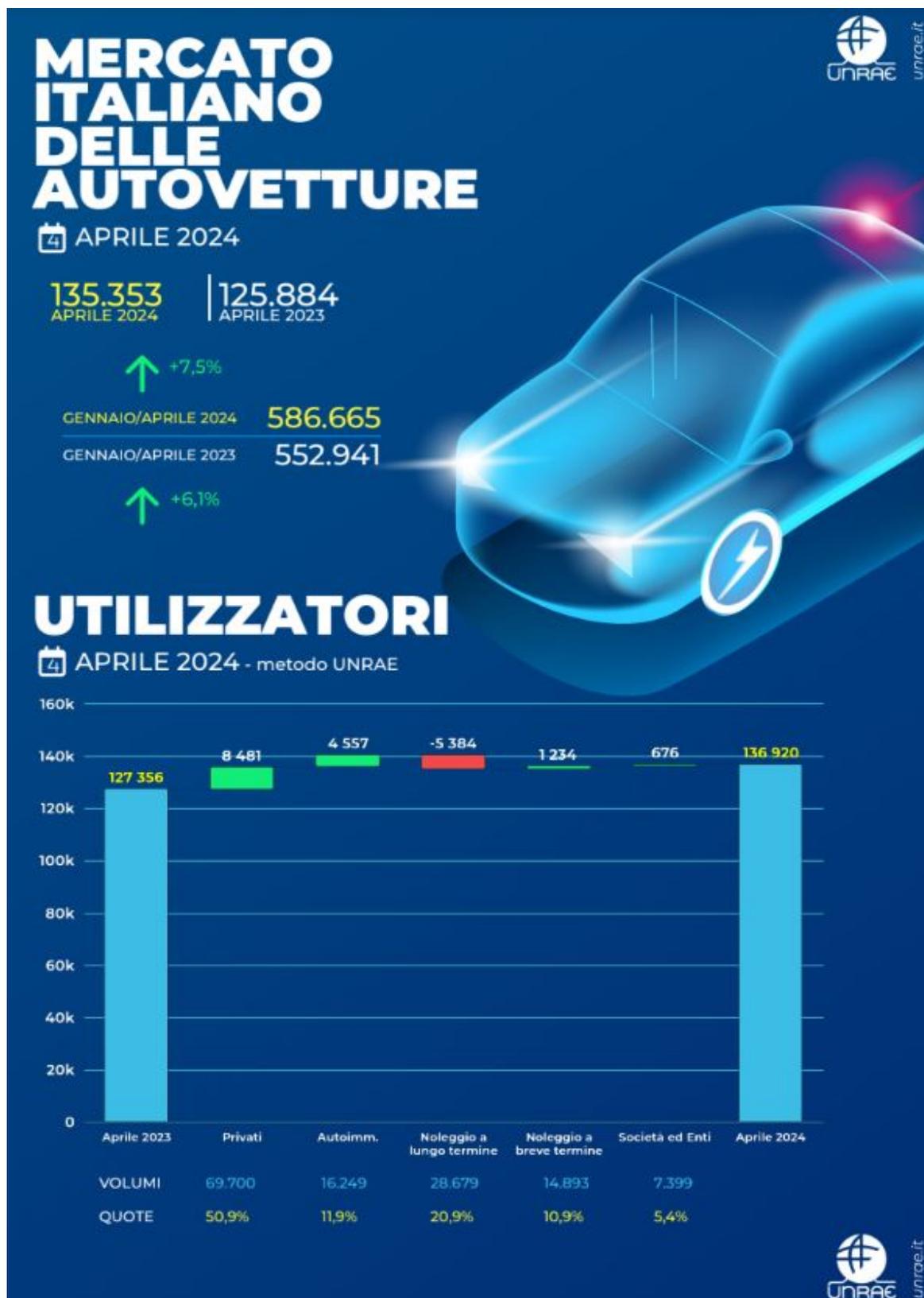


In aprile, anche grazie a due giorni lavorativi in più, il mercato auto torna in crescita: +7,5% con 135.353 auto nuove immatricolate rispetto alle 125.884 di aprile 2023. Il primo quadrimestre, con 586.665 unità, archivia così una crescita del 6,1% sullo stesso periodo 2023 (ma resta ancora a -17,7% su gennaio-aprile 2019).



Il Presidente dell'UNRAE Michele Crisci così commenta i dati di aprile: *“Un quadro macroeconomico rafforzato e un primo trimestre migliore delle attese per le immatricolazioni di autovetture, portano a rivedere al rialzo di 30.000 unità la stima per il mercato nel 2024, con un volume totale previsto a fine anno di 1.630.000 auto, in crescita di circa 63.500 unità sul 2023 (+4,1%). Il confronto con il periodo pre-pandemia registra però ancora una distanza del 15,0% sul 2019”*.

*“Sul fronte delle auto “con la spina” - prosegue Michele Crisci - si procede invece in retromarcia. La prolungata attesa degli incentivi, che non saranno Legge prima di metà maggio, riduce gli effetti sul mercato agli ultimi 4 mesi e protrae anche in aprile la paralisi di mercato per BEV e PHEV: nel mese le prime si fermano al 2,3% di quota e le seconde al 3,3%”*.

Per lo sviluppo della mobilità a zero e bassissime emissioni, dunque, l'UNRAE insiste sull'estrema urgenza di pubblicare in Gazzetta Ufficiale il DPCM annunciato da ben tre mesi, e di rendere immediatamente operativa la piattaforma di Invitalia. Ma ribadisce anche, ancora una volta, la necessità di correggere il nuovo schema incentivi, seppur già migliorativo: *“Riteniamo doveroso che il tetto di prezzo alle auto 0-20 g/Km venga eliminato o quantomeno equiparato a quello della fascia 21-60 g/Km”*, rimarca il Presidente **Michele Crisci**, aggiungendo *“occorre poi che il Governo accompagni questa transizione in modo strutturale, dando a consumatori e operatori una chiara visibilità sul programma incentivi per i prossimi 2-3 anni”*.

Un ulteriore fattore abilitante per favorire la transizione energetica - come l'UNRAE ripete da anni - è la revisione del trattamento fiscale delle auto aziendali in uso promiscuo, agendo su detraibilità IVA e deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO2 e riducendo il periodo di ammortamento a 3 anni.

*“Tale misura - propone Crisci - è realizzabile attraverso i decreti attuativi della Delega Fiscale, al fine di rilanciare la competitività delle nostre imprese di ogni settore merceologico e valorizzare il contributo che le stesse, con il veloce ricambio dei veicoli aziendali, possono fornire per accelerare il rinnovo del parco circolante”*.

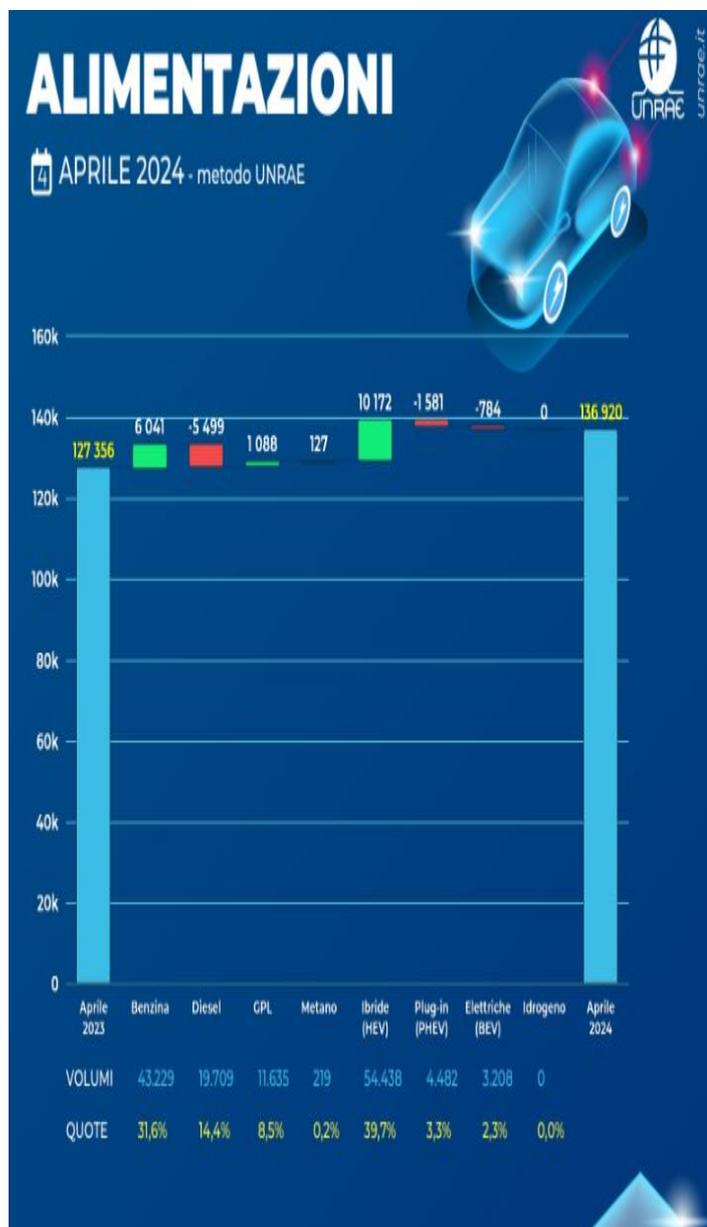
Sul tema infrastrutture di ricarica pubbliche, l'UNRAE continua a chiedere che il MASE adotti tutte le opportune misure per favorire una più ampia partecipazione degli operatori alle gare per l'assegnazione dei progetti finanziati dal PNRR, risolvendo i problemi che hanno portato finora a una scarsa adesione in ambito extra-urbano: *“Occorre garantire il pieno utilizzo delle risorse stanziato per lo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica capillare anche su autostrade e superstrade, ed è necessario accelerare al massimo la pubblicazione*

*dei nuovi bandi", sottolinea Michele Crisci.*

L'UNRAE manifesta, inoltre, forte perplessità per la recentissima rinuncia, da parte di uno dei due principali aggiudicatari delle gare per le infrastrutture di ricarica urbane, al finanziamento per un lotto di ben 1.655 punti di ricarica. Questi dovranno ora essere rimessi a gara, con tempi incerti e sicuramente non brevi: mentre le scadenze del PNRR si avvicinano, si andrà dunque a rallentare l'infrastrutturazione del nostro Paese, che nonostante i progressi rimane ancora inadeguata rispetto agli obiettivi prefissati.

Preoccupano, infine, alcune tendenze che potrebbero incidere negativamente sullo sviluppo della mobilità elettrica in Italia, quali gli aumenti tariffari delle ricariche pubbliche e l'eliminazione delle formule di abbonamento da parte di alcuni grandi operatori.

L'analisi della **struttura del mercato** del mese, sotto il profilo degli utilizzatori evidenzia un andamento dei privati migliore del mercato totale, che gli consente di guadagnare 2,8 punti di quota, al 50,9% (54,6% nel cumulato, +1,2 p.p.). Anche le autoimmatricolazioni recuperano 2,7 punti e salgono all'11,9% di share (10,1% nei 4 mesi, +1,2 p.p.). Il noleggio a lungo termine, unico canale in flessione (anche per il confronto con un 2023 molto dinamico), scende al 20,9% di quota sia in aprile sia in gennaio-aprile (rispettivamente -5,8 punti e -5,1 punti), per il calo delle principali società Top, mentre tengono in volume le Captive. Il noleggio a breve termine fa meglio del mercato e recupera due decimali, salendo in aprile al 10,9% di quota (8,9% nel cumulato, +2,9 p.p.). Le società crescono più del mercato, chiudendo il mese di aprile al 5,4% (+0,1 p.p.) e i 4 mesi al 5,5% (-0,1 p.p.).



Tra le **alimentazioni**, il motore a benzina in aprile cresce in volume e guadagna 2,4 punti di quota, al 31,6% del totale, 31,1% nel cumulato (+3,5 p.p.). Nuova pesante flessione per il diesel che scende al 14,4% di share nel mese (-5,4 p.p.) e al 15,0% nei 4 mesi (-4,6 p.p.). Il Gpl segna un andamento migliore del mercato complessivo e chiude aprile all'8,5% (+0,2 p.p.) e i 4 mesi al 9,1% (+0,1 p.p.), il metano rappresenta lo 0,2% del mercato sia nel mese che nel cumulato.

Le vetture ibride in aprile guadagnano 5 punti e arrivano al 39,7% di quota, al 38,6% nel cumulato (+3,1 p.p.), con un 10,7% per le "full" hybrid e 29,0% per le "mild" hybrid. Le auto

BEV in aprile perdono 0,8 punti e si fermano al 2,3% di share (al 2,8% in gennaio-aprile), le PHEV retrocedono di 1,5 punti rispetto a un anno fa, al 3,3% (3,2% nel cumulato), comunque 1 punto sopra alle BEV, rappresentando un'anomalia italiana.

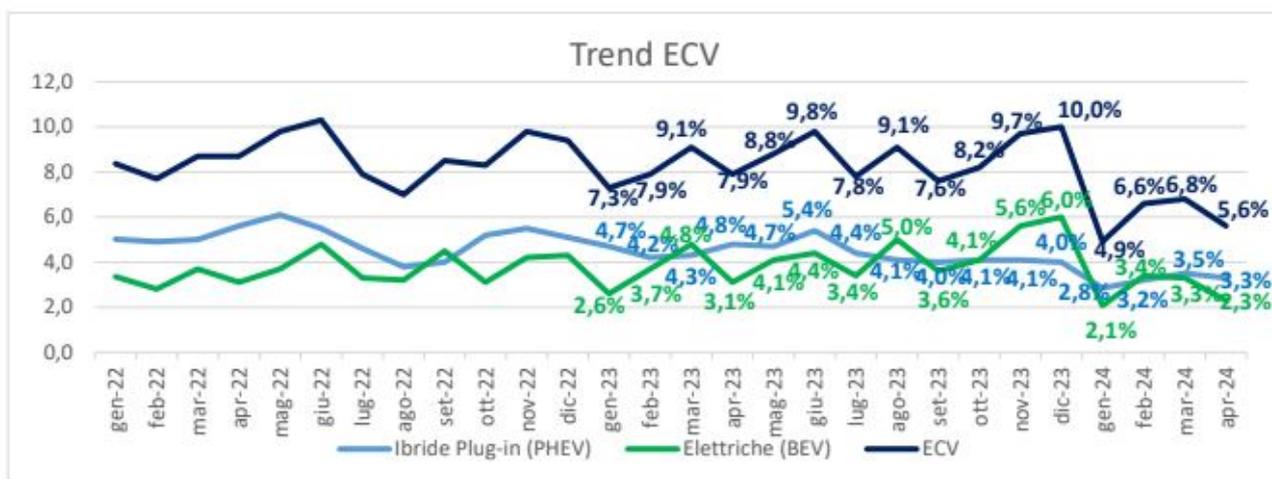


L'analisi della nuova **segmentazione** mostra in aprile una perdita di quota delle berline del segmento A, al 10,9% di quota e una forte accelerazione dei Suv, all'1,8%. Nel segmento B crescono berline e Suv, rispettivamente al 22,2% e 26,7% di share. Nel segmento delle medie (C) calano sia le berline che i Suv, fermandosi rispettivamente al 4,5% e 18,9% di quota. Recuperano le berline del segmento D, allo 0,8%, mentre i Suv flettono scendendo al 5,4% di share. Nuova forte crescita per entrambe le carrozzerie nell'alto di gamma, con le berline allo 0,2% di quota e i Suv all'1,4%. Infine, le station wagon rappresentano il 4,2% del totale, gli MPV il 2,0% e le sportive lo 0,9%.

Dal punto di vista delle **aree geografiche** nel mese il Nord Est, con un incremento inferiore al mercato complessivo, cede 1,1 punti, al 35,3% di quota (34,5% nel cumulato), grazie alla spinta del noleggio, senza il quale perderebbe 12,7 punti, al 22,6%. Il Nord Ovest perde 1,4 punti e si ferma al 27,1% di share (27,6% nel quadrimestre), il Centro Italia - con un'ottima

performance a doppia cifra - guadagna 1,6 punti, salendo al 23,3% del totale (al 23,1% in gennaio-aprile). L'area meridionale sale di 0,6 punti al 9,6% e le Isole di 0,4 punti, al 4,8% (rispettivamente 10,0% e 4,8% nel cumulato).

Le **emissioni medie di CO2** delle nuove immatricolazioni in aprile evidenziano una lieve crescita (+0,5%) con 121,9 g/Km, con un trend in salita; 121,3 g/Km nel quadrimestre (+0,9%). L'analisi delle immatricolazioni di marzo per fascia di CO2 riflette l'andamento nel mese di auto BEV e PHEV: la fascia 0-20 g/Km rappresenta il 2,9% del mercato, il 2,6% la fascia 21-60 g/Km (rispettivamente 3,4% e 2,5% nel cumulato). La fascia 61-135 g/Km rappresenta il 68,1% (68,5% nel cumulato), mentre la quota delle vetture da 136 a 190 g/Km si porta al 22,3% e quella della fascia oltre i 190 g/Km al 2,1% (rispettivamente 21,7% e 2,0% nei primi 4 mesi).





© riproduzione riservata pubblicato il 3 / 05 / 2024