

SIAMO INDIETRO



Si continua ad affermare che sarà il comparto fleet, soprattutto nei Paesi come l'Italia, a innervare nei fatti la transizione verso l'elettrico imposta dal policy maker europeo.

E, dal punto di vista teorico, il discorso regge: il noleggio – in virtù dell'elevato ricambio dei parchi (beh, magari negli ultimi tempi i cicli si sono un po' allungati...) – rappresenta l'avanguardia tecnologica del mercato e contribuisce in modo determinante ad abbassare l'età media del circolante: suona soltanto logico, dunque, prevedere che il settore continuerà a fare da volano al cambio di paradigma. Ma sarà davvero così? Da un lato, come dichiara l'Aniasa, il renting ha immatricolato il 65% del totale delle plug-in e il 25% delle Bev (si attende un'ulteriore accelerazione dovuta all'allargamento degli incentivi di recente deciso); dall'altra, però, l'elemento dirimente per definizione di questa accidentata rivoluzione (accidentata non tanto negli obiettivi, che la sostenibilità rimane un valore imprescindibile, quanto nei modi, abbastanza amatoriali), ovvero l'ampio tema della ricarica, continua a rimanere al palo. Nonostante gli entusiastici proclami, la rete italiana cresce a velocità letargica, avvinghiato com'è lo sviluppo dell'infrastruttura nei lacci e laccioli di un sistema Paese in grave difficoltà. Si è persa notizia, per esempio, del decreto che regolamenta bandi per l'installazione delle colonnine utilizzando i fondi europei. Per accedere alla prima tranche – pari a un terzo del totale – si ha tempo fino a giugno del 2023: il problema è che entro febbraio i partecipanti alle gare devono indicare dove avrebbero intenzione di piazzare queste benedette colonnine, cosa impossibile da decidere non avendo lo Stato comunicato i criteri. Non solo. Da oltre due anni le aziende attendono che venga attivata la piattaforma di erogazione del fondo da 90 milioni di euro destinati alla realizzazione di colonnine nelle sedi delle imprese. E ancora. Non si ha più notizia dei contributi stanziati in agosto per mettere le wallbox private e condominiali. Insomma, una beffa: i soldi ci sono, oppure sono già stati stanziati, ma non si riesce a mettere in moto la macchina per distribuirli. Se a questo si aggiunge che il 12% delle ricariche risulta non collegato (dato Motus-E) e che quasi il 60% delle colonnine di Milano è occupato o non raggiungibile, è facile arrivare alla conclusione che le condizioni per creare una domanda per elettriche ed elettrificate degna di questo nome sono ancora remote.

Gianluca Pellegrini

LE ELETTRICHE NON DECOLLANO

In uno scenario economico dominato dall'incertezza, le vendite di Bev rallentano, **NONOSTANTE GLI INCENTIVI**. I contributi statali non bastano a convincere i privati. E nemmeno i fleet manager

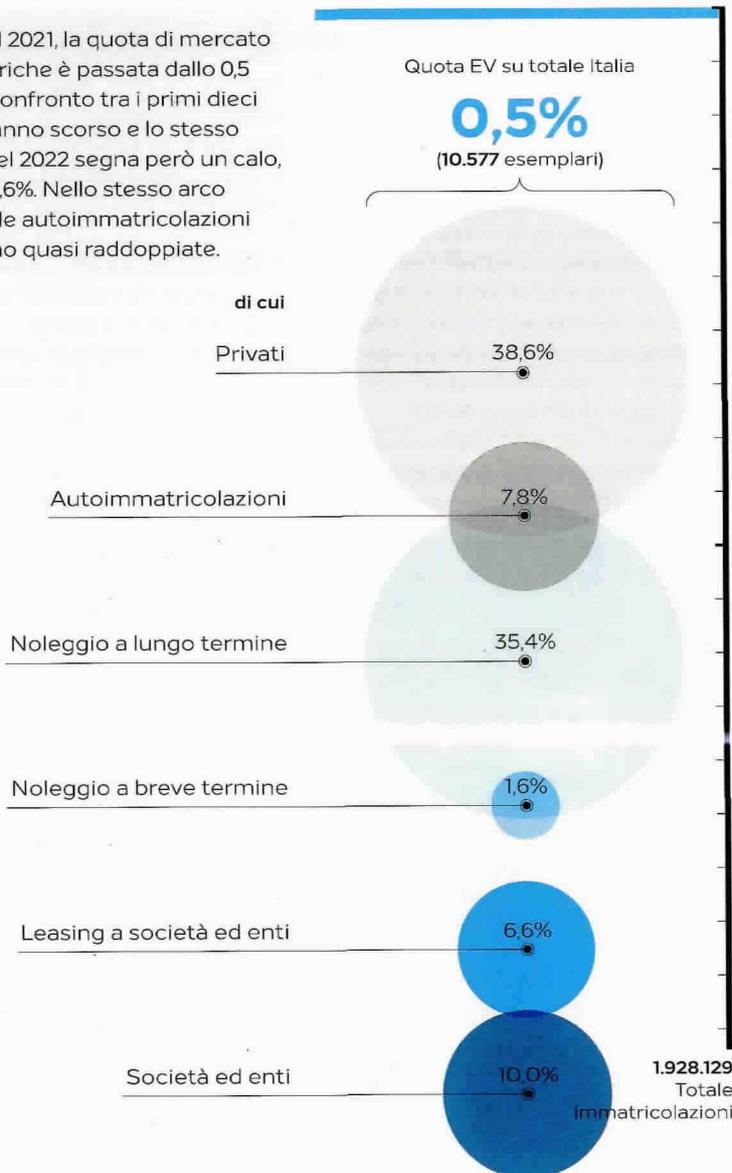
Una rete di ricarica che non presenta ancora caratteristiche quantitative e qualitative soddisfacenti (vedere l'articolo a pagina 8) non è l'unico fattore che rallenta la diffusione in Italia delle auto full electric. Vero è che la loro quota rispetto alle immatricolazioni totali è cresciuta: dallo 0,5% nel pre pandemico 2019, ha raggiunto il 4,6% nel 2021, come evidenzia l'infografica a lato, per poi scendere però al 3,6% nei primi dieci mesi del 2022. Un calo confermato anche dal confronto dello stesso arco temporale: da gennaio a ottobre dell'anno scorso, le Bev avevano infatti rappresentato il 4,2% delle consegne complessive, con oltre 54 mila contratti. Meno di 40 mila, invece, quelli registrati quest'anno, con un decremento percentuale che è quasi doppio rispetto a quello del mercato nei suo complesso: -26,8% contro -13,5%. Non è confortante nemmeno l'analisi dei risultati per canale. Se gli acquisti di elettriche pure da parte di privati registrano un crollo del 42,8% rispetto al 18,5% del mercato, sono poco incoraggianti anche i risultati del noleggio a lungo termine, che cresce del 9,1% in generale, ma scende del 26,4% quando si parla di vetture a emissioni zero. Vanno peggio delle immatricolazioni complessive pure quelle delle Bev da parte di società ed enti, con un -5,8%

CONSEGNE AL PALO

Dal 2019 al 2021, la quota di mercato delle elettriche è passata dallo 0,5 al 4,6%. Il confronto tra i primi dieci mesi dell'anno scorso e lo stesso periodo del 2022 segna però un calo, dal 4,2 al 3,6%. Nello stesso arco di tempo, le autoimmatricolazioni di Bev sono quasi raddoppiate.



2019



rispetto al 4,2%. In controtendenza risulta invece il noleggio a breve termine, ambito nel quale le Bev possono vantare un +0,4% rispetto al -19,6% della media. E in decisa controtendenza sono le autoimmatricolazioni, che nei primi dieci mesi dell'anno hanno sfiorato quota 20% delle nuove targhe, con un incremento superiore al 28%, risultato ancora più significativo se lo si rapporta

al -24,4% del canale rispetto al totale dei contratti del periodo.

BONUS DISDEGNATI

Accanto alle carenze infrastrutturali, tra le cause della mancata crescita delle Bev in Italia è sempre stato citato il prezzo d'acquisto, ancora troppo elevato rispetto ai corrispondenti modelli termici. Con questi presupposti, era lecito aspettarsi una corsa agli incentivi statali,

disponibili per i privati dal 6 aprile. E invece, dei 220 milioni di euro stanziati dal governo nel 2022 per le vetture nella fascia di emissioni di 0-20 g/km di CO₂, ne restano a disposizione (nel momento in cui chiudiamo in redazione questo articolo) ancora quasi 132 per i privati e 6,5 per le società di noleggio e car sharing, che possono beneficiarne, seppure in misura ridotta, dall'inizio di novembre (vedere l'intervista >



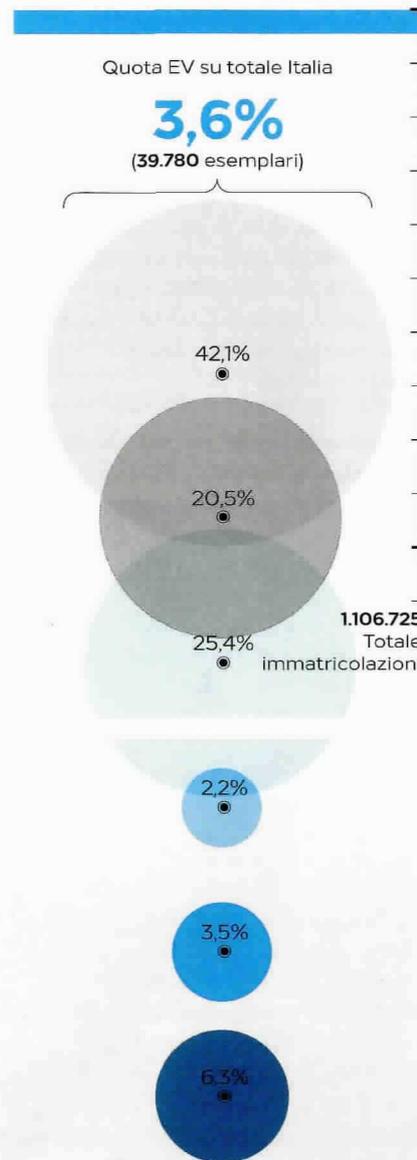
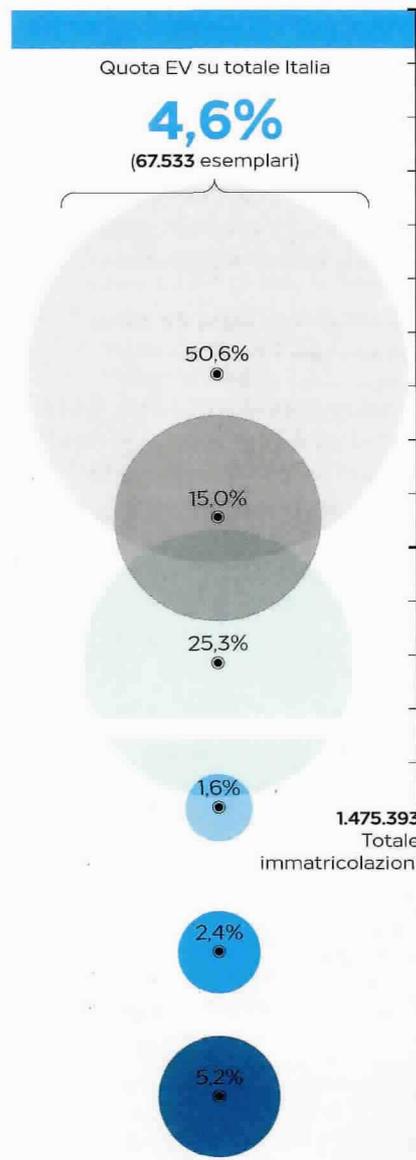
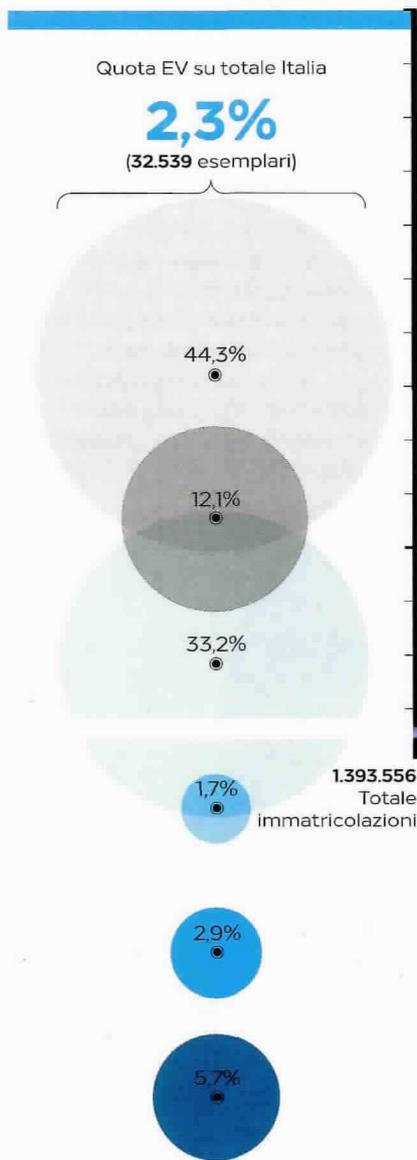
2020



2021



2022 (gen-ott)



Fonte: elaborazioni Fleet&Business su dati Unrae

ANIASA: BISOGNA ALLINEARE GLI INCENTIVI PER IL NOLEGGIO A QUELLI PER I PRIVATI

È ottimista sulle prospettive di elettrificazione delle flotte, Giuseppe Benincasa, direttore generale dell'Aniasa, l'associazione che riunisce gli operatori dell'autonoleggio e dei servizi automobilistici. Sempre che tutti i protagonisti in gioco, governo compreso, facciano la loro parte.

A che punto è l'elettrificazione nel noleggio? Avete riscontri positivi dai vostri associati?

Il settore si è confermato anche nel 2022 un volano per l'elettrificazione del nostro parco circolante. Soltanto in ottobre, per esempio, il renting ha immatricolato il 65% del totale delle auto ibride plug-in e il 25% di quelle elettriche, con un'aspettativa di ulteriori incrementi nei prossimi mesi a seguito della recente inclusione del noleggio tra i beneficiari degli incentivi.

Quali sono i problemi che i vostri associati lamentano con maggiore frequenza?

Sono essenzialmente tre: l'assenza di una rete di ricarica diffusa sul territorio e sulle nostre autostrade, la carenza di prodotto, che sta provocando una contrazione dei flussi d'immatricolazione, e il conseguente prolungamento dei contratti in essere; uno scenario normativo instabile, in cui la politica degli annunci e gli incentivi stop&go rischiano di provocare più danni che benefici.

Che cosa dovrebbero fare il governo e il parlamento per favorire una vera svolta nel mondo delle flotte?

Su questo fronte abbiamo avviato nelle scorse settimane contatti con il nuovo esecutivo e con il parlamento, proponendo in primis di portare gli incentivi al 100% anche

per il noleggio, allineandoli così a quelli previsti per i privati. In questo modo si porrebbe definitivamente rimedio al pregiudizio nei confronti della mobilità pay-per-use, contenuto nella formulazione iniziale delle agevolazioni, che escludeva questa formula di utilizzo dell'auto che, peraltro, porta con sé evidenti ricadute positive in termini di sostenibilità ambientale e di sicurezza dei veicoli, nonché certezze sul fronte delle entrate tributarie per l'erario. Un discorso più strutturale riguarda poi il tema della fiscalità per le auto aziendali in Italia, che da anni attende una riforma. In tal senso, una decisa spinta all'elettrificazione delle flotte potrebbe arrivare dall'aumento della detraibilità dell'Iva (oggi ancora ferma al 40%) sui veicoli elettrici e ibridi.

C'è un mercato per le EV anche nel noleggio a breve termine?

Certamente: diverse società di noleggio a breve termine a livello corporate stanno investendo cifre rilevanti per portare nelle flotte

questi veicoli. E anche sul fronte della domanda sono sempre di più gli automobilisti che utilizzano il rent-a-car per testare le elettriche e per mettere alla prova alcuni pregiudizi su questa tecnologia, prima di procedere all'acquisto.

Che previsioni fate, infine, per i prossimi anni?

Visti gli stravolgimenti che il mercato automotive ha subito negli ultimi anni, oggi è complicato fare previsioni, ma ci sono diversi segnali che fanno ben sperare. Gli incentivi per elettriche e ibride a noleggio, sebbene nella misura del 50% del valore dell'auto, sono partiti dal 2 novembre e già nei primissimi mesi del 2023 ci aspettiamo di poter registrare un'ulteriore conferma del ruolo di sostegno e di spinta del comparto alle immatricolazioni. Del resto, abbiamo subito registrato una forte accelerazione degli ordinativi, pari al +25% nei mesi fino al termine dell'anno.

ESPERIENZA ULTRAVENTENNALE

Giuseppe Benincasa è stato nominato direttore generale dell'Aniasa nel 2018, dopo aver ricoperto per diciotto anni la carica di segretario generale



➤ al direttore generale dell'Aniasa, qui a sinistra). Non hanno suscitato molto interesse nemmeno le ibride plug-in (classe di emissioni 21-60 g/km), mentre sono andati esauriti i bonus a disposizione per le vetture della fascia 61-135 g/km di CO₂. Il che induce a pensare che le elettriche, al di là di quanto sbandierano alcuni forse troppo ottimistici sondaggi sulle intenzioni di acquisto, stiano ancora scontando una certa diffidenza. Tornando al prezzo, rimane da considerare che nella top ten delle Bev più vendute in Italia (sempre nei primi dieci mesi dell'anno) figurano quattro citycar (Fiat Nuova 500, saldamente in testa con il 14%, Smart fortwo al 9,1%, Dacia Spring al 5,6% e Renault Twingo al 5,2%), altrettante piccole (Peugeot 208 e 2008, Renault Zoe e Mini, tutte sotto il 5%), una media (la Volkswagen ID.3, al 3,1%) e la Model Y. La Suv Tesla, che si piazza al terzo posto con il 7,2% dei contratti, è l'unica del gruppo a registrare un incremento, visto che è arrivata nelle concessionarie nella seconda metà del 2021, mentre tutti gli altri modelli registrano diminuzioni importanti dei numeri assoluti. Dall'undicesimo posto in giù,

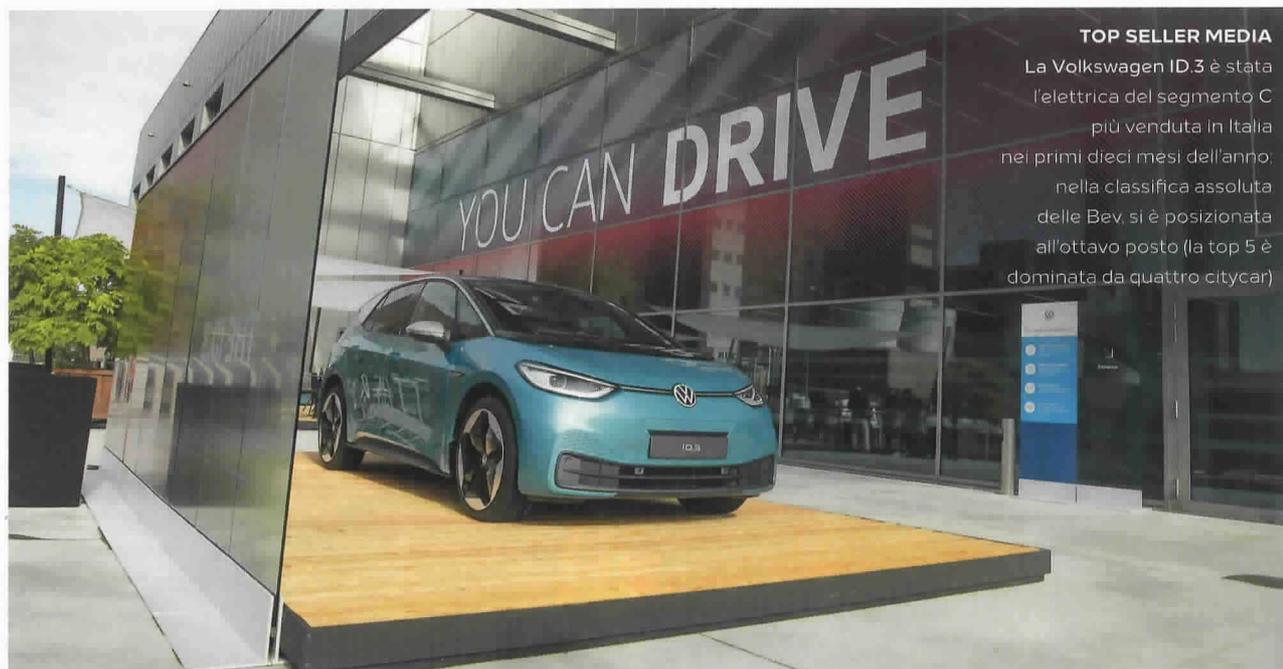
ovvero dal 2,7% della Tesla Model 3, quote e consegne diventano poco significative. Sulle 39.780 Bev vendute da gennaio a dicembre, il segmento A rappresenta il 35,2%, il B il 21,7%, il C il 17,5% e il D il 14,9%.

IN EUROPA, INTANTO...

I poco soddisfacenti risultati del mercato italiano sono, tra l'altro, in netto contrasto con quanto sta succedendo nel resto dell'Europa (con l'unica altra eccezione della piccola Austria). Nei primi dieci mesi dell'anno, in Germania le Bev hanno rappresentato il 14,8% delle immatricolazioni, con una crescita del 15,3%; in Francia il 12,8%, con un +28,7%; in Gran Bretagna, l'incidenza è del 14,6% e l'incremento del 38,4%. E il 3,6% della Spagna (quota identica alla nostra) è il risultato di una crescita che sfiora il 25%, non di un calo

A LIVELLO CONTINENTALE, LE BEV REGISTRANO **IMPORTANTI INCREMENTI** DELLE VENDITE. FANNO ECCEZIONE IL NOSTRO PAESE E L'AUSTRIA

del 26,8. A livello continentale, ovvero nei Paesi dell'Unione Europea e dell'Efta, oltre che nel Regno Unito, le vendite delle elettriche hanno toccato il milione di esemplari, con un aumento superiore al 25% circa rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (dati Acea, riferiti ai primi nove mesi del 2022). Una tendenza che fa prevedere che la quota di Bev sul totale delle immatricolazioni possa sfiorare il 30% entro il 2025, per salire al 70 nel 2030. Un risultato che porterebbe l'Europa a fare meglio della Cina (che quest'anno segna un incremento dell'89,4%, grazie agli incentivi governativi, che avevano l'obiettivo di spingere le vendite dopo i lockdown di aprile e maggio), per la quale l'Acea prevede una quota alla fine del decennio del 58,5%, e degli Stati Uniti, "bloccati" al 44,8%. ||



TOP SELLER MEDIA

La Volkswagen ID.3 è stata l'elettrica del segmento C più venduta in Italia nei primi dieci mesi dell'anno: nella classifica assoluta delle Bev, si è posizionata all'ottavo posto (la top 5 è dominata da quattro citycar)