

Il mercato europeo dell'auto registra un nuovo crollo ad aprile e l'Italia si conferma fanalino di coda fra i 5 principali mercati dell'area. Le immatricolazioni dei 30 paesi del gruppo UE+UK+EFTA nel mese di aprile sono scese a 830.447 unità, in calo del 20,2% rispetto a 1.040.027 veicoli di aprile 2021, segnando per aprile il volume più basso da quando vengono rilevati i dati, fatta eccezione per il 2020 colpito dal momento più duro della pandemia. Il cumulato del periodo gennaio-aprile 2022 indica 3.583.587 unità contro 4.120.715 dello stesso periodo 2021, con un calo del 13%.

Con la perdita di un terzo esatto dei volumi (-33%), dovuta soprattutto alla lunga attesa degli incentivi, l'Italia nel mese di aprile segna il peggiore risultato del continente dopo la Lituania, e tra i grandi mercati, a lunga distanza dal -22,6% della Francia, dal -21,5% della Germania, dal -15,8% del Regno Unito e dal -12,1% della Spagna. Con un calo del 26,5%, il nostro mercato si colloca all'ultimo posto fra i 5 paesi anche nel cumulato dei primi quattro mesi 2022, pur conservando il quarto posto in termini di volumi totali delle immatricolazioni sia ad aprile che nel quadrimestre.

Ad aprile l'Italia registra una debole performance anche nella diffusione di veicoli elettrici (BEV e ibridi plug-in), la cui quota sul totale è ferma all'8,7%, percentuale che la colloca all'ultimo posto rispetto ai più brillanti risultati di Germania (24,3%), Regno Unito (16,2%), Francia (21,1%) e anche rispetto alla Spagna (9,1%).

*“L'avvenuta pubblicazione del decreto sugli incentivi, a tre mesi dall'annuncio, è finalmente una buona notizia, ma non sufficiente a far ripartire velocemente il mercato, anche perché non sono ancora disponibili tutti i chiarimenti operativi necessari per orientare correttamente i concessionari”*, afferma **Andrea Cardinali** Direttore Generale dell'UNRAE.

Inoltre, rimane ancora fermo il limite di 180 giorni dalla firma del contratto per l'immatricolazione, invece dei 300 giorni chiesti dall'intero settore per ovviare alla carenza delle forniture di microchip, creando il rischio concreto di disguidi e contenziosi. Peraltro, la riduzione del limite massimo al prezzo di listino per usufruire degli incentivi, che penalizza drasticamente i veicoli elettrici, riduce la scelta dei consumatori ad un numero inferiore di modelli: *“una decisione - commenta Andrea Cardinali - che riduce l'efficacia del provvedimento nei suoi aspetti fondamentali, sia come sostegno al settore automotive, sia come accelerazione del processo di transizione energetica del parco circolante”*.

Ulteriori ostacoli al decollo della transizione energetica segnalati dall'UNRAE riguardano l'esclusione dagli incentivi delle persone giuridiche (aziende e società di noleggio) e la scarsa diffusione delle infrastrutture di ricarica pubblica. *“Per ridurre l'impatto di questi ostacoli è necessario elevare la detraibilità dell'Iva per le auto aziendali in uso promiscuo”*.

*quantomeno in percentuale crescente in base al livello di emissioni, fino al 100% per la fascia 0-20 g/Km, e introdurre detrazioni fiscali per agevolare l'installazione di colonnine di ricarica anche da parte dei privati", propone Andrea Cardinali, ricordando che l'Italia con 5,5 punti di ricarica per 100 Km è al 13.mo posto in Europa.*

### **Francia - Nuovo calo a doppia cifra ad aprile: -22,6%**

Le immatricolazioni di autovetture nuove in Francia ad aprile hanno segnato un nuovo calo a doppia cifra: -22,6% con 108.724 unità, a fronte delle 140.426 di aprile 2021. Il consuntivo del primo quadrimestre, quindi, risulta essere ancora in perdita a doppia cifra: -18,6% con 474.084 unità contro le 582.217 del primo quadrimestre 2021. Nel mese di aprile le ibride recuperano in quota passando dal 15,6% al 20,2%, le PHEV salgono al 9,4% e le elettriche pure (BEV) arrivano all'11,7%. Nel cumulato la benzina rappresenta il 38,1% delle immatricolazioni totali di autovetture nuove ed il diesel il 16,3%. Le ibride arrivano al 20% del mercato, le PHEV guadagnano un punto all'8,3% del totale e le BEV passano dal 6,9% all'11,9%. Sul fronte delle emissioni, da segnalare il calo dell'8% da 113,0 g/Km di aprile dello scorso anno a 104,0 g/Km di aprile 2022.

### **Germania - Sempre in negativo il saldo delle vendite di auto: aprile -21,5%**

Il mercato tedesco delle autovetture nuove ad aprile archivia 180.264 veicoli, il 21,5% in meno dello stesso mese dello scorso anno. Con questo risultato il cumulato si porta a 806.218 unità, in calo del 9% rispetto al primo quadrimestre 2021, se confrontato con il risultato di gennaio-aprile 2019, invece, il calo è del 32%. Delle vendite di aprile 2022, il 64,1% è stato immatricolato a persone giuridiche a fronte di una rappresentatività del 35,9% dei privati (nei 4 mesi, quote rispettivamente al 63,9% e 36,0%). Sul fronte delle alimentazioni, il crollo è generalizzato ma ad aprile riguarda soprattutto benzina (-27,8%), diesel (-29,7%) rispettivamente al 36,1% e 19,6% di market share. Le elettriche segnano un -6,9% con 22.175 unità e il 12,3% di quota. Le PHEV immatricolano nel mese 21.697 unità (-19,6%), restando piuttosto stabili in quota al 12,0%. Le ibride con 35.089 nuove immatricolazioni, perdono il 5,4% e si attestano su una quota di mercato del 19,5%. La media delle emissioni di CO2 ad aprile è di 122,5 g/Km, il 3,1% in meno rispetto a un anno fa. Nei primi 4 mesi, invece, il totale delle emissioni è di 120,7 g/Km.

### **Regno Unito - Negativa la performance del mercato auto di aprile: -15,8%**

Le vendite di auto nuove nel Regno Unito perdono il 15,8% dei volumi rispetto allo stesso mese dello scorso anno: 119.167 unità contro le 141.583 di aprile 2021. Nonostante il confronto sia con un anno in cui i concessionari rimasero chiusi per quasi un mese, il

problema della carenza dei semiconduttori continua a incidere sulla performance delle vendite. Sul fronte dei canali di vendita il crollo delle immatricolazioni ha riguardato le flotte, che perdono 1/3 dei volumi a fronte di una forte domanda dei privati che crescono del 4,8%.

Sorte migliore per le società che crescono a doppia cifra (+15,4%). Mercato spaccato ad aprile nell'analisi per motorizzazione: crollano il diesel (-52,0%) al 5,6% di quota e il benzina (-23,2%) al 45,8%, insieme alle PHEV (-36,6%) ora al 5,4% di rappresentatività. Ottimo, invece, il risultato delle BEV (+40,9%) in rappresentanza del 10,8% delle vendite e delle HEV (+2,2%) al 32,3%. Il primo quadrimestre archivia 536.727 immatricolazioni di auto nuove, in flessione del 5,4%, rispetto alle 567.108 del primo quadrimestre 2021. Secondo la SMMT, che rivede al ribasso le proprie stime di gennaio, il 2022 si dovrebbe chiudere a 1.720.000 unità (+4,5%), con le BEV a 289.000 veicoli, le PHEV a 144.000 e le HEV a 193.000.

### **Spagna - Ad aprile il "miglior" risultato del 2022: -12,1%**

La crisi dei microchip e l'incertezza economica sono la cornice di un contesto economico difficile per i consumatori e il mercato ne risente registrando una caduta del 12,1%, 69.111 unità contro 78.594 di aprile 2021. Il consuntivo quindi si porta a 233.509 vendite contro 264.649 del primo quadrimestre 2021, l'11,8% in meno. Nel dettaglio dei canali di vendita, ad aprile crollano le immatricolazioni del noleggio (-40,6%) a fronte di un -2,9% delle società e dell'1,4% dei privati (trend simili per il primo quadrimestre con un -55% del noleggio). Resta prioritario anche in questo paese un recupero delle vendite. Ad aprile le BEV registrano un buon risultato (+33,2%) insieme alle PHEV (+41,8%) rispettivamente al 2,8% e 6,3%. Le HEV guadagnano un 5,8% e raggiungono il 27,8% di share. Nell'intero anno le ECV archiviano oltre 1/10 delle immatricolazioni totali, risultati sì positivi ma non mancano richieste dagli operatori del settore di sostegni per accelerare il percorso verso gli obiettivi di riduzione delle emissioni. La media delle emissioni di CO2 ad aprile segna 121,8% g/Km, il 4,4% in meno dello stesso periodo dello scorso anno.

© riproduzione riservata pubblicato il 18 / 05 / 2022