

Il mercato europeo dell'auto è sceso a luglio ed è risalito, anche se di poco, ad agosto. Nello scorso mese di luglio i dati dei 30 paesi (UE più Regno Unito e EFTA) segnano 874.947 unità immatricolate (-10,6% rispetto a 978.923 veicoli di luglio 2021), mentre ad agosto con 748.961 unità si registra un recupero del 3,4% sulle 724.582 immatricolazioni di agosto 2021. Il dato complessivo dei primi otto mesi ammonta a 7.221.379 unità, pari a un calo dell'11,8% e a una perdita di circa 970.000 veicoli rispetto a 8.188.966 unità del periodo gennaio-agosto 2021.

L'andamento generale è replicato anche dai cinque mercati più grandi, tutti in flessione a luglio e in recupero ad agosto. La Germania segna -12,9% a luglio e +3% in agosto, il Regno Unito rispettivamente -9% e +1,2%, la Francia -7,1% e +3,8%, la Spagna -12,5% a luglio e un più sostenuto +9,1% ad agosto. L'Italia, che come è noto ha -0,8% a luglio e +9,9% ad agosto, nella somma dei primi otto mesi mantiene ancora la performance peggiore con -18,4% contro -10,9% medio degli altri quattro mercati.

Nei mesi di luglio e agosto nei Major Markets la quota totale di auto con la spina (elettriche e ibride plug-in) è in discesa, con l'eccezione della Germania dove sale di un punto al 27%, mentre scende al 19,7% in Francia, al 18% nel Regno Unito, al 7,9% in Spagna e al 7,5% in Italia che resta all'ultimo posto.

I dati non lusinghieri del nostro Paese sono commentati dal Direttore Generale dell'UNRAE **Andrea Cardinali**: *“Il settore automotive sta attraversando una transizione epocale che trasformerà profondamente domanda e offerta, ma per vari motivi in Italia questa transizione stenta a decollare, e secondo alcuni osservatori rappresenta una seria minaccia per il futuro della filiera”*.

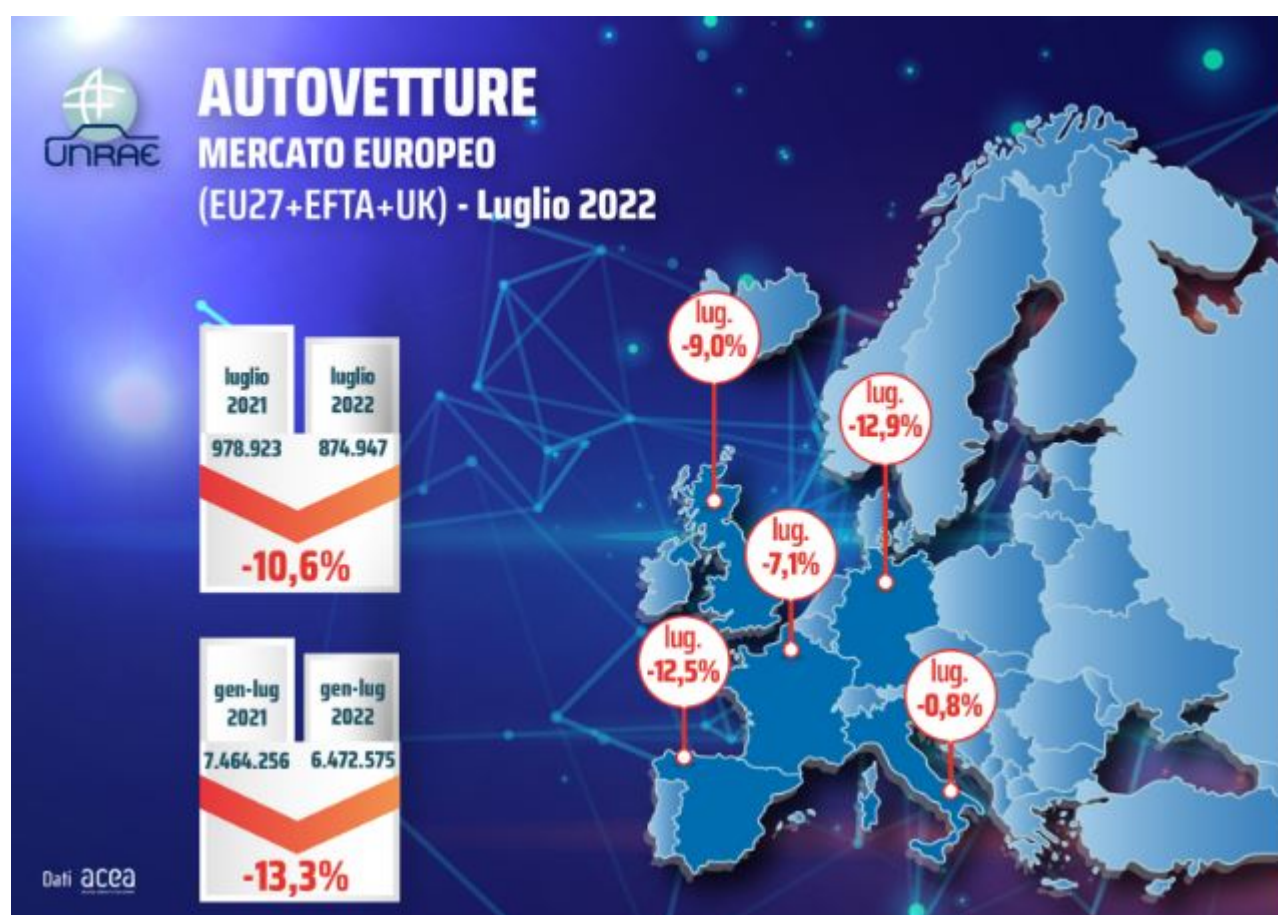
Per Cardinali, “la riconversione industriale - ormai inevitabile - potrebbe avvenire senza troppi danni se il mercato tornasse ad essere florido e virasse con decisione verso le nuove alimentazioni, rendendo il nostro Paese più attrattivo per gli investitori stranieri”.

L'Italia, infatti, pur con il frequente alternarsi di governi diversi, “beneficia di una sostanziale stabilità e sicurezza, di una tradizione consolidata, di una manodopera qualificata con una formazione di eccellenza, senza contare i fondi del PNRR: requisiti che la rendono possibile destinazione di investimenti diretti esteri nel settore, anche da parte dei Costruttori che UNRAE rappresenta”.

Ma per attrarre nuove produzioni - aggiunge Andrea Cardinali - è importante una buona salute della domanda e l'Italia, dopo essere stata il secondo mercato dell'auto in Europa - con volumi pari al 70% della Germania principale mercato - da 12 anni è scesa al quarto

posto, con dimensioni ridotte a circa la metà del numero uno”.

“E un rilancio strutturale della domanda passa necessariamente attraverso una fiscalità dell’auto meno penalizzante. Nello specifico - spiega il Direttore Generale dell’UNRAE - le auto aziendali dovrebbero usufruire di una detraibilità IVA più vicina alla normativa europea, secondo la proposta in chiave “green” sostenuta da un fronte molto ampio di stakeholder, ma anche di una deducibilità dei costi in linea con i maggiori mercati stranieri: sono riforme non più rinviabili, nella nuova legislatura che sta per iniziare”.



Francia - Vendite estive in altalena: luglio (-7,1%) e agosto (+3,8%)

Mesi estivi in controtendenza tra loro nel mercato francese con un luglio in calo del 7,1% con 107.547 unità contro le 115.713 di luglio 2021 e un agosto in recupero del 3,8% grazie alle 91.403 immatricolazioni contro le 88.065 di un anno fa. Con questi risultati, il mercato dei primi 8 mesi archivia un totale di 970.930 veicoli, il 13,8% in meno dei 1.126.543 dello stesso periodo del 2021.

Sul fronte delle alimentazioni, le BEV registrano una quota dell'11,9% a luglio, del 13,5% ad agosto e del 12,2% negli 8 mesi; le PHEV calano al 6,7% a luglio, al 7,5% ad agosto e restano stabili al 7,9% nel cumulato. Ottimi risultati per le HEV, al 23,0% a luglio, al 21,5% ad agosto e negli 8 mesi. Prosegue il calo delle emissioni di CO2 in entrambi i mesi che segnano 105,9 g/Km (contro 112,6 g/Km di luglio 2021) e 102,3 g/km (contro 105,4 g/Km di agosto 2021).

Germania - Perdita a doppia cifra per luglio (-12,9%) e leggera ripresa ad agosto (+3,0%)

In Germania sono state 205.911 le autovetture nuove immatricolate a luglio, il 12,9% in meno rispetto allo scorso anno. Ad agosto, invece, le 199.183 auto vendute segnano una crescita del 3% rispetto ad agosto 2021, che hanno portato il totale dei primi 8 mesi a 1.643.069, quasi il 10% in meno dello stesso periodo dello scorso anno. La mancanza di prodotto per le ormai note ragioni, tra cui la crisi dei microchip, gli alti costi delle materie prime e l'incertezza che regna a causa della guerra in Ucraina, stanno ancora influenzando il mercato. Crescono le BEV che a luglio raggiungono il 14,0% di quota e ad agosto il 16,1% (13,9% negli 8 mesi) mentre le PHEV perdono alcuni decimi e archiviano una quota dell'11,5% a luglio, del 12,4% ad agosto (11,4% in gennaio-agosto). Le HEV, infine, registrano un 17,6% di share sia a luglio che ad agosto e nel cumulato si attestano al 18,5%. La media delle emissioni del mese di luglio è stata di 119,0 g/Km (-3,1%) mentre ad agosto di 113,2 g/Km (-1,3%).

Regno Unito - Luglio in calo (-9%) e agosto in lieve recupero (+1,2%), rivista a ribasso la stima 2022

A luglio le immatricolazioni di autovetture perdono il 9% dei volumi (la minore flessione dell'anno), arrestandosi a 112.162 unità contro le 123.296 di luglio 2021. Ad agosto, invece, mese che anticipa il cambio targa di settembre, il mercato ha registrato il primo segno positivo da febbraio (+1,2%,) grazie alle 68.858 vendite di autovetture nuove verso le 68.033 di agosto 2021. Il cumulato dei primi 8 mesi, quindi, archivia una diminuzione del 10,7% con 983.099 autovetture (1.101.302 nel 2021). I motivi di queste performance restano quelli che hanno caratterizzato gli ultimi mesi: la mancanza di semiconduttori, i lockdown in Cina a causa del Covid e la guerra in Ucraina. Sul fronte delle alimentazioni: le BEV registrano un aumento di quota sia a luglio (al 10,9%) che agosto (al 14,5%), le PHEV calano e si attestano al 5,8% a luglio e al 5,6% ad agosto, stabili le HEV che registrano una share del 12,2% a luglio e dell'11,6% ad agosto. La SMMT ha rivisto al ribasso le stime per il 2022, considerato l'anno più sfidante delle ultime tre decadi, stimando 1.600.000 immatricolazioni di auto nuove (-2,8%), che significherebbero una perdita di circa 2.000.000 di unità dall'inizio della pandemia, altrimenti detto un anno di vendite.

Spagna - Luglio cala a doppia cifra (-12,5%), agosto cresce ma non riesce a recuperare (+9,1%)

Calo a doppia cifra delle immatricolazioni di auto nuove in Spagna nel mese di luglio, che perdono il 12,5% dei volumi con 73.378 unità contro le 83.898 di luglio 2021. Il mese di agosto, invece, registra una crescita del 9,1% grazie ai 51.907 veicoli, ciononostante non va considerato questo un cambio di rotta se si analizzano il contesto economico caratterizzato da un'inflazione al 10,4% e le tensioni internazionali. Se confrontato con le 74.490 immatricolazioni di agosto 2019, il calo che ne deriva è del 30,3%. Nel cumulato gennaio-agosto, quindi, le vendite totali sono state 533.042, in calo del 9,4% rispetto allo stesso periodo di un anno fa. Al 2,8% di share le BEV a luglio e al 2,7% ad agosto (3,3% nel cumulato); rispettivamente al 4,9% a luglio e al 5,3% ad agosto le PHEV che negli 8 mesi si attestano al 5,7%. Le HEV, infine, archiviano il 27,3% a luglio, il 29,9% ad agosto e il 28,3% in gennaio-agosto. Calano le emissioni di CO2 sia a luglio (-2,7% con 122,4 g/Km) che ad agosto (-1,3% con 122 g/Km).

© riproduzione riservata pubblicato il 16 / 09 / 2022