

# MERCATO/ANALISI

Approfondimento sui numeri di ogni comparto, rilevati nel mese di dicembre 2024

# -5,2%

Ancora un mese di flessione per il mercato dell'auto: dicembre chiude un'annata al di sotto di 1.600.000 targhe

# 107.645

è il totale delle immatricolazioni nell'ultimo mese dell'anno, circa 6.000 in meno del dicembre 2023. I cali più vistosi sono quelli del noleggio a breve e a lungo termine

**U**n anno non certo da incorinciare il 2024. E speriamo in meglio per questo 2025 appena iniziato, partito invero sotto auspici non eccelsi. Procediamo con ordine. L'anno scorso il Governo aveva deciso di aumentare in maniera importante i contributi all'acquisto per auto ecologiche (ecobonus), soprattutto per le vetture elettriche pure e le ibride plug-in, ma l'operazione non ha funzionato: pur esauriti in un lampo, i contributi per le elettriche hanno permesso a malapena di sfiorare le immatricolazioni del 2023, con una quota che è stata appena del 5,5% sul totale delle nuove targhe (la più bassa nell'Europa rilevante dal punto di vista dei volumi). Gli ecobonus per le ibride "alla spina", invece, sono rimasti in larga parte inutilizzati, a riprova che questa tipologia di alimentazione suscita molte perplessità negli automobilisti (per i prezzi di listino alti e per la scarsa convenienza nei costi d'esercizio quando, non potendo rifornire queste auto di energia, devono marciare solo a ben-

**Nonostante le due giornate lavorative in più, anche dicembre è andato male: il 2024 si è chiuso in passivo. Nemmeno gli incentivi (che nel 2025 non ci sono) sono stati in grado di risollevare il mercato**

zina, con consumi molto alti). Insomma, partito tra mille speranze, il mercato dell'auto si è afflosciato di mese in mese fino a passare in rosso nell'ultima parte dell'anno e chiudere in negativo, anche se di poco. Con sole 1.577.000 targhe in 12 mesi, il mercato italiano del 2024 è stato ancora molto distante dai fasti pre-Covid e lontano anni luce dai volumi del 2007, anno in cui vennero sfiorati i 2,5 milioni di auto nuove. Quest'anno le prospettive non sono migliori. Non ci saranno i contributi statali, perché i fondi previsti sono stati dirottati ad altri settori, tranne una piccola parte (poco più di un miliardo, anziché cinque abbondanti) che però verrà destinata direttamente al sostegno dell'industria automobilistica nazionale e non agli acquirenti. I prezzi delle auto sono sempre più alti (in media sono cresciuti del 30% negli ultimi cinque anni), tranne che per le auto elettriche, che sono un po' meno care rispetto a qualche tempo fa, ma non ancora abbastanza competitive. Per di più il costo dell'energia elettrica continua a salire, in proporzione ben oltre quello della benzina e del gasolio.

A soffrire maggiormente della crisi del mercato,

## PRIVATI

2023	< DICEMBRE >	2024
64.407		64.247

# -0,2%

*Il canale dei privati ha sfiorato il pareggio, dopo un'annata in leggero incremento. Troppo poco per considerare questo canale in buona salute*

## AZIENDE

2023	< DICEMBRE >	2024
8068		8091

# +0,3%

*Ancora una volta il comparto degli acquisti diretti business ha chiuso l'anno al di sotto delle 100.000 unità. Dicembre ha confermato i volumi del 2023*

## NOLEGGIO LUNGO TERMINE

2023	< DICEMBRE >	2024
24.616		20.842

# -15,3%

*Il long rent è il settore della distribuzione in maggiore crisi nel 2024: da mesi non riesce a replicare i risultati del 2023 (annata eccezionale)*

## NOLEGGIO BREVE TERMINE

2023	< DICEMBRE >	2024
3068		2598

# -15,3%

*Anche se nella seconda parte dell'anno ha rallentato, il canale dei rent-a-car ha dato segnali positivi nel 2024. Dicembre però si è chiuso a -15,3%*

## AUTO-IMMATRICOLAZIONI

2023	< DICEMBRE >	2024
13.363		11.867

# -11,2%

*Nonostante le "km zero" abbiano tentato di tenere a galla il mercato (quasi 180.000 targhe), non sono riuscite a farlo. A dicembre hanno perso oltre l'11%*

**Se il canale dei privati e quello delle auto aziendali nel 2024 hanno pareggiato il bilancio, il noleggio a lungo termine e quello a breve termine sono andati pesantemente in rosso (-15,3%). Male anche demo e "km zero". L'annata si è chiusa con un saldo negativo dello 0,8%, cioè 12.600 targhe in meno rispetto al 2023**

nel 2024 è stato soprattutto il comparto del noleggio a lungo termine, che però si confrontava con un'annata 2023 eccezionalmente positiva. La flessione del 2024 rispetto al 2023 è stata alta: -18,8%. Anche per il canale business le notizie per l'anno nuovo non sono confortanti: il Governo ha deciso di cambiare il sistema di calcolo del *fringe benefit* (la tassazione che grava sulle auto utilizzate dai dipendenti delle aziende per la parte di utilizzo privato e non riferibile alle percorrenze lavorative). Da un sistema basato sul livello di emissioni di CO<sub>2</sub> si passerà a tassare il tipo di alimentazione: abbassando le tasse sulle auto elettriche pure e sulle ibride plug-in, ma penalizzando in maniera evidente le vetture a benzina, a gas, a gasolio, mild hybrid e full hybrid. L'aumento sarà così pesante, che molte aziende preferiranno non cambiare l'auto o prolungare i contratti di noleggio in essere (per le auto già in uso la normativa di riferimento rimane quella precedente). Aniasa, l'associazione delle aziende che operano nel noleggio e nella mobilità, stima che il mercato dell'nlc potrebbe perdere anche più del 30% di nuove immatricolazioni.