

IL MERCATO RIPRENDE, MA IL PARCO CONTINUA AD INVECCHIARE

È record storico per il mondo del noleggio, con un 2023 che si avvia a chiudere a quota 470 mila nuove targhe. Ovvero il 30% dell'intero immatricolato

La manovra di bilancio adesso all'esame in Parlamento è particolarmente strutturata. Un pacchetto di provvedimenti composto dal DDL di Bilancio e da ben due decreti sulla riforma fiscale, oltre che a misure per la PA e in ambito EU. Una manovra da 28 miliardi che interviene su Irpef, pensioni, imprese, lavoratori autonomi, che ha come principale obiettivo anche tutelare il potere di spesa dei cittadini. Un proposito eccellente, ma che si deve rapportare alle risorse disponibili, in un momento congiunturale ancora complesso e con un tasso di inflazione che condiziona la quotidianità.

UN PARCO PIÙ NUMEROSO E PIÙ VECCHIO

Una congiuntura che vede proseguire la ripresa del mercato dell'auto iniziata a metà dello scorso anno. Da gennaio a settembre le immatricolazioni sono state di 1.177.000 unità, una crescita del 20,57% sullo stesso periodo del 2022. Si tratta di oltre 200mila vetture in più rispetto a settembre 2022 (+20%), ma ancora con ben 300mila auto in meno (-20%)



Pietro Teofilatto, Aniasa

sullo stesso periodo 2019. Se il PIL italiano ha sorpassato i livelli ante crisi, il recupero del mercato dell'auto è invece ancora frenato. Non solo da strascichi della pandemia e dai perduranti eventi bellici in Ucraina, ma, in particolare, dai forti aumenti dei prezzi delle auto e dalla carenza di prodotto delle Case, anche rispondente alla reale domanda.

Una situazione complessiva che vede il ritorno alle auto-immatricolazioni, quasi 100mila unità nei primi 9 mesi del 2023, con proiezioni per il totale di fine anno

a quota 1.580.000. Un livello ben lontano dai 2 milioni di immatricolazioni necessarie per contenere l'invecchiamento del parco circolante, via via arrivato a 12,5 anni. In aggiunta, dal 2021 stanno diminuendo le rottamazioni di veicoli usati, si rinvia la sostituzione, con la conseguenza che il parco di vetture è aumentato a quasi 40 milioni di unità. In sintesi, l'auto è fondamentale per la mobilità nazionale, ma abbiamo un parco di auto più vecchie, più numerose, più inquinanti, meno sicure.

IL 30% DELLE AUTO È A NOLEGGIO

Con una flotta molto più sicura e meno inquinante, messo alle spalle la contrazione 2020-2021, il noleggio ha ripreso la sua corsa, confermandosi come primo attore del mercato. Il livello di incidenza nei primi nove mesi è ormai consolidato al 30% ed il 2023 è avviato a superare le 460mila immatricolazioni tra autovetture e Lcv, un record storico, pari a quasi 14 miliardi in termini di valore di acquisto.

Da una parte le aziende di noleggio

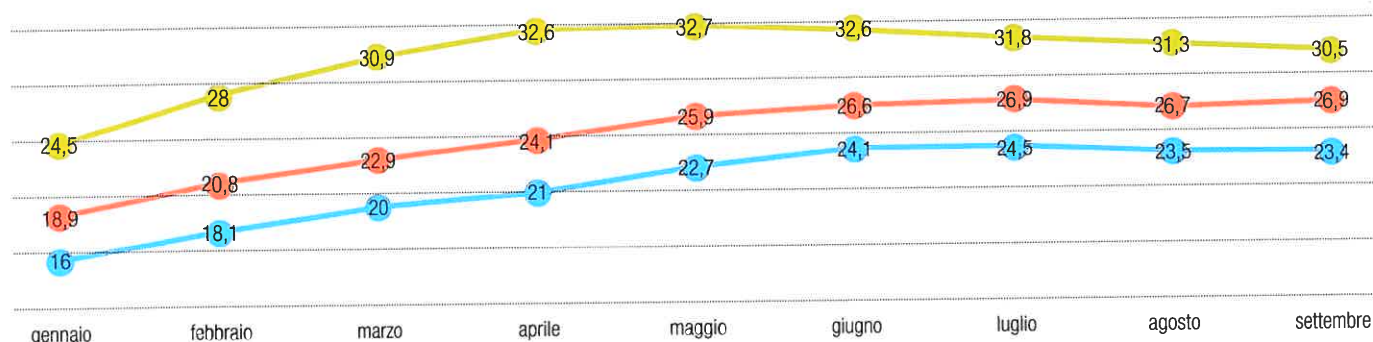
di Pietro Teofilatto

Gli ottimi numeri del noleggio

		Gen/Set 2023	Gen/Set 2022	Var. % 2023/22
Auto	Mercato totale	1.181.078	980.077	+21%
	Noleggio lungo termine	286.529	210.129	+36%
	Noleggio breve termine	68.059	52.154	+30%
Lcv	Mercato totale	133.046	112.994	+18%
	Noleggio lungo termine	44.110	35.707	+24%
	Noleggio breve termine	9.001	5.873	+53%

Fonte: elaborazioni ANIASA su dati Dataforce

Il trend del noleggio nell'ultimo triennio rispetto al mercato (%)



- 2023
- 2022
- 2021

a breve termine hanno dovuto rinnovare la flotta, cercando di superare le difficoltà nell'approvvigionamento riscontrate con le Case, ma intercettando una quasi interminabile domanda turistica, che ha riportato positività nei bilanci societari.

Dall'altra, il lungo termine ha suggerito un trend in ascesa con un exploit in primavera dovuto anche agli ordini inevasi per le difficoltà della supply chain, espandendosi verso le Pmi e privati. Da un paio di mesi si sta peraltro verificando un rallentamento, da ricondursi, probabilmente, ad una certa incertezza della domanda. Gli ambiziosi scenari EU sulla transizione ecologica e tecnologica, sono adesso oggetto di nuove riflessioni: fleet manager, aziende, società di noleggio sono alla finestra per comprendere cosa succede a Bruxelles e come si evolverà l'ecobonus dell'ancora sostanzioso Fondo Automotive.

ADESSO PIÙ TEMPO PER EURO 7

Il dibattito in Commissione EU è stato intensissimo ed alla fine sembra quasi una retromarcia, con standard sulle emissioni identici agli attuali. Veloce flashback. A novembre 2022 la Commissione presentava la proposta di regolamento

sui nuovi standard per le emissioni inquinanti Euro 7, da applicare da luglio 2025 e 2027, rispettivamente per le vendite in Europa di auto e furgoni e per veicoli pesanti. Ma proprio a fine settembre scorso il Consiglio Ue, sollecitato in primis da Italia e Francia, ha varato un testo, che introduce il controllo sulle polveri dei freni e pneumatici, confermando i limiti Euro 6 e rinviando l'entrata in vigore di Euro 7. Quindi le odierne norme sulle emissioni (Euro 6/VI) si applicheranno fino a luglio 2030 per auto e furgoni e fino a luglio 2031 per autobus e camion. Dopo il valzer delle politiche tra i palazzi del potere comunitario si staglia un diverso orizzonte del mercato automobilistico europeo e, soprattutto, si restituiscono più opportunità di scelta ai consumatori, siano aziende o privati.

Un accordo che non obbliga l'industria europea a investimenti aggiuntivi per adeguare i motori a combustione, proprio nel momento in cui il settore è indirizzato alla conversione verso la mobilità elettrica. Oltretutto con la concorrenza dei produttori cinesi alle porte, fatto di cui finalmente l'EU si è resa conto avviando un'indagine antidumping sulle auto elettriche made in China. Il nuovo regolamento Euro 7 si avvia così

alla fase successiva di negoziati tra i governi dei Paesi membri e il Parlamento europeo per arrivare all'approvazione finale.

E GLI INCENTIVI?

A dire la verità, sembra esserci un po' di ritardo nella politica, viste le differenti dichiarazioni sul tema: si agli incentivi, ma solo per le vetture elettriche, agevolazioni più sostanziose per l'usato e non per il nuovo, bisogna considerare anche le endotermiche...

Con la nuova situazione in EU, un segnale positivo viene dal Sottosegretario al Mimit, Massimo Bitonci, incaricato di riorganizzare la disciplina degli incentivi, anche perché ad oggi restano ancora inutilizzati ben 350 milioni del 2023 (oltre il 50% degli stanziamenti). Rispondendo al Question time del 18 ottobre, Bitonci ha confermato che intende rivedere subito l'attuale sistema in un'ottica di neutralità tecnologica, rendendo i bonus più fruibili e più indirizzati ai target europei, riconoscendo il ruolo delle aziende per un accelerato rinnovo del parco, intervenendo per agevolare la rottamazione di Euro 0-3. E aumentando le misure per il noleggio, il canale che maggiormente contribuisce alle vetture più ecologiche.