

Il mercato dell'auto in Europa (UE+UK+EFTA) archivia il primo trimestre 2021 con 3.080.751 immatricolazioni, pari a un calo del -25,7% rispetto allo stesso periodo del 2019, ultimo anno prima della pandemia, mentre in confronto al primo trimestre 2020 (periodo statisticamente non attendibile a causa del lockdown allora già in vigore) si registra una sostanziale parità rispetto a 3.054.035 immatricolazioni (+0,9%).

Nel solo mese di marzo 2021 le auto immatricolate nel mercato europeo sono 1.387.924, con una perdita di oltre 383 mila vetture (-21,6%) rispetto a 1.771.030 immatricolazioni di marzo 2019; il confronto con marzo 2020 indica invece un aumento del +62,7% rispetto alle 853.022 immatricolazioni di quello che, in molti Paesi, fu il primo mese di totale lockdown.

L'Italia chiude il trimestre 2021 su 2019 con un pesante calo del -16,9%, ma nel confronto con gli altri quattro major markets (Germania, Francia, UK e Spagna hanno chiuso a -30,2% in media) la riduzione appare più limitata. Questo, unicamente grazie agli incentivi per i veicoli della fascia 61-135 g/km CO<sub>2</sub>, che ha raggiunto una quota del 64% delle immatricolazioni, erodendo le fasce di emissione superiori a tutto vantaggio per l'ambiente, e ha fatto da traino al mercato italiano, che conquista la seconda posizione in Europa. Nel mese di marzo 2021 l'Italia registra ancora una riduzione a doppia cifra (-12,7%) rispetto a marzo 2019, e mantiene il vantaggio sugli altri quattro maggiori mercati (-26,7%), che però è destinato a sparire presto per l'esaurimento dei fondi a disposizione, terminati l'8 aprile scorso a metà del periodo di vigenza.

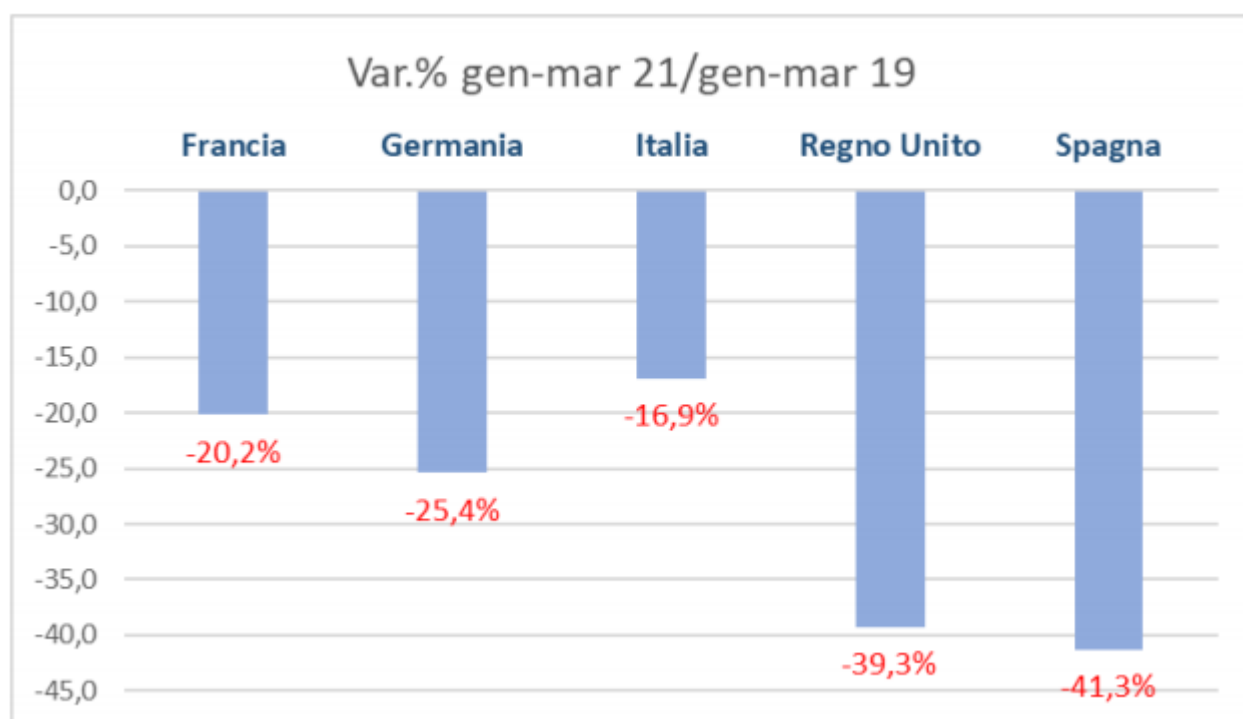
*"L'esaurimento dei fondi per la fascia 61-135 g/km di CO<sub>2</sub> - commenta **Andrea Cardinali**, Direttore Generale dell'UNRAE, l'Associazione delle Case automobilistiche estere - non è una buona notizia per l'ambiente: il ciclo di sostituzione del parco circolante in Italia, avviato con discreti risultati nei mesi scorsi proprio grazie a questi incentivi, tornerebbe di nuovo a rallentare, rimanendo sempre il più lento fra i cinque maggiori mercati, con una età media delle vetture di 11,5 anni, che è di poco inferiore ai 13 anni della sola Spagna ma, rispetto a questa, con un parco di 1,5 volte più grande e quindi con impatto ambientale maggiore".*

Il parco circolante in Italia al 31 dicembre 2020, secondo le ultime stime UNRAE, contava 38.620.000 vetture, il 28% delle quali con motori ante Euro 4 e con più di 15 anni di età. I dati europei mostrano, inoltre, un evidente ritardo del nostro Paese nella diffusione degli ECV, penalizzati dalla nota carenza delle infrastrutture di ricarica. Nel trimestre le immatricolazioni di veicoli elettrici hanno raggiunto quota 6,6%, ben lontana dal 16% degli altri major markets nonostante il miglioramento registrato a marzo (8,8% rispetto al 16,6%). Il quadro è a nostro vantaggio solo per quanto riguarda le auto ibride (HEV), con una

ragguardevole quota del 26,8% nel trimestre contro il 18,9% degli altri quattro Paesi: un primato raggiunto grazie agli incentivi e all'indipendenza dei veicoli ibridi dalle infrastrutture di ricarica.

*"Il confronto con i principali mercati europei - afferma Andrea Cardinali - evidenzia ancora una volta l'arretratezza italiana riguardo ai principali indicatori. Questi gap non derivano solo da una congiuntura macroeconomica più difficile, ma anche e soprattutto da fenomeni oramai strutturali tipici del settore, che vanno affrontati con provvedimenti rigorosamente strutturali".*

Cardinali ribadisce quindi le misure che l'UNRAE sollecita: *"Gli Ecobonus sulla fascia 0- 60 g/km di CO2, vanno assolutamente mantenuti sino al 2026 per accompagnare la transizione energetica. Ribadiamo la necessità di un allineamento agli standard europei sulla fiscalità dell'auto aziendale, da sempre vessatoria ed oggi ulteriormente penalizzata dalla mancata conversione al ciclo WLTP delle soglie per il fringe benefit. Infine, occorre un piano pluriennale di investimenti pubblici diretti, ma anche di sgravi fiscali ai privati, per lo sviluppo di una rete di ricarica elettrica veloce, diffusa ed omogenea sul territorio nazionale".*



**Francia - A marzo si registrano 182.624 nuove autovetture immatricolate**

La Francia archivia il mese di marzo 2021 con 182.774 unità immatricolate (+191,7% sul 2020, ma -19,1% sul 2019), mentre il 1° trimestre chiude con 441.791 immatricolazioni (+21,1% sul 2020, ma -20,2% sul 2019). Continua, come per il mese precedente, la discesa delle emissioni di CO2 che si attestano nel terzo mese dell'anno a 110 g/km. Da gennaio a marzo 2021 si registra un calo delle alimentazioni tradizionali, con il diesel che si ferma al 24,4% di quota (107.597 unità immatricolate) e il benzina al 43,5% (192.286 immatricolazioni). Accelerano al contrario le ibride, che raggiungono il 23% di rappresentatività con 101.683 autovetture, mentre calano leggermente le elettriche che si arrestano al 6,9%. Per quanto riguarda i segmenti, nel 1° trimestre crescono le piccole con il 59% di quota e le superiori e lusso, al 6% di rappresentatività, mentre calano le medie inferiori (24%) e medie superiori (12%).

### **Germania - Nel trimestre il mercato tedesco avanti con una quota di BEV e PHEV al 21,8%**

Il mercato automobilistico in Germania, secondo i dati diffusi dalla KBA, a marzo registra 292.349 nuove immatricolazioni (+35,9% sul 2020, ma -15,4% sul 2019), 656.452 nel 1° trimestre (-6,4% sul 2020, -25,4% sul 2019), con il 65% di quota registrato a marzo 2021 dalle persone giuridiche e il 35% archiviato dalle persone fisiche. Sul versante delle alimentazioni, nel terzo mese del 2021 il benzina si attesta al 39,4% di rappresentatività, mentre il diesel perde quota e si ferma al 22,1%. Sul trimestre, il benzina copre il 38,3% del mercato, mentre il diesel il 24,1%; avanzano le ibride plug-in che, con 26.419 nuove immatricolazioni, conquistano l'11,9% di quota di mercato e le BEV al 9,9% di rappresentatività (64.694 unità). In marzo le emissioni medie di CO2, si posizionano a 126,2 g/km, in calo del 15,3% rispetto allo scorso anno.

### **Regno Unito - Vendite in calo in marzo del 36,9% rispetto alla media dei 10 anni precedenti**

Il mercato delle auto nel Regno Unito a marzo ha registrato la sua prima "crescita" dall'agosto 2020: +11,5% (283.964 unità) rispetto al marzo dello scorso anno, secondo i dati pubblicati dalla SMMT. Tuttavia, l'incremento è apparente in quanto, a causa della pandemia, le registrazioni nel marzo 2020 sono crollate del 44,4%. Rispetto alla media 2010-2019 per lo stesso mese, le immatricolazioni sono diminuite del 36,9%. Il 1° trimestre archivia 425.525 unità, oltre 58.000 in meno rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, equivalenti a una perdita di 1,8 miliardi di sterline di fatturato (e in calo di ben il 39,3% rispetto al 2019). Confrontando i trimestri 2021 e 2020 perdono tutti i canali di vendita: i privati e le società rispettivamente -18,3% e -17,3%, mentre le flotte si attestano a -5,9% con

231.677 unità. Per quanto riguarda le alimentazioni a bassissimo impatto: BEV e PHEV conquistano una quota di mercato combinata del 13,8% (rispettivamente 7,5% e 6,3%), in aumento di 7,2 punti rispetto allo scorso anno. Crollano invece il diesel e il benzina, rispettivamente a -46,9% (49,2% di quota) e a -28,4% (11,4% di share).

### **Spagna - Immatricolazioni in calo del 30% rispetto a marzo 2019, con 85.819 unità**

In Spagna le immatricolazioni di autovetture in marzo sono crollate del 30% rispetto al 2019, nonostante due giorni lavorativi in più, a 85.819 unità (per nulla significativo il confronto con marzo 2020, che riflette una ripresa inesistente a causa delle chiusure per la pandemia). Il primo trimestre segna una riduzione a doppia cifra del 41,3% (186.061 unità) rispetto allo stesso periodo 2019. Sul fronte dei canali di vendita, il mercato soffre l'assenza del turismo pasquale,

periodo di rinnovo della flotta del noleggio, che lo ha portato a crollare nel mese del 38,6% rispetto al 2019, a poco meno di 20.000 immatricolazioni, segnando la performance peggiore fra i canali di vendita. Nel mese di marzo le emissioni medie di CO2 si attestano a 126,9 g/km. Fra le alimentazioni alternative, nel primo trimestre del 2021 le BEV e le PHEV conquistano una quota di mercato totale del 5,8%, rispettivamente con 3.663 e 7.154 registrazioni. Crescono anche le HEV con 41.546 unità immatricolate (al 22,3% di quota) tra gennaio e marzo 2021.

### **[Qui le statistiche complete](#)**

© riproduzione riservata pubblicato il 19 / 04 / 2021