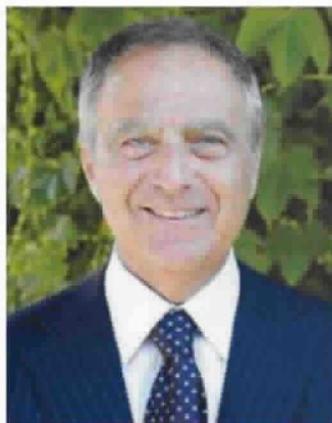


di Pietro  
Teofilatto

**A** quasi due anni dal Covid, il mercato automobilistico (impegnato a rivoluzionare le linee produttive) attraversa una fase di crisi-stallo, quasi indefinita, molto diversa da quanto avvenuto nello scorso decennio.



Pietro Teofilatto, Aniasa

**Ci avviamo a chiudere il primo biennio dopo l'esplosione della pandemia. Incertezza e nuovi problemi costellano i mercati, ma nel contempo si generano nuovi progetti e tendenze**

Da un'offerta di veicoli pressoché immediata si è passati oggi ad una logica per ordinativi, con dilazioni di 12 mesi nella consegna. Dall'altra, la domanda, sottoposta agli scenari delle nuove alimentazioni, è diventata esitante, influenzata da un variegato mix di fattori, che hanno come comune denominatore la riduzione generale delle capacità e propensione alla spesa. Alla congiuntura eccezionalmente difficile e imprevedibile si aggiungono le politiche ed i costi che le case stanno sostenendo per la transizione energetica, sollecitate da ferree normative ambientali, ma

con dubbi sulla neutralità tecnologica e l'impatto industriale e sociale. Una fase critica con un effetto valanga su dealer, reti di assistenza e consulenza (parliamo di 1,2 ml di posti di lavoro e di oltre il 10% del Pil) nonché sull'invecchiamento del parco auto nazionale. Di certo è che il noleggio si sta confermando come il sistema-modalità di mobilità di maggior potenziale sviluppo.

#### **I PRIMI NOVE MESI 2022**

Le immatricolazioni di auto in Italia, dopo ben tredici cali mensili consecutivi, hanno fatto registrare

APPROFONDIMENTI

DATI E NOLEGGIO

il segno più sia in agosto, 9,9%, che in settembre, 5,4%. Sono segnali positivi, ma ancora deboli. Il comparto nazionale dell'auto (come d'altra parte quello EU) è ancora in una situazione difficile. Il bilancio dei primi nove mesi del 2022 chiude con un calo rispetto allo stesso periodo del 2021 del 16,3%. Se poi si fa riferimento al periodo pre-pandemia, cioè allo stesso periodo del 2019, il calo sale al 33,5%. In sintesi nei primi nove mesi del 2022 sono state immatricolate 976.000 autovetture. Nello stesso periodo del 2019 le immatricolazioni erano state 1.468.000. Per un riequilibrio del mercato mancano dunque all'appello quasi 500.000 autovetture. Secondo i centri studi automotive si può prevedere che il 2022 si chiuda intorno a quota 1.250.000 immatricolazioni, un livello da fine anni '60 del secolo scorso. Certo, le politiche di sostegno all'auto non sono la bacchetta magica, ma per essere realmente efficaci avrebbero dovuto essere da subito non solo più sostanziose, ma anche più attente alle potenzialità della domanda.

**RIMODULATI GLI INCENTIVI PER ACCELERARE LA TRANSIZIONE**

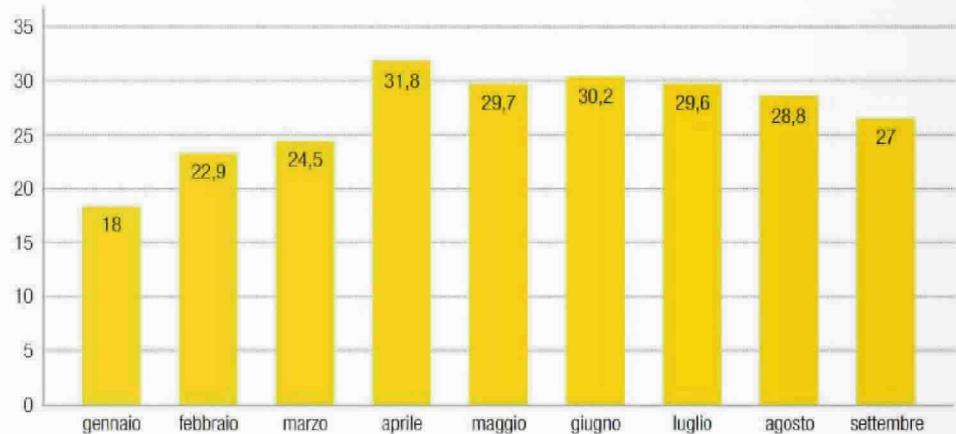
Sintetizziamo. Gli incentivi governativi sono in campo proprio dal 2019 ed hanno funzionato nel primo biennio, generando un aumento di immatricolazioni di vetture elettriche ed ibride dovuto per lo più alle flotte aziendali. Hanno inciso meno, invece, sul canale dei privati, in quanto basati su fasce di emissione e valori distonici rispetto alla reale domanda ed alle possibilità economiche delle famiglie. Nel 2021, anche in relazione alle annunciate politiche restrittive in ambito EU, si è verificato un forte interesse degli incentivi per le alimentazioni endotermiche, maggiormente

appetibili per il mercato. Interesse dovuto al costo ancora alto dei veicoli elettrici e ibridi, con rapido esaurimento dei fondi disponibili per i diesel e benzina ad emissioni contenute. Sempre nel 2021 è stato encomiabile ed intelligente il bonus per l'acquisto di veicoli usati Euro 6 con rottamazione di Euro 0-4: ma, stabilito con valori ridicoli, non poteva raggiungere gli scopi di sostenere i privati con minor capacità reddituale. I detentori delle auto più vecchie ed inquinanti. Comunque il Governo Draghi ha compreso che era necessario un restyling della materia.

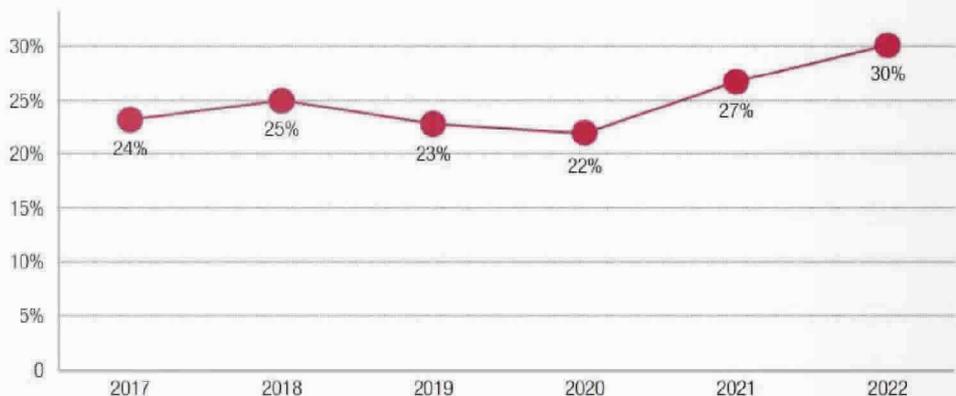
Arriviamo al 2022. Annunciati già

a fine 2021, è stato però messo in stand-by per cinque mesi chi voleva un'auto nuova, specie quelle a basse emissioni. Solo nella tarda primavera, recependo le pressioni del mondo automotive, il Governo ha finalmente reso strutturale la politica degli incentivi e di sostegno all'industria auto, definendo con il DPCM del 6 aprile l'erogazione di 650 milioni per il 2022, parte dello stanziamento di oltre 8 miliardi di euro, previsti dal 2022 fino al 2030. Aspetto molto innovativo è che si tratta di normativa modificabile in corso d'opera, non più incatenata a dannosi ideologismi e pronta a bilanciarsi in base alle tendenze

**Incidenza del noleggio sull'immatricolato 2022**



**Tra pandemia e crisi: incidenza immatricolazioni noleggio**



Fonte: Elaborazioni ANIASA su dati Dataforce

## APPROFONDIMENTI

## DATI E NOLEGGIO

Alimentazioni e noleggio: il sorpasso dell'ibrido				
NLT	2019	2020	2021	2022 (*)
Benzina	22,3%	17,8%	15,0%	15,3%
Diesel	66,7%	56,1%	36,8%	34,7%
<b>Ibrido</b>	<b>6,3%</b>	<b>18,0%</b>	<b>39,1%</b>	<b>41,8%</b>
Elettrico	1,4%	5,2%	7,0%	4,5%
GPL	2,3%	1,6%	1,1%	3,0%
Metano	1,1%	1,4%	1,1%	0,8%
	100%	100%	100%	100%
NBT	2019	2020	2021	2022 (*)
Benzina	45,7%	43,9%	38,0%	34,9%
Diesel	48,1%	41,7%	31,7%	18,0%
<b>Ibrido</b>	<b>3,1%</b>	<b>9,9%</b>	<b>25,3%</b>	<b>41,6%</b>
Elettrico	0,2%	1,2%	2,1%	2,1%
GPL	2,0%	1,4%	1,9%	3,1%
Metano	0,9%	2,0%	1,0%	0,4%
	100%	100%	100%	100%

Fonte: Elaborazioni ANIASA su dati Dataforce  
(\*) dati al 30/9/2022

del mercato. Tant'è che sempre a seguito di tali sollecitazioni, in primis di ANIASA, e sulla base dei dati di mercato, il Governo ha ritardato ad agosto i meccanismi, reinserendo tra le modalità incentivate il noleggio, incredibilmente escluso in primavera.

### IL NOLEGGIO TIENE LA POSIZIONE

Già, perché è proprio il noleggio il canale che sta puntellando il

comparto auto, reagendo meglio alla crisi. Di fronte ad un mercato che sta vivendo una vera e propria mutazione di struttura, il noleggio è arrivato a rappresentare il 27% dell'immatricolato da inizio anno, con punte del 30% -31% ad aprile e maggio.

Un trend in crescita e che prosegue quasi parallelo alla contrazione del mercato totale. Inoltre solo grazie al noleggio si immettono sul mercato auto elettriche ed ibride,

alimentazioni che quest'anno sono state praticamente "spente". Le auto elettriche sono scese del 23% (addirittura del 40% a settembre) e l'ibrido, dopo i brillanti risultati del 2020 e 2021 non arriva al +1%. Il segnale è chiaro: in assenza di incentivi per il noleggio queste alimentazioni segnano il passo. In un contesto di neutralità tecnologica il settore continua a svolgere un ruolo sempre più deciso per rispondere alle richieste di nuova mobilità.

### L'IBRIDO È PRIMO IN CLASSIFICA

Osservando le scelte delle alimentazioni dell'immatricolato nei primi nove mesi del 2022 non a caso l'ibrido è diventato la prima alimentazione del noleggio a breve ed a lungo termine, superando i veicoli a benzina ed a gasolio.

Anche il peso in percentuale dell'elettrico è lievitato a partire dal 2020, ma proprio per la incertezza degli incentivi nel corso del 2022 si è fermato per il breve al 2,1% e si è ridotto al 4,5% per il lungo termine. Sempre in questo scorcio del 2022 è interessante vedere che solo nel canale del noleggio a lungo termine ai privati, l'ibrido ha raggiunto ben il 30,3% dell'immatricolato, a fronte del 38% del diesel e del 23% della benzina. Un trend che offre chiare indicazioni su come evolverà il futuro di questo settore. Per accelerare ulteriormente la svolta green del noleggio andrebbero però intraprese alcune azioni con il nuovo Governo. Tra queste, ANIASA chiede che, specialmente a vantaggio della clientela dei privati, il bonus sia portato al 100%. Inoltre c'è sempre la questione della detraibilità dell'Iva, che attualmente viaggia al 40%, venga portata al 90% per le vetture ibride e al 100% per quelle elettriche. Per le aziende, impegnate dalla concorrenza estera, sarebbe una misura utile per riprendere competitività.

### Finalmente in Gazzetta il DPCM sui nuovi incentivi

*Ci sono voluti due mesi esatti per la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del Decreto del Presidente del Consiglio del 4 agosto 2022 con nuove disposizioni sugli incentivi per l'acquisto di veicoli non inquinanti. Tra i beneficiari anche le aziende esercenti attività di noleggio, fissando al 50% il valore dei contributi previsti per i veicoli appartenenti alle fasce da 0 a 20 e da 21 a 60 g/Co2. È previsto inoltre il vincolo all'impiego di tali veicoli per almeno 12 mesi. Per essere operativi sarà necessario attenersi ad uno specifico decreto direttoriale del MISE ed alla messa a punto della piattaforma. Terminata la farraginosa burocrazia, gli ultimi due mesi del 2022 dovrebbero vedere una corsa alle immatricolazioni di veicoli elettrici e ibridi a noleggio per usufruire del bonus per il 2022, pari rispettivamente a 2.000 € e 1.500 €. Il beneficio sarà poi gestito dalle aziende di noleggio con utilità economica per il consumatore finale.*