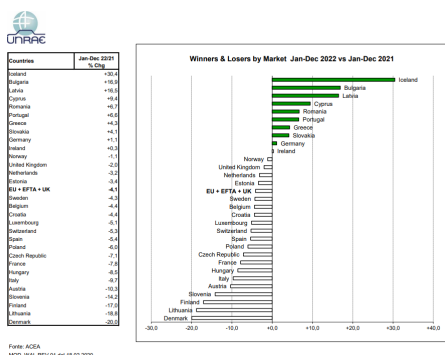


Con il quinto risultato positivo consecutivo registrato a dicembre (1.091.119 immatricolazioni, +14,8% rispetto alle 950.052 di dicembre 2021), il mercato dell'auto in Europa (nei 30 Paesi dell'UE+UK+EFTA) chiude però il 2022 con 11.286.939 auto immatricolate, pari a una perdita del 4,1% e 488.000 veicoli in meno rispetto alle 11.774.822 unità vendute nel 2021.

I 5 Major Markets sono caratterizzati in dicembre da un andamento molto differenziato: si passa dalla crescita a doppia cifra di Germania, Italia e Regno Unito (+38,1%, +21% e +18,3% rispettivamente), al pareggio della Francia (-0,1%), sino al vasto calo della Spagna (-14,1%). L'anno si chiude invece in negativo quasi per tutti, con la percentuale peggiore in capo all'Italia (-9,7%), seguita da Francia (-7,8%), Spagna (-5,4%), Regno Unito (-2,0%) e con l'eccezione della Germania (+1,1%). Il mercato italiano si conferma comunque al quarto posto sia a dicembre che nell'intero 2022, ma nel confronto annuale con il principale mercato europeo, la Germania, il suo peso perde 6 punti percentuali, passando dal 55,6% al 49,7%.

Nel mese l'Italia si distingue nuovamente, fra i cinque, come ultimo mercato per quota di auto "con la spina" (ECV): 9,4% contro il 55,4% della Germania, il 39,4% del Regno Unito, il 25% della Francia e 10,9% della Spagna. A fine 2022 in Italia le ECV coprono l'8,8%, rispetto al 31,4% della Germania, 22,8% del Regno Unito, 21,6% della Francia e 9,6% della Spagna.



finanziare fino al 40% dei costi di realizzazione) per installare entro fine 2025 almeno 7.500 infrastrutture di ricarica superrapide (da 175 kW) sulle strade extraurbane (escluse autostrade) e 13.755 infrastrutture di ricarica veloci (da almeno 90 kW) in aree urbane.

“Sulle superstrade - spiega Cardinali - sono previste infrastrutture super veloci, privilegiando l’installazione presso stazioni di servizio esistenti e aree di parcheggio esistenti. Il decreto riguardante le colonnine nei centri urbani tiene invece conto, nella definizione dei criteri per l’ubicazione delle stesse, dell’attuale parco circolante, della disponibilità di rimesse parcheggi e box auto privati, della qualità dell’aria, dell’attuale penetrazione di auto elettriche, della vocazione turistica dei territori”.

Paese	Novembre 2022	Dicembre 2022	Variazione	Novembre 2022	Dicembre 2022	Variazione
Europa	1.000.000	958.000	-4,2%	1.000.000	958.000	-4,2%
Germania	150.000	145.000	-3,3%	150.000	145.000	-3,3%
Francia	180.000	175.000	-2,8%	180.000	175.000	-2,8%
Italia	120.000	115.000	-4,2%	120.000	115.000	-4,2%
Spagna	100.000	95.000	-5,0%	100.000	95.000	-5,0%
UK	80.000	75.000	-6,3%	80.000	75.000	-6,3%
Portogallo	60.000	55.000	-8,3%	60.000	55.000	-8,3%
Paesi Bassi	40.000	35.000	-12,5%	40.000	35.000	-12,5%
Polonia	20.000	15.000	-25,0%	20.000	15.000	-25,0%
Altri	10.000	5.000	-50,0%	10.000	5.000	-50,0%
Europa Elettrica	10.000	5.000	-50,0%	10.000	5.000	-50,0%

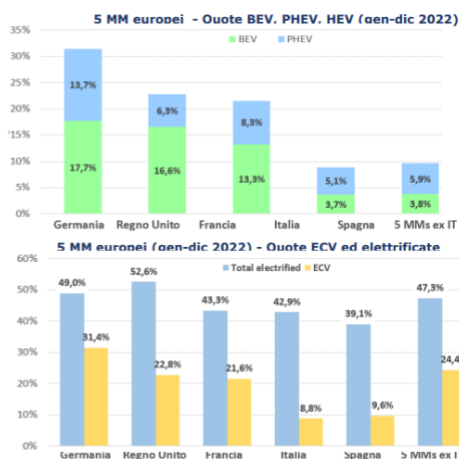
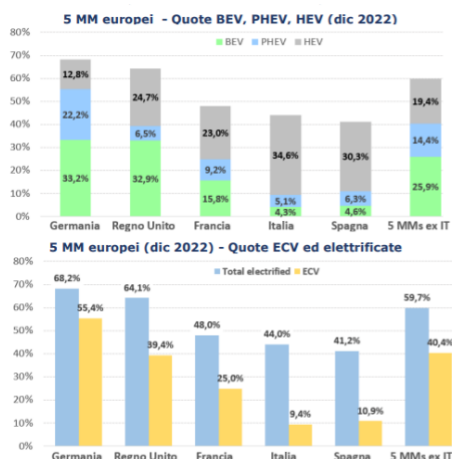
“È un primo passo importante, che l’UNRAE chiede da tempo, per garantire al nostro Paese uno sviluppo accelerato della mobilità a zero o bassissime emissioni, altrimenti l’Italia resterà ancora molto indietro in termini di diffusione della rete di ricarica. Secondo gli ultimi dati al 30 settembre 2022, infatti, il nostro Paese occupa la quindicesima posizione nel ranking europeo, con 6,7 punti di ricarica ogni 100 Km contro gli 8,9 della media europea”.

“Come da tempo proposto da UNRAE - conclude Andrea Cardinali - i Decreti appena approvati, andrebbero affiancati da interventi quali: potenziamento degli incentivi per privati e aziende all’acquisto di autovetture per il rinnovo del parco circolante, almeno fino al 2026; elaborazione di una politica infrastrutturale anche per il rifornimento di idrogeno; revisione dell’impianto fiscale del settore, modulando detraibilità Iva e deducibilità dei costi in base alle emissioni di CO2 per le auto aziendali; pianificazione rapida per una riconversione industriale della filiera automotive e della componentistica per riportare il nostro Paese a essere un riferimento a livello europeo”.

Francia - Nel 2022 superato appena il milione e mezzo di veicoli (-7,8%)

Il 2022 del mercato auto in Francia si chiude con un dicembre che si conferma stabile rispetto allo stesso mese dello scorso anno (-0,1%) con 158.027 unità contro le 158.117 dello scorso anno, ma il cumulato rimane in perdita (-7,8%) con 1.529.035 vendite contro le 1.659.003 di gennaio-dicembre 2021. Dal dettaglio per alimentazione dell'intero anno, si evince l'aumento di 3,5 p.p. per le BEV che si attestano al 13,3% di quota (15,8% a dicembre), a fronte di una sostanziale stabilità delle PHEV, ora all'8,3% delle preferenze (9,2% nel mese), che portano le ECV in crescita dell'8,7% al 21,6% di share (25,0% a dicembre); le HEV, infine, aumentano al 21,8% di quota (23,0% a dicembre). Le emissioni di CO2 del mese sono state pari a 99,5 g/Km contro i 101,5 g/Km dello stesso periodo 2021.

Germania - Ottimo Dicembre ma pesano i risultati della prima metà dell'anno: 2022 a +1,1%



Crescita più che significativa delle vendite di autovetture nuove in Germania nel mese di dicembre: 314.318, in aumento del 38,1% rispetto alle 227.630 di un anno fa. Nel complesso, quindi, le immatricolazioni del 2022 sono state 2.651.357, un 1,1% in più delle 2.622.132 del 2021. Nell'intero anno la quota delle vendite a privati è stata del 35,9% verso un 64,1% delle immatricolazioni a persone giuridiche. Nel 2022, ottima performance delle BEV, che passano dal 13,6% al 17,7% di share (33,2% a dicembre), in crescita di 1,3 p.p. le PHEV, ora al 13,7% (22,2% a dicembre). Il totale ECV, quindi, è al 31,4% di quota (55,4% nel mese). Le HEV, infine guadagnano 1,1 p.p. e si collocano al 17,5% di rappresentatività (12,8% nel mese). In ultimo, le emissioni medie di CO2 nel 2022 sono state pari a 109,6 g/Km.

Regno Unito - Seconda posizione in Europa per il mercato dell'auto: 1.614.063 veicoli (-2,0%)

Il mercato dell'auto del Regno Unito registra il quinto mese consecutivo di crescita a dicembre (+18,3%) grazie alle 128.462 immatricolazioni che si confrontano con le 108.596 di dicembre 2021. Il cumulato gennaio-dicembre 2022, quindi, si porta a 1.614.063 in calo del 2,0% rispetto al 1.647.181 del 2021, che consente al Regno Unito di chiudere in seconda posizione. Sul fronte dei canali, l'unico segno negativo dell'anno interessa le flotte (-7,5%) che si attestano sul 46,5% di quota, a fronte della leggera crescita dei privati (+2,0%, al 50,7% di share) e dell'incremento a doppia cifra delle società (+37,0% e una rappresentatività del 2,8%).

Sul fronte delle alimentazioni, nel periodo gennaio-dicembre 2022 si evidenzia l'aumento di quota delle BEV, ora al 16,6% (32,9% a dicembre), contro una flessione delle PHEV che si attestano al 6,3% (6,5% nel mese) e portano il totale ECV a un 22,8% di share (39,4% a dicembre). Per finire, le HEV guadagnano terreno e si attestano al 29,7% (24,7 nel mese).

Spagna - Chiusura al di sotto delle previsioni: mercato auto a 813.396 (-5,4%)

Le immatricolazioni di autovetture nuove per il mese di dicembre perdono il 14,1% rispetto allo scorso anno, quando si immatricolarono 86.081 unità contro le 73.927 del 2022. Con questo risultato l'anno chiude con 813.396 nuove autovetture, in calo del 5,4% rispetto alle 859.477 del gennaio-dicembre 2021. Questi volumi si collocano al di sotto delle previsioni degli addetti ai lavori, che avevano stimato una chiusura 2022 a 830.000 unità. Causa di queste performance, il collo di bottiglia creatosi nel trasporto dei veicoli ai punti vendita, oltre ovviamente al conflitto

in Ucraina, all'aumento dei costi energetici e dei carburanti, insieme all'aumento dell'inflazione. Analizzando le alimentazioni, si nota per l'anno 2022 un incremento di 0,9 p.p. delle BEV, ora al 3,7% (4,6% a dicembre) e di altrettanti per le PHEV, ora al 5,9% (6,3% nel mese) che portano il complessivo delle ECV al 9,6% di rappresentatività (10,9% a dicembre). Le HEV, infine, calano al 29,4% di quota rispetto allo scorso anno (30,3% a dicembre). Le emissioni di CO2 a dicembre si attestano sui 119 g/Km (-2,3%), mentre nell'intero anno sui 120,4 g/Km (-3,1%). Tra i canali, da segnalare che nel 2022, l'unico a crescere è quello delle società (+4,1%) mentre perdono i privati (-1,7%) e il noleggio (-35,1%).

Mercato auto Europa, il 2022 chiude in perdita (-4,1%), Italia quarta fra i 5 major markets e maglia nera nell'elettrico | 5

	DECEMBER					JANUARY-DECEMBER				
	% share ¹		Units		% change 22/21	% share ¹		Units		% change 22/21
	'22	'21	2022	2021		'22	'21	2022	2021	
Volkswagen Group	25,1	23,6	274.137	224.375	+22,2	24,7	25,1	2.789.828	2.957.738	-5,7
Volkswagen	11,1	10,1	121.618	96.152	+26,5	10,6	10,9	1.197.455	1.286.148	-6,9
Audi	5,6	4,8	61.162	45.292	+35,0	5,4	5,1	614.545	597.231	+2,9
Skoda	4,4	4,8	47.702	45.533	+4,8	4,8	5,0	538.623	588.863	-8,5
Seat ²	2,9	2,7	31.880	25.700	+24,0	3,1	3,4	345.704	402.069	-14,0
Porsche	1,1	1,2	11.464	11.283	+1,6	0,8	0,7	87.147	78.048	+11,7
Others ³	0,0	0,0	311	415	-25,1	0,1	0,0	6.354	5.379	+18,1
Stellantis	14,6	18,7	159.425	177.712	-10,3	18,2	20,2	2.052.543	2.377.398	-13,7
Peugeot	4,1	6,4	45.209	60.437	-25,2	5,5	6,2	619.173	724.313	-14,5
Opel/Vauxhall	3,1	3,8	33.334	35.673	-6,6	3,8	4,1	428.145	486.406	-12,0
Fiat ⁴	2,9	3,2	31.309	30.677	+2,1	3,5	4,0	395.378	474.104	-16,6
Citroen	2,3	3,3	25.255	31.083	-18,7	3,3	3,8	375.578	445.558	-15,7
Jeep	1,1	1,0	11.841	9.534	+24,2	0,9	1,1	103.174	128.879	-19,9
DS	0,5	0,5	5.042	4.723	+6,8	0,4	0,4	49.999	42.689	+17,1
Lancia/Chrysler	0,2	0,2	2.595	2.237	+16,0	0,4	0,4	41.096	43.783	-6,1
Alfa Romeo	0,4	0,3	3.942	2.776	+42,0	0,3	0,2	32.737	26.465	+23,7
Others ⁵	0,1	0,1	898	572	+57,0	0,1	0,0	7.263	5.201	+39,6
Renault Group	10,6	11,8	115.999	112.110	+3,5	9,4	9,3	1.061.560	1.093.448	-2,9
Renault	6,2	7,1	67.219	67.337	-0,2	5,2	5,8	582.766	678.709	-14,1
Dacia	4,4	4,7	48.313	44.184	+9,3	4,2	3,5	475.511	410.739	+15,8
Alpine	0,0	0,0	467	412	+13,3	0,0	0,0	3.283	2.439	+34,6
Lada ⁶		0,0		177			0,0		1.561	
Hyundai Group	6,8	7,9	74.268	75.020	-1,0	9,4	8,7	1.060.989	1.018.637	+4,2
Kia	3,0	3,4	33.230	32.098	+3,5	4,8	4,3	542.423	502.677	+7,9
Hyundai	3,8	4,5	41.038	42.922	-4,4	4,6	4,4	518.566	515.960	+0,5
BMW Group	7,8	7,2	85.424	68.794	+24,2	7,2	7,3	817.993	859.036	-4,8
BMW	6,2	5,2	67.288	49.529	+35,9	5,7	5,8	646.538	683.164	-5,4
Mini	1,7	2,0	18.136	19.265	-5,9	1,5	1,5	171.455	175.872	-2,5
Toyota Group	6,3	5,9	68.983	56.103	+23,0	7,1	6,5	805.952	760.071	+6,0
Toyota	5,9	5,6	63.989	53.010	+20,7	6,8	6,1	766.769	712.505	+7,6
Lexus	0,5	0,3	4.994	3.093	+61,5	0,3	0,4	39.183	47.566	-17,6
Mercedes-Benz	6,4	6,7	69.854	63.822	+9,5	5,8	5,8	655.962	679.822	-3,5
Mercedes	6,1	6,4	67.075	60.511	+10,8	5,6	5,5	634.697	644.450	-1,5
Smart	0,3	0,3	2.779	3.311	-16,1	0,2	0,3	21.265	35.372	-39,9
Ford	3,8	3,7	41.822	34.877	+19,9	4,6	4,4	516.614	518.401	-0,3
Volvo	3,1	2,8	34.135	26.820	+27,3	2,2	2,4	247.126	282.524	-12,5
Nissan	2,2	2,2	23.833	21.076	+13,1	2,1	2,1	238.017	249.627	-4,7
Mazda	1,3	1,0	14.460	9.098	+58,9	1,2	1,3	140.108	155.439	-9,9
Jaguar Land Rover Group	0,8	1,0	8.813	9.513	-7,4	1,1	1,3	119.861	149.784	-20,0
Land Rover	0,6	0,7	6.953	6.907	+0,7	0,8	0,9	94.884	111.745	-15,1
Jaguar	0,2	0,3	1.860	2.606	-28,6	0,2	0,3	24.977	38.039	-34,3
Honda	0,3	0,5	3.436	4.726	-27,3	0,6	0,6	67.144	68.346	-1,8
Mitsubishi	0,7	0,6	7.579	5.781	+31,1	0,5	0,6	56.918	73.370	-22,4
Lada⁶	0,0		20			0,0		738		

SOURCE: ACEA MEMBERS

¹ ACEA estimation based on total by market

© riproduzione riservata pubblicato il 18 / 01 / 2023