

Scritto da A.Men

Venerdì 15 Febbraio 2019 15:12

Il calo di gennaio, allineato al trend in peggioramento dell'ultima parte del 2018, non fa ben sperare in un recupero sostenuto per le vendite nel 2019.



Dopo un 2018 all'insegna della stabilità, il mercato auto dell'area UE-28 e dei 3 paesi dell'Efta (Svizzera, Islanda e Norvegia) inizia il 2019 con il segno meno.

Secondo i dati diffusi dall'ACEA, a **gennaio** sono state immatricolate **1.226.446 autovetture nuove** contro 1.286.098 dello stesso mese dello scorso anno, registrando una **contrazione del 4,6%**.

Da rilevare il risultato negativo in questo inizio anno per ben 23 dei Paesi rilevati, tra cui i **5 major market**, che assorbono il **68,5% delle immatricolazioni** complessive e che hanno immatricolato 840.204 autovetture (**-3,4%**).

La variazione negativa in termini di volumi è stata di quasi 60.000 autovetture, di cui quasi 30.000 nei 5 major market

In area UE/EFTA, risultano **in crescita solo 7 mercati**: Danimarca (+7%), Grecia (+3,7%), Ungheria (+9,2%), Lettonia (+0,7%), Lituania (+49%), Portogallo (+8,3%) e Romania (+18,8%).

"In sintesi – ha spiegato Gian Primo Quagliano, Presidente del Centro Studi Promotor – dopo 5 anni di crescita ininterrotta e dopo aver raggiunto nel 2018 un volume di vendite di 15.624.486 autovetture con un gap negativo rispetto al massimo del 2007 ridotto al 2,37%, il mercato della UE+Efta sta invertendo la tendenza. E ciò per effetto essenzialmente del peggioramento del quadro economico, della demonizzazione del diesel e del disorientamento del pubblico di fronte alle non ancora ben definite prospettive dell'offerta di automobili".

In **Germania** le immatricolazioni in gennaio sono calate dell'1,4% essenzialmente per una diminuzione degli acquisti dei privati (-7%), mentre in aumento, sia pure modesto (+2,1%), sono gli acquisti di vetture diesel anche per la disponibilità in tutto il paese delle nuove diesel Euro 6d-temp.

Pure il secondo mercato dell'area, quello del **Regno Unito**, inizia il 2019 in lieve calo (-1,6%). Contrariamente a quanto avviene in Germania, nel Regno Unito sono, però, gli acquirenti privati a sostenere le vendite, mentre in pesante caduta sono le immatricolazioni dei diesel (-20,3%). Anche il **mercato francese** comincia in lieve perdita: le immatricolazioni calano infatti dell'1,1%.

Più pesante il quadro per il [mercato italiano](#) che accusa un calo del 7,5%.

Il quinto tra i grandi mercati, quello **spagnolo**, fa registrare un andamento ancora peggiore di quello italiano, in quanto accusa un calo dell'8% dovuto a contrazioni degli acquisti dei privati (-9,6%), delle società di noleggio (-8%) e delle altre società (-5,5%).

Sul fronte delle alimentazioni, il **mercato del diesel** registra una forte contrazione, tranne in Germania dove risulta in crescita del 2,1%.

Il mercato delle auto diesel dei major market europei registra una **contrazione del 19%**, passando da 353.000 immatricolazioni di gennaio 2018 a 286.000 di gennaio 2019.

Alla contrazione delle vendite di autovetture diesel corrisponde la diminuzione del loro valore residuo e l'aumento degli sconti sui prezzi d'acquisto del nuovo, che inevitabilmente influiscono sulle scelte dei consumatori sempre più incerti e disorientati, per la campagna di demonizzazione del diesel e il divieto alla circolazione nei centri urbani.

Gli effetti del calo della domanda di auto diesel si è concretizzato già nel 2017 con un **aumento delle emissioni medie complessive di CO2** delle nuove auto vendute, dovuto all'aumento delle vendite di auto a benzina che hanno livelli emissivi di CO2 più alti rispetto alle versioni diesel.

"Il mercato europeo è fortemente guidato dalla domanda domestica – ha affermato Paolo Scudieri, Presidente di ANFIA - e il rallentamento dell'economia potrebbe avere un impatto significativo sulla vendita di auto. Gli ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2, inoltre, avranno conseguenze negative sull'occupazione in tutta la catena del valore del settore automobilistico, in assenza di interventi adeguati e piani di sviluppo concreti, concertati con le istituzioni, per accompagnare e sostenere l'industria in questa fase di transizione verso la mobilità sostenibile e di trasformazione strutturale del mercato".

L'aumento delle vendite di auto ad **alimentazione alternativa** non è ancora sufficiente a contenere l'aumento delle emissioni di biossido di carbonio.

Il mercato delle **elettriche** o delle **ibride plugin** necessita quindi di un sostegno finanziario pubblico significativo, come il contributo all'acquisto dell'auto o i rimborsi fiscali, sempre più difficili da mantenere nel tempo.