

MERCATO AUTO EUROPEO: LUGLIO CHIUDE CON UN LIEVE SEGNO POSITIVO: +0,4%

- ECV: l'Italia torna ultima nei Major Markets con il 7,3% di quota
- Necessità di fondi per fascia 0-20 g/Km al fine di allineare l'Italia agli altri Paesi Europei

Il mercato automobilistico europeo registra una leggera crescita nel mese di luglio, con un incremento dello 0,4% e 1.025.290 immatricolazioni rispetto alle 1.021.381 dello stesso mese del 2023 (ma -22,9% su luglio 2019). I primi sette mesi dell'anno mostrano un aumento del 3,9%, con 7.906.191 unità immatricolate, oltre 294.000 in più rispetto alle 7.611.988 del periodo gennaio-luglio 2023 (-19,0% sui 7 mesi 2019).

L'andamento del mercato è stato caratterizzato da performance molto differenziate tra i principali mercati europei. In luglio, l'Italia segna una crescita del 4,7%, seguita dalla Spagna (+3,4%) e dal Regno Unito (+2,5%), mentre Germania e Francia mostrano una flessione rispettivamente del 2,1% e del 2,3%. Nei primi sette mesi dell'anno, i segni sono invece tutti positivi, con valori piuttosto ravvicinati: +5,6% per la Spagna, +5,5% per il Regno Unito, +5,2% per l'Italia, +4,3% per la Germania e +2,2% per la Francia.

In valore assoluto, sia nel mese di luglio che nei sette mesi, l'Italia copre il quarto posto per immatricolazioni tra i cinque Major Markets.

Nonostante la spinta di giugno grazie alla crescita delle BEV (Battery Electric Vehicles), a luglio l'Italia torna in ultima posizione tra i Major Markets per quota di auto "con la spina" (ECV), raggiungendo solo il 7,3% del totale, con il 3,4% per le BEV e il 3,9% per le PHEV (Plug-in). Questo dato evidenzia un significativo divario rispetto agli altri principali mercati europei: con il Regno Unito al 27,4% di ECV (BEV 18,5% e PHEV 8,9%), la Francia al 20,8% (BEV 13,5% e PHEV 7,3%), la Germania al 19,1% (BEV 12,9% e PHEV 6,2%) e la Spagna al 9,9% (BEV 4,6% e PHEV 5,3%).

Nel mese di luglio, nel totale del mercato europeo, le ECV valgono il 20,7%: BEV al 13,6% (-0,9 p.p.) e PHEV al 7,1% (-0,9 p.p.).

Anche considerando i primi sette mesi del 2024, l'Italia continua a figurare ultima tra i Major Markets, con una quota di ECV del 7,1% (3,8% BEV e 3,3% PHEV), rispetto al 25,0% del Regno Unito (BEV 16,8% e PHEV 8,2%), al 24,9% della Francia (BEV 16,9% e PHEV 8,0%), al 18,7% della Germania (BEV 12,6% e PHEV 6,1%) e al 10,4% della Spagna (BEV 4,7% e PHEV 5,7%).

Nei primi sette mesi, nel totale del mercato europeo, le ECV valgono il 20,9%: BEV al 13,8% (-0,5 p.p.) e PHEV al 7,1% (-0,3 p.p.).

L'UNRAE, in rappresentanza dei Costruttori esteri, il 7 agosto al Tavolo Automotive presso il MIMIT ha ribadito le richieste necessarie per sostenere il percorso di transizione energetica. In tema di incentivazione alla domanda, il Direttore Generale, Andrea Cardinali ricorda: *"l'importanza di rendere presto disponibili i 240 milioni di fondi residui per gli incentivi 2024, il recupero dei 250 milioni di euro prelevati dal DL Coesione, l'eliminazione del price cap per la fascia 0-20 g/Km di CO₂ o la sua equiparazione alla fascia 21-60 g/Km e la definizione di un piano strategico triennale 2025-2027."*

Inoltre, per facilitare la transizione, l'UNRAE sottolinea la necessità di riformare il regime fiscale delle auto aziendali, attualmente fermo agli anni '90, per rendere più competitive le imprese italiane attualmente penalizzate rispetto agli altri mercati europei, agendo su detraibilità IVA e deducibilità dei costi in funzione delle emissioni di CO₂ e riducendo il periodo di ammortamento.

Come dichiarato dal Ministro Urso al Tavolo Automotive, la strategia che l'Italia seguirà nei prossimi anni sui supporti alla transizione sarà allineata con quanto definito a livello europeo. L'UNRAE, sempre attraverso le parole del Direttore Generale: *“Auspica che, una volta insediati gli organi competenti, si possa rapidamente fare chiarezza sugli indirizzi e le politiche ambientali della UE, che condizionano le strategie industriali e gli investimenti delle Case auto. Oggi più che mai, operatori e clienti necessitano di certezze per orientarsi in una transizione estremamente complessa.”*

Francia – Mercato auto ancora giù a luglio: -2,3%

Prosegue il calo delle vendite in Francia, che vede il mese di luglio registrare un -2,3% con 126.037 immatricolazioni contro le 128.946 di luglio 2023. Continua a ridursi l'incremento delle vendite del cumulato che per gennaio-luglio chiude a +2,2% sullo stesso periodo del 2023 con 1.040.923 contro 1.018.722 di un anno fa. Nel mese di luglio le vendite di BEV sono aumentate dell'1,0% attestandosi al 13,5% di share (vs 13,1% del 2023) e le PHEV (-30,7%) passano dal 10,3% al 7,3% di rappresentatività (rispettivamente al 16,9% e 8,0% nei 7 mesi 2024). In ultimo le HEV (+47,4%) guadagnano 12,9 punti di share attestandosi al 38,4% (31,6% nel cumulato). A luglio 2024 le emissioni medie di CO₂ sono 98,3 g/Km contro i 99,4 g/Km di un anno fa.

Germania – A luglio il mercato auto perde terreno: -2,1%

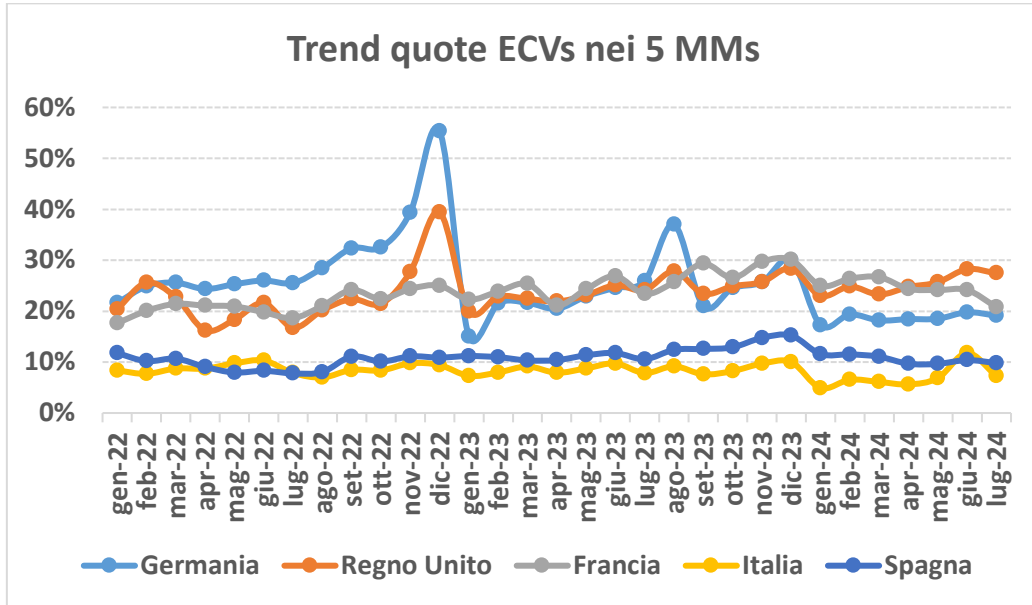
In Germania le vendite di auto nuove a luglio registrano un calo del 2,1% con 238.263 immatricolazioni a fronte delle 243.277 dello stesso mese dello scorso anno (ancora -28,4% sul 2019). Il cumulato, pertanto, si porta a 1.709.904 unità contro le 1.640.147 dei 7 mesi 2023, in aumento del 4,3% (-21,6% sul 2019). A luglio le immatricolazioni a persone fisiche sono state il 34,1% a fronte del 65,9% di quelle a persone giuridiche. Dall'analisi per alimentazione si evince un forte calo a luglio delle BEV (-36,8%) che perdono 7,1 p.p. rispetto a un anno fa, arretrando al 12,9% mentre le PHEV rimangono abbastanza stabili al 6,2% di share (nel cumulato rispettivamente al 12,6% e 6,1%). Le HEV, infine, aumentano del 22,4% i propri volumi e archiviano il 27,3% di share (25,1% nel cumulato). Le emissioni di CO₂ a luglio sono pari a 121,0 g/Km (+7,2% su luglio 2023) e 123,0 per il cumulato gennaio-luglio 2024.

Regno Unito – Mercato luglio in crescita (+2,5%): miglior risultato da luglio 2020

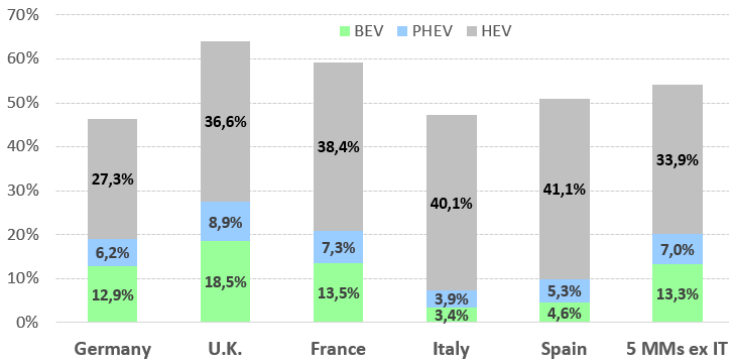
Il mercato delle autovetture del Regno Unito cresce del 2,5% a luglio (147.517 unità), registrando la miglior performance per lo stesso mese dal 2020, e raggiunge i 24 mesi consecutivi di incrementi. Il cumulato, invece, archivia 1.154.280 vendite, in aumento del 5,5% rispetto al 1.093.641 di gennaio-luglio 2023. A luglio i privati perdono l'11,1% e si attestano al 36,2% di quota a fronte di un aumento del 13,0% delle flotte che registrano il 62,0% di share. Le ECV a luglio (+16,6%) raggiungono il 27,4% di share (dal 24,1% di un anno fa) grazie al 18,5% delle BEV (16,8% nei 7 mesi) e dell'8,9% delle PHEV (8,2% nel cumulato). Le HEV, infine, guadagnano 5,1 p.p. e raggiungono il 36,6% di rappresentatività (35,1% nel cumulato). Per la chiusura dell'anno la SMMT ha rivisto la propria previsione al ribasso, rispetto ad aprile, stimando un mercato a 1.968.000 unità per il 2024 (+3,4%).

Spagna – Quasi 84.000 autovetture nuove a luglio: +3,4%

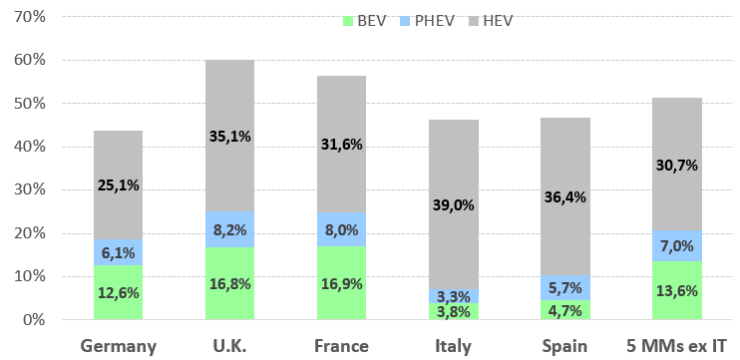
A luglio in Spagna si registrano 83.979 vendite di nuove automobili, in crescita del 3,4% rispetto alle 81.202 di luglio 2023 (ma ancora il 28% in meno rispetto a luglio 2019). Il cumulato dei primi 7 mesi, invece, conta 619.224 unità in aumento del 5,6% sui 586.626 del gennaio-luglio 2023. A luglio crescono a doppia cifra le vendite del canale dei privati (+16,8%) e del 3,9% quelle del noleggio, a fronte di un calo del 10,1% delle società. Sul fronte delle alimentazioni, da segnalare a giugno il 4,6% di quota delle BEV (+0,4 p.p.) e del 5,3% delle PHEV (-1,1 p.p.) che portano le ECV (-4,0%) al 9,8% di quota (nel cumulato BEV al 4,7% e PHEV al 5,7%). Le HEV (+31,5%), infine, raggiungono il 41,1% di share nel mese (dal 32,3% di un anno fa) e il 36,4% nel cumulato. Le emissioni medie di CO₂ a luglio sono pari a 118,5 g/Km (-0,7%); nei primi 7 mesi, invece, sono 117,8 g/Km (-0,6%).



5 MM europei – Quote BEV, PHEV, HEV (lug. 2024)



5 MM europei – Quote BEV, PHEV, HEV (gen.-lug. 2024)



Roma, 29 agosto 2024



AUTOVETTURE

MERCATO EUROPEO

(EU27+EFTA+UK) - Luglio 2024

