

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

Un 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 CO₂ 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.

»