

Negli ultimi giorni, i principali mezzi di comunicazione hanno ripreso alcuni dati relativi al mercato autovetture italiano nell'anno 2024, confrontati con quelli dell'anno precedente e corredati di relative interpretazioni. L'UNRAE, Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri, non è solita commentare dati o tesi di soggetti terzi, ma di fronte alla diffusione di notizie distorte non può astenersi dal ristabilire una corretta informazione - in qualità di membro del Sistema Statistico Nazionale dal 2013 e in forza di specifici accordi con ACI e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a beneficio del pubblico, degli operatori e dei decisori, in ossequio al principio di verità. Cominciando dai dati in sé, occorre innanzitutto rettificarli per quelli che realmente sono:

- l'incremento del fatturato autovetture nel 2024 è dello 0,3% (da 46,79 mld a 46,91 mld) e non del 3%;
- il calo delle immatricolazioni è dello 0,5% (da 1.566.521 a 1.558.704) e non dell'1%;
- l'aumento del prezzo medio è quindi di 228€, pari a un +0,8% (da 29.868 a 30.096) e non di 1.000€.

Ciò premesso, va ribadito che commentare il prezzo medio totale del mercato non ha alcun senso, perché questo è influenzato dalle variazioni del mix di canali, di segmenti e di alimentazioni: per essere significativi, i confronti vanno fatti quantomeno a parità di canale e di segmento. È intuitivo, infatti, che se il mercato si spostasse, per ipotesi, dalle utilitarie alle supercar, l'aumento del prezzo medio sarebbe automatico, pur senza nessun incremento del prezzo di nessuna auto. Questo aumento viene invece attribuito, in modo totalmente inesatto e strumentale, a presunti aumenti dei listini e riduzioni degli sconti.

In realtà, nel 2024 si è registrato un deciso calo del canale Noleggio a lungo termine, normalmente caratterizzato da sconti molto elevati: lo sconto medio ponderato, quindi, è sceso per una banale questione aritmetica. Nulla a che fare con una riduzione degli sconti praticati ad uno stesso tipo di clientela.

Si denuncia anche che le auto sotto i 14mila Euro sarebbero introvabili e quelle sotto i 20mila Euro rappresenterebbero solo il 20% del mercato. Dati alla mano (prezzo fattura) nel 2024 la prima fascia ha rappresentato circa il 5% del mercato e la seconda circa il 30%. Si denuncia, inoltre, la presunta scomparsa dell'offerta di prodotto nei segmenti bassi, caratterizzati da margini inferiori. Ebbene, nel 2024 il numero dei modelli immatricolati nei segmenti A e B è pari rispettivamente a 24 e 79, con quote di mercato pari rispettivamente a 8,3% e 48,1%: non esattamente un deserto. Se gli acquisti dei consumatori si stanno spostando verso segmenti superiori, questo non può essere imputato a forzature dal lato dell'offerta, come si legge diffusamente, ma ad una evoluzione delle loro preferenze, come

accade in tutti i settori merceologici.

Di seguito le variazioni 2024 vs 2023 del prezzo medio praticato nel canale privati per ciascun segmento:

- segmento A: berlina -0,5%, SUV -3,4%;
- segmento B: berlina +0,1%, SUV +0,7%;
- segmento C: berlina -1,1%, SUV +0,5%;
- segmento D: berlina -0,8%, SUV -5,3%;
- segmenti E/F: berlina -14,2%, SUV +1,2%;
- MPV: -6,7%;
- SW: +8,8%;
- Sportive: +17,3%

Insomma, il quadro reale è ben diverso da quello che artatamente, con intenti poco trasparenti, si vuole dipingere agli occhi della pubblica opinione. Se si guarda ad un orizzonte temporale più lungo, invece, l'aumento dei prezzi è stato innegabilmente molto importante. Nella Conferenza Stampa del 16 dicembre scorso, l'UNRAE ha ampiamente illustrato la lunga serie di fenomeni che hanno causato e accompagnato questo trend. Innanzitutto, di nuovo, l'aumento del prezzo medio va depurato da un consistente effetto mix.

Poi, aspetto fondamentale, i contenuti di prodotto non sono assolutamente gli stessi anche solo di pochi anni fa: in termini di dispositivi di sicurezza (ADAS), sia obbligatori per normative europee che opzionali, e di infotainment, il valore di una vettura nel 2024 non è neanche paragonabile a quello della stessa vettura nel 2019.

Da ultimo, ma non certo per importanza, i fattori di produzione hanno subito in questi anni un aumento vertiginoso dei costi che inevitabilmente si è riverberato sui prezzi di vendita. I costi dell'energia, in un'industria di fatto energivora benché non ufficialmente classificata come tale, sono schizzati in alto in tutta Europa per i ben noti motivi. I prezzi delle materie prime hanno subito rincari a due cifre per quelle tradizionali e a tre cifre per quelle critiche, presenti in abbondanza nelle vetture di ultima generazione. I costi della logistica internazionale, che incidono pesantemente in una supply chain globalizzata, sono esplosi a causa della situazione geopolitica con focolai di crisi in vari nodi cruciali.

In sintesi, quella che viene presentata come una speculazione da parte delle Case automobilistiche trova abbondanti giustificazioni negli elementi di fatto sopra illustrati.

© riproduzione riservata pubblicato il 13 / 01 / 2025