

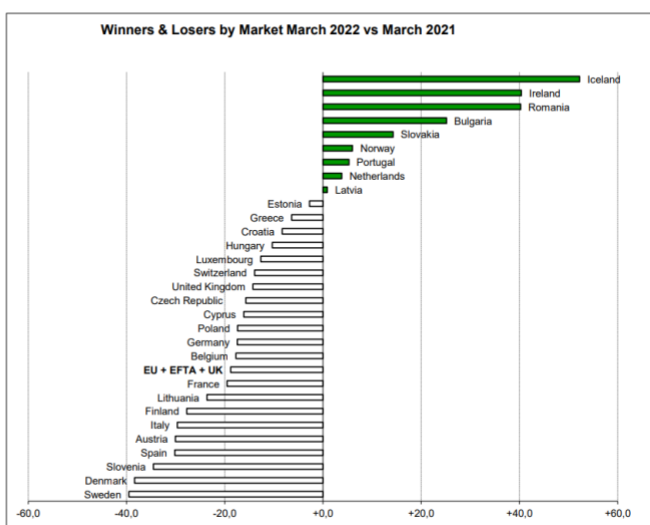
## Mercato auto Europa: crollo del 18,8% a marzo, Italia ultima su 30 paesi come performance nel trimestre e la peggiore tra i big 5 | 1

L'Italia trascina verso il basso il mercato europeo delle autovetture nel primo trimestre dell'anno. Nei 30 Paesi europei (UE+UK+EFTA) le immatricolazioni del mese di marzo sono scese a 1.127.077 unità contro 1.387.985 di marzo 2021, con una contrazione del 18,8%. Nel primo trimestre 2022 rispetto allo stesso periodo 2021 il totale delle immatricolazioni è di 2.753.256 unità, in calo del 10,6% pari a una perdita di quasi 330.000 auto, delle quali circa 110.000 perse nel solo mercato italiano.

Nel primo trimestre, complice la prolungata attesa degli incentivi, l'Italia registra infatti la peggiore performance di mercato fra tutti i 30 Paesi europei con un calo del 24,4%, e la seconda peggiore fra i 5 grandi mercati nel mese di marzo con -29,7% (lievemente meno negativo rispetto al -30,2% della Spagna), rispetto ad una media di -18,1% per gli altri 4 Paesi.



Countries	March 22/21 % Chg
Iceland	+52,3
Ireland	+40,4
Romania	+40,2
Bulgaria	+25,2
Slovakia	+14,3
Norway	+6,0
Portugal	+5,3
Netherlands	+3,8
Latvia	+0,9
Estonia	-2,7
Greece	-6,4
Croatia	-8,3
Hungary	-10,3
Luxembourg	-12,7
Switzerland	-13,9
United Kingdom	-14,3
Czech Republic	-15,7
Cyprus	-16,1
Poland	-17,4
Germany	-17,5
Belgium	-17,7
<b>EU + EFTA + UK</b>	<b>-18,8</b>
France	-19,5
Lithuania	-23,6
Finland	-27,7
Italy	-29,7
Austria	-30,1
Spain	-30,2
Slovenia	-34,5
Denmark	-38,4
Sweden	-39,5



In termini di volume totale di immatricolazioni, l'Italia occupa il quarto posto fra i 5 maggiori mercati sia a marzo che nel trimestre. Ma nel mese scende all'ultimo posto nella penetrazione di veicoli "alla spina" (elettrici e ibridi plug-in) con una quota dell'8,7%, molto lontana dai risultati di Germania (25,6%), Regno Unito (22,7%) e Francia (21,4%) e superata anche dalla Spagna (10,7%).

L'UNRAE apprezza l'emanazione del DPCM con il piano triennale degli incentivi, a lungo invocato dal mercato, ma in attesa dell'entrata in vigore del decreto e del via libera alla prenotazione online degli incentivi, segnala alcuni aspetti importanti trascurati dal provvedimento.

## Mercato auto Europa: crollo del 18,8% a marzo, Italia ultima su 30 paesi come performance nel trimestre e la peggiore tra i big 5 | 2

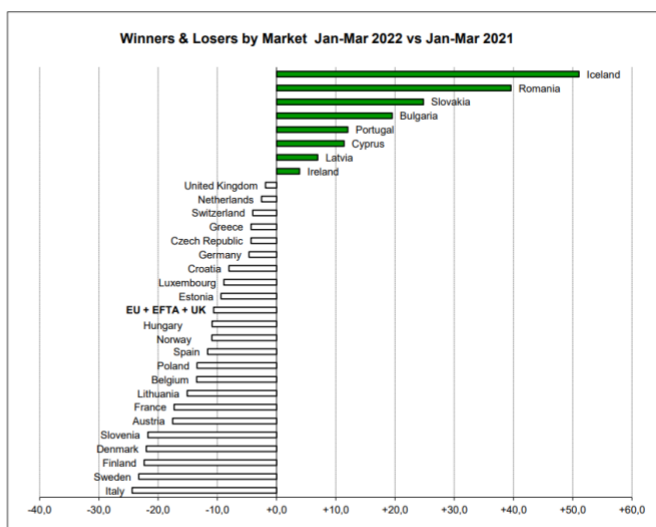
Il Direttore Generale dell'UNRAE **Andrea Cardinali**, sottolinea: *“Il mancato prolungamento da 180 a 300 giorni dei termini per l'immatricolazione delle auto incentivate; la riduzione del limite di prezzo per usufruire degli incentivi che colpisce proprio le auto elettriche; l'esclusione di aziende e società di noleggio dai beneficiari: sono tutti aspetti che riducono l'efficacia del decreto sia nell'ottica di accelerazione del processo di transizione energetica del parco circolante, sia come sostegno al settore automotive, ormai al terzo anno di una gravissima crisi”*.

Per le auto aziendali, il Direttore dell'UNRAE ribadisce la necessità di adeguare la detraibilità dell'Iva alle esigenze di decarbonizzazione del parco circolante, modulando le detrazioni in base al livello di emissioni di CO2: 100% per la fascia 0-20 g/Km; 80% per la fascia 21-60 g/Km; 50% per la fascia 61-135 g/Km.



Countries	Jan-Mar 2022 % Chg
Iceland	+51,1
Romania	+39,6
Slovakia	+24,8
Bulgaria	+19,5
Portugal	+12,0
Cyprus	+11,4
Latvia	+6,9
Ireland	+3,9
United Kingdom	-1,9
Netherlands	-2,5
Switzerland	-4,0
Greece	-4,3
Czech Republic	-4,3
Germany	-4,6
Croatia	-6,0
Luxembourg	-8,9
Estonia	-9,4
EU + EFTA + UK	-10,6
Hungary	-10,9
Norway	-10,9
Spain	-11,6
Poland	-13,4
Belgium	-13,5
Lithuania	-15,1
France	-17,3
Austria	-17,5
Slovenia	-21,7
Denmark	-22,0
Finland	-22,4
Sweden	-23,3
Italy	-24,4

(\*) data for Malta currently not available.  
Fonte: ACEA  
MOD\_WAL REV.01 del 18.02.2020



Sullo stesso fronte della transizione energetica, Cardinali chiede al Governo *“un piano di sviluppo delle colonnine di ricarica dei veicoli elettrici, non solo pubbliche, prevedendo detrazioni fiscali e più celeri processi burocratici di autorizzazione che ne accelerino l'installazione anche da parte dei privati, sia singoli consumatori che condomini o imprese”*. E ricorda *“il penalizzante confronto per l'Italia della diffusione delle infrastrutture pubbliche di ricarica che alla data del 31.12.21 la colloca al 13° posto, con i suoi 5,5 punti ogni 100 Km rispetto alla media europea di 7 punti, con il picco di 65,9 punti dell'Olanda, 26 della Norvegia, 9,7 della Germania, 9,2 del Regno Unito”*.

### **Francia - Perso 1/5 delle vendite a marzo e trimestre in calo del 17,3%**

In Francia le vendite di auto nuove subiscono un considerevole calo a doppia cifra: -19,5% con 147.078 unità a fronte delle 182.774 dello stesso mese dello scorso anno. Il cumulato dei primi 3 mesi 2022, quindi, archivia un -17,3% con 365.360 immatricolazioni. Prosegue la diminuzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, che si attestano sui 102,8 g/Km contro i 110,7 di marzo 2021. A marzo segnano un +27,6% le BEV con una quota del 13,5% (verso l'8,5% dello scorso anno) a fronte di un calo delle PHEV, al 7,9% che portano la share delle ECV al 21,4%. Performance migliore nel primo trimestre per le ECV con un +18,2%, all'19,9% di rappresentatività (11,9% le BEV e 8% le PHEV). Le HEV rappresentano 1/5 delle vendite con 73.080 autovetture immatricolate. Prosegue il trend negativo per le alimentazioni tradizionali: il benzina, al 38,3% di rappresentatività, perde oltre 5 p.p. con circa 140.000 unità e il diesel, con circa 60.200 vetture immatricolate si attesta sul 16,5% di quota contro il 24,4% di un anno fa.

### **Germania - Con marzo a -17,5%, il primo trimestre archivia un calo del 4,6%**

Le immatricolazioni di nuove autovetture a marzo in Germania sono state 241.330, il 17,5% in meno rispetto al marzo 2021 quando si immatricolarono 292.349 unità. Il cumulato gennaio-marzo, dunque, registra 625.954 vendite, che significano un 4,6% in meno del primo trimestre 2021. Sul fronte dei canali di vendita, da segnalare una quota del 63,9% per le persone giuridiche nel primo trimestre 2022 con 399.761 unità a fronte di una rappresentatività del 36,1% dei privati. Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> di marzo segnano 119,3 g/Km, -5,5% rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Per quel che concerne la ripartizione delle motorizzazioni sul mercato, da segnalare a marzo il calo del 6,0% delle ECV con 61.762 unità e una rappresentatività di 1/4 delle vendite, di queste il 14,3% sono BEV e l'11,3% sono PHEV. Nel trimestre, invece, aumento del 20,0% delle HEV, al 19,4% di share (+4,4 p.p.) e del 6,1% delle ECV (di cui BEV al 13,4% e PHEV al 10,8% di quota).

### **Regno Unito - A marzo 2022 il risultato peggiore per i volumi di vendita dal 1998: 243.479 unità**

Nonostante il soddisfacente numero di ordini registrati, con il permanere della carenza di approvvigionamenti che vincolano le consegne di auto, il mercato di marzo cala a doppia cifra e perde il 14,3% con 243.479 unità, il risultato più basso per questo mese dal 1998, prima che il Regno Unito iniziasse con il doppio cambio targa annuale.

Considerando che circa il 20% delle immatricolazioni dell'anno viene generalmente registrato a marzo, il risultato è più che deludente. Il primo trimestre chiude a 417.560

immatricolazioni di auto nuove, in calo dell'1,9% nonostante il confronto con un primo trimestre 2021 caratterizzato dalla formula *click and collect*. Le vendite del trimestre si mostrano in aumento sia per i privati (+22,1%, in crescita di oltre 10 p.p. al 54,4% di quota) che per le società (+32,9%, al 2,4% di rappresentatività) a fronte di un crollo del 22,3% delle flotte (in calo di oltre 11 p.p. ora al 43,1% di share). Con quasi 40.000 unità, le BEV registrano il record di vendite mensili e superano quanto immatricolato nell'intero 2019 (37.850 unità), al 16,1% delle vendite totali. Nel primo trimestre le BEV (64.165 unità) raddoppiano la propria presenza sul mercato, ora al 15,4% di share. Le PHEV si collocano al 7,1% di share e le HEV all'11,5%. Perdita di oltre il 50% del diesel al 5,7% di share e del 15,0% del benzina, al 42,6%.

### **Spagna - Esclusi gli anni della pandemia, il peggior marzo di sempre: 60.000 unità (-30,2%)**

Di certo il conflitto in Ucraina con la conseguente crisi per l'approvvigionamento di materie prime e l'aumento dei prezzi dei carburanti, insieme alla pandemia e alla crisi dei microchip, non hanno portato benefici alle vendite di autovetture nuove che in Spagna nel mese di marzo registrano una grave caduta. Il peggior risultato se si escludono gli anni della pandemia: -30,2% non arrivando alle 60.000 unità (59.920); se comparato con l'anno precedente alla pandemia, il 2019, il crollo è del 51%. Con il risultato di marzo, il primo trimestre 2022 chiude a 164.399 unità (-11,6% rispetto al 2021 e -48% rispetto al 2019). Tiene il canale dei privati che con 77.974 unità, nel primo trimestre, segna un +2,4% a fronte di una flessione del 2,1% delle società e di un crollo del 63,1% del noleggio. I veicoli elettrificati sono gli unici a registrare il segno positivo in marzo con una quota del 16,1% per le BEV, 6,6% per le PHEV e 29,6% per le HEV. Le emissioni medie di CO<sub>2</sub> scendono del 5% a 120,1 g/Km.

## Mercato auto Europa: crollo del 18,8% a marzo, Italia ultima su 30 paesi come performance nel trimestre e la peggiore tra i big 5 | 5

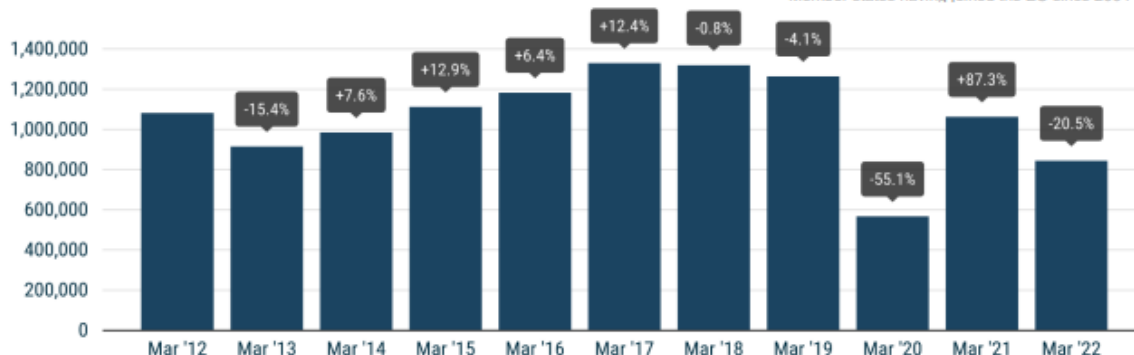
	MARCH			JANUARY-MARCH		
	Units		% change 22/21	Units		% change 22/21
	2022	2021		2022	2021	
Austria	20.653	29.526	-30,1	52.375	63.522	-17,5
Belgium	36.998	44.966	-17,7	103.146	119.237	-13,5
Bulgaria	2.697	2.155	+25,2	6.674	5.584	+19,5
Croatia	3.810	4.155	-8,3	9.632	10.474	-8,0
Cyprus	848	1.011	-16,1	3.059	2.746	+11,4
Czech Republic	16.903	20.053	-15,7	47.391	49.534	-4,3
Denmark	14.623	23.726	-38,4	34.231	43.886	-22,0
Estonia	2.058	2.116	-2,7	5.191	5.728	-9,4
Finland	7.536	10.429	-27,7	21.725	27.980	-22,4
France	147.078	182.774	-19,5	365.360	441.791	-17,3
Germany	241.330	292.349	-17,5	625.954	656.452	-4,6
Greece	8.410	8.984	-6,4	22.427	23.439	-4,3
Hungary	11.150	12.433	-10,3	28.690	32.197	-10,9
Ireland	12.904	9.192	+40,4	49.893	48.030	+3,9
Italy	119.497	169.886	-29,7	338.258	447.245	-24,4
Latvia	1.388	1.376	+0,9	3.680	3.441	+6,9
Lithuania	2.350	3.077	-23,6	6.503	7.658	-15,1
Luxembourg	4.338	4.967	-12,7	11.347	12.456	-8,9
Netherlands	24.959	24.041	+3,8	78.539	80.587	-2,5
Poland	39.528	47.849	-17,4	102.041	117.865	-13,4
Portugal	13.371	12.699	+5,3	34.771	31.039	+12,0
Romania	11.025	7.861	+40,2	28.978	20.762	+39,6
Slovakia	7.476	6.542	+14,3	19.221	15.402	+24,8
Slovenia	4.627	7.067	-34,5	12.752	16.291	-21,7
Spain	59.920	85.817	-30,2	164.399	186.055	-11,6
Sweden	28.710	47.460	-39,5	69.739	90.870	-23,3
<b>EUROPEAN UNION</b>	<b>844.187</b>	<b>1.062.511</b>	<b>-20,5</b>	<b>2.245.976</b>	<b>2.560.271</b>	<b>-12,3</b>
<b>EU14<sup>2</sup></b>	<b>740.327</b>	<b>946.816</b>	<b>-21,8</b>	<b>1.972.164</b>	<b>2.272.589</b>	<b>-13,2</b>
<b>EU12<sup>3</sup></b>	<b>103.860</b>	<b>115.695</b>	<b>-10,2</b>	<b>273.812</b>	<b>287.682</b>	<b>-4,8</b>
Iceland	1.451	953	+52,3	3.151	2.086	+51,1
Norway	16.238	15.321	+6,0	32.342	36.309	-10,9
Switzerland	21.722	25.236	-13,9	54.227	56.497	-4,0
<b>EFTA</b>	<b>39.411</b>	<b>41.510</b>	<b>-5,1</b>	<b>89.720</b>	<b>94.892</b>	<b>-5,5</b>
United Kingdom	243.479	283.964	-14,3	417.560	425.525	-1,9
<b>EU + EFTA + UK</b>	<b>1.127.077</b>	<b>1.387.985</b>	<b>-18,8</b>	<b>2.753.256</b>	<b>3.080.688</b>	<b>-10,6</b>
<b>EU14 + EFTA + UK</b>	<b>1.023.217</b>	<b>1.272.290</b>	<b>-19,6</b>	<b>2.479.444</b>	<b>2.793.006</b>	<b>-11,2</b>

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

<sup>1</sup> Data for Malta na

<sup>2</sup> Member states before the 2004 enlargement

<sup>3</sup> Member states having joined the EU since 2004



© riproduzione riservata pubblicato il 21 / 04 / 2022