

# UN FUTURO NEBULOSO

di Pietro Teofilatto

Nel discorso di apertura del suo nuovo mandato di Presidente della Commissione Europea, Ursula Von Der Leyen avrebbe potuto fare un riferimento più diretto all'automotive, un comparto la cui filiera continua a dare lavoro a 12,9 milioni di cittadini europei, produce 13 milioni di veicoli e un gettito fiscale di 393 miliardi di euro e nel 2023 ha investito oltre 60 miliardi in R&D (un terzo del totale EU).

## LA CONFERMA DEL 2035

Sia chiaro, ci saranno altri momenti per toccare il tema, ma forse il settore meritava un segnale un po' più esplicito, anche per le decisioni prese negli ultimi 12 mesi, dall'Euro 7 ai dazi verso la Cina. La conferma degli obiettivi del Green Deal, 2035 in primis, seppure con una apertura agli e-fuel, appare una dichiarazione politica per mediare in un contesto di decarbonizzazione estremamente diversificato e che avuto particolari riflessi in sede elettorale.

## Le priorità Aniasa

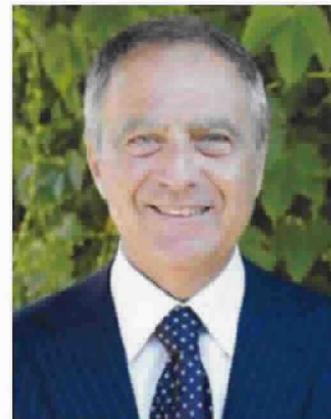
- *Concretizzare la legge delega per la riforma tributaria ed intervenire sul regime fiscale delle auto aziendali, fermo in Italia agli anni '90. Fondamentale agire sulla deducibilità dei costi, modulandola in funzione delle emissioni di CO2.*
- *Definire e potenziare una strategia di supporto alla transizione, con un orizzonte temporale di almeno 2-3 anni*

La transizione energetica rimane in Ue ma come sarà? Lo racconterò – forse – il Clean Industrial Deal. Intanto però il mercato continua a scontare i dubbi dei consumatori. Che, continuano, però ad affidarsi al noleggio

## IL CLEAN INDUSTRIAL DEAL

Vediamo gli aspetti positivi. Il nuovo programma comunitario vuole coniugare di più le priorità dell'industria e dell'ambiente. Nel confermare l'impegno a ridurre le emissioni del 90% entro il 2040 rispetto ai livelli del 1990, la Commissione presenterà a breve il "Clean Industrial Deal", un nuovo patto per un'industria pulita, che assicuri alle aziende sostegno e condizioni per raggiungere gli obiettivi della transizione green. E per accelerare la decarbonizzazione, sarà esteso il programma di acquisto congiunto di gas, includendo anche le materie prime critiche, in un'ottica di sostenibilità dell'energia, specialmente per la produzione di veicoli.

Un patto che per il settore automotive deve tuttavia prevedere una migliore gestione degli aspetti economici e sociali, spesso sottovalutati. Per essere davvero sostenibile la transizione dovrà essere meglio pianificata e controllata, supportando e non imponendosi ideologicamente sul mercato. Assumerà



Pietro Teofilatto, Aniasa

grande importanza la clausola di revisione del 2026 con un'analisi dei risultati in vista del 2035.

## DAZI E FRENATA DELL'ELETTRICO

Il mercato automotive europeo è però in ansia. Dopo un susseguirsi di discutibili politiche e a seguito di una tardiva indagine antidumping, basata sul "recente e rapido aumento delle esportazioni a basso prezzo di veicoli elettrici provenienti dalla

## FOCUS

## POLITICA ED ECONOMIA

Cina verso l'UE" il 4 luglio è stata ufficializzata l'entrata in vigore dei dazi antidumping su molte delle auto elettriche importate dalla Cina. Una decisione volta a proteggere l'industria EU dalla concorrenza cinese ritenuta sleale, che avrà inevitabilmente ripercussioni. Il tema è già fonte di tensioni e sarà comunque oggetto di audizioni e di trattative nei prossimi mesi prima che le misure diventino permanenti. Le aziende tedesche temono molto di mettere a rischio il rapporto privilegiato con la Cina, altri Paesi temono ritorsioni sulle esportazioni. Una cosa è certa: l'import europeo di veicoli elettrici cinesi è salito da 57mila nel 2020 a 437mila nel 2023.

Nel contempo l'industria automobilistica europea si sta confrontando con una frenata delle vendite di veicoli elettrici. Nella nuova fase che si è aperta, dopo che le Case hanno investito centinaia di miliardi per non incorrere in sanzioni, i consumatori sono diventati più attendisti, per diverse ragioni: prezzi, facilità o difficoltà di ricarica, autonomia. In Europa la quota di auto elettrificate si è stabilizzata intorno al 20%, mentre in Cina viaggia intorno al 40% (il tasso di crescita, invece, è sceso in tre anni dal 72%, al 44%, al 28%). La ragione è anche che i governi hanno ridotto o azzerato gli incentivi. Le Case continentali hanno quindi rivisto i piani di produzione, dando più spazio a versioni ibride, dove il motore termico torna a essere protagonista.

### MERCATO: UNA SITUAZIONE DELICATA

Nonostante l'andamento altalenante, i primi sei mesi del 2024 hanno chiuso con il segno positivo (+4,4%), ma rispetto alla situazione ante-pandemia il calo è del 18,4%. Una situazione in cui - con i prezzi notevolmente aumentati - le vendite sono state sostenute dalle

flotte, specialmente dalle aziende di noleggio, che riescono a equilibrare i maggiori costi di acquisizione e gestione dei veicoli. E' invece ferma la domanda da parte dei privati. Un ulteriore fattore che sta frenando gli acquisti è la complessa transizione energetica verso l'elettrico. I dati dell'Acea al giro di boa di giugno evidenziano che nei Paesi Top 5 EU la spinta delle auto elettriche sulle immatricolazioni si è fermata, addirittura scesa a scesa al 13,9% contro il 14,2% dello stesso periodo del 2023. Un calo importante anche nel maggior mercato dell'auto dell'area, quello tedesco, in cui la quota dell'elettrico è passata dal 15,8% del primo semestre 2023 al 12,5% del primo semestre 2024. Il mercato dell'auto elettrica cresce quindi quando è sorretto da incentivi, ma non mantiene poi le quote acquisite quando terminano. Riguardo l'Italia la "quota elettrica" è stata molto bassa fino alla partenza degli ultimi incentivi (3 giugno), che, attesi da vari mesi, hanno contribuito al raddoppio passando dal 4,4% di giugno 2023 all'8,4% di giugno 2024.

### L'ANDAMENTO DEL NOLEGGIO

Il noleggio ha rallentato, in particolare nel secondo trimestre 2024: -9,6%, a causa soprattutto del calo del lungo termine (-15%). Anche il breve, dopo un primo trimestre in accelerazione, ha rallentato. Decisamente bene il settore degli Lcv (+23,6%). Nonostante la fles-

### Forecast 2024 Mercato autovetture 2024

13, 1 milioni	+2,2% vs 2023
<b>Previsione per canale</b>	
Privati	-0,20%
Flotte aziendali	0,3
Rent a car	15,30%
Autoimmatricolazioni	7,80%

Fonte: Dataforce

sione del NLT, complessivamente al primo semestre il noleggio conserva una quota di mercato di circa il 30. Quest'anno il noleggio a lungo si confronta con una annata record come il 2023, che aveva beneficiato di un solido portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022, continuando comunque pur sempre a rappresentare una quota di mercato del 22,1% sull'intero settore in Italia. Il noleggio a breve per la prima volta dopo la pandemia Covid-19 è tornato a superare l'8% di quota. Di rilievo la performance del noleggio dei veicoli commerciali leggeri: con una quota nel semestre del 40,9% rappresenta la soluzione d'acquisto preferita per i veicoli da lavoro, persino più diffusa degli acquisti aziendali. A proposito di motorizzazioni va rimarcata la performance positiva delle motorizzazioni elettriche (+10%) e full hybrid (+43%). E' anche da rilevare il rallentamento della penetrazione del lungo termine presso i privati, diretta conseguenza della discriminazione sugli incentivi, solo recentemente risolta con i nuovi bonus in vigore dal 3 giugno.

### Immatricolazioni primo semestre 2024/2023

	Valore	Var 24/23	Incidenza noleggio
<b>Mercato autovetture complessivo</b>	889.885	+5%	
Tot. Noleggio NBT	74.352	+23%	8%
Tot. Noleggio NLT	184.293	-14%	21%
Tot. Noleggio autovetture (BT+LT)	258.645	-6%	29%
<b>Mercato VCL complessivo</b>	105.749	+18%	
Tot. Noleggio NBT	7.021	+23%	7%
Tot. Noleggio NLT	36.192	+24%	34%
Tot. Noleggio VCL (BT+LT)	43.213	+24%	41%

Fonte: Aniasa

Fm

63