

Scritto da A. P.

Mercoledì 25 Marzo 2020 11:51

Al secondo mese del nuovo anno le immatricolazioni di veicoli commerciali sono diminuite in tutta l'Ue del 6,2%. Fanno eccezione autobus e pullman.



Prosegue la discesa della domanda complessiva di **veicoli commerciali** in Europa; dopo le scarse prestazioni di gennaio, anche il mese di febbraio conferma il *trend* in discesa con **l'intero settore che registra un risultato negativo nei 26 Paesi dell'Unione: -6,2%; pari a 154.889 nuove immatricolazioni contro le 165.117 di febbraio 2019.**

Tutti i comparti specifici hanno subito perdite nelle domande di immatricolazione ad eccezione di **autobus e pullman.**

Da una analisi dei dati presentati da **ACEA** l'Associazione dei produttori europei, emerge che il calo ha interessato tutti i Paesi ad eccezione di **Croazia (8,4%); Belgio (1,6%); Francia (1,6%); Grecia (0,6%).**

La contrazione della domanda risulta evidente in tutti i principali mercati chiave: **Germania (-6%), Spagna (-5,9%) e Italia (-4,0%).**

E se si considera l'andamento del primo bimestre 2020 il calo della domanda si attesta all'**8,9%** rispetto all'analogo *range* temporale dello scorso anno (**308.350 nuove immatricolazioni** contro le 338.449 del primo bimestre 2019). In questo caso, però, tutti i mercati chiave hanno subito diminuzioni percentuali considerevoli, con la Spagna che ha registrato il risultato peggiore (-2,8%), seguita da Germania (-7,6%), Francia (-3,6%) e Italia (-3,5%).

A livello di Unione, solo il **Lussemburgo** ha incrementato la sua domanda interna del 9,1%.

Ma vediamo insieme i dati per ogni singolo comparto.

Nuovi veicoli commerciali leggeri (LCV) fino a 3,5 tonnellate

Il mercato di **furgoni** e di **Van** ha mostrato un calo generalizzato per il mese di febbraio, sebbene il ritmo complessivo sia leggermente rallentato rispetto al mese di gennaio. La variazione percentuale rispetto febbraio 2019 è del **-4,2%**, pari a **130.366** nuove immatricolazioni rispetto alle 135.753 dello scorso anno.

Quasi tutti i Paesi Ue hanno registrato una "crescita negativa" e, con la sola eccezione della Francia (3%), tutti i mercati chiave mostrano il segno "meno": Italia (-6,2%), Spagna (-5,9%) e Germania (-3,8%).

Allargando la focale all'intero bimestre 2020 i dati evidenziano un calo generalizzato della domanda (-7,1%) al quale si sottraggono solo il **Lussemburgo (6,3%)** e il **Belgio (3,3%)**; mentre tutti i mercati chiave confermano la variazione in negativo rispetto al primo bimestre 2019, con la Spagna che registra il calo maggiore (-13,2%), seguita da Italia (-4,4%), Germania (-3,4%) e Francia (-2,9%).

Nuovi veicoli commerciali pesanti (HCV) di almeno 16 tonnellate.

A febbraio 2020 è proseguita la tendenza al ribasso per la domanda europea di **camion pesanti** che si prolunga dalla scorsa estate con una discesa del comparto che perdura da ben 8 mesi (**-19,3%**).

Malgrado un andamento tendenzialmente negativo rispetto alle *performance* di febbraio 2019 (**18.101 nuove immatricolazioni** contro le 22.439 di allora), alcuni Paesi hanno registrato una crescita: **Grecia (36%), Italia (10,6%), Irlanda (4,3%), Spagna (0,1%)**. Fra i mercati chiave spiccano le perdite a due cifre di Germania (-21,6%) e Francia (-15,4%).

La variazione percentuale del primo bimestre 2020 rispetto al 2019 è piuttosto pesante (**-20,6%** pari ad un **calo di 9.867 immatricolazioni**) e tutti i Paesi Ue hanno contribuito ad eccezione di **Grecia (64,6%), Cipro (42,9%), Irlanda (11,8).**

Veicoli commerciali: anche a febbraio non si arresta la discesa

Scritto da A. P.

Mercoledì 25 Marzo 2020 11:51

Fra i *major market* Germania e Francia hanno registrato il maggior calo (rispettivamente -24,0% e -14,8%), seguite da Spagna (-9,5%) e dall'Italia che riesce a contenere che il calo entro l'1,2%).

Nuovi veicoli commerciali medi e pesanti (MHCV) oltre 3,5 tonnellate

Molto rallentata, il mese scorso, la domanda di **autocarri pesanti** in tutta l'Ue: **-18,2%** rispetto a febbraio 2019 (pari a **22.095 nuove immatricolazioni** contro le 27.008 di allora).

La variazione percentuale negativa ha interessato la quasi totalità del mercato europeo con la sola eccezione di **Grecia** (10,5%), **Italia** (9,7%), **Irlanda** (5,8%) e **Spagna** (0,6%). Tra i principali mercati dell'UE, si segnalano le *performance* deludenti di Germania (-20,6%) e Francia (-13,6%).

Durante l'intero bimestre sono stati immatricolati **46.295 nuovi camion** in tutta Europa (10.681 in meno rispetto al primo bimestre 2019, pari ad un calo del **18,7%**). Se Germania e Francia hanno registrato i cali più elevati (rispettivamente -20,5% e -13,0%), anche Spagna (-8,5%) e Italia (-,2%) presentano il segno "meno".

Nuovi autobus e pullman di medie e grandi dimensioni (MHBC) oltre 3,5 tonnellate.

A febbraio 2020 le immatricolazioni di **autobus** e **pullman**, in generale, sono aumentate in Europa rispetto all'analogo mese dello scorso anno (**3,1%**). Le spinte maggiori al comparto sono arrivate da **Austria** (30,1%), **Repubblica Ceca** (56,5%), **Danimarca** (112,5%), **Grecia** (340%), **Ungheria** (111,8%), **Lettonia** (100%), **Netherlands** (511,8%), **Slovacchia** (120%), **Slovenia** (25%) e anche i mercati chiave hanno registrato una solida crescita: Germania (33,6%), Francia (32,1%) e Italia (26,7%).

In Spagna, tuttavia, la domanda di nuovi autobus e pullman è significativamente diminuita del -41,5%.

Le *performance* del comparto specifico sono state buone anche nell'intero bimestre in rapporto a quello del 2019, con **5.738 nuovi veicoli immatricolati** in tutta l'UE.

L'andamento dei mercati chiave nel bimestre ricalca quello dell'ultimo mese, con la domanda che presenta una crescita in Francia (29,4%), Italia (19,9%) e Germania (12,8%), mentre cala in Spagna (-21,7%).

Nel frattempo, però, sul mercato dei veicoli commerciali, così come in tutti gli altri settori della produzione e del consumo, è calato il dramma globale dell'epidemia da **coronavirus** il cui contenimento obbliga tutti i Paesi ad una stretta incredibile alla mobilità, alla chiusura delle attività al dettaglio e alla ridotta attività di produzione.

Tutte misure necessarie che però innescheranno, a caduta, un forte impatto sulla domanda di veicoli da lavoro.