

La pubblicazione di Anfia "L'industria automotive mondiale nel 2013" offre un interessante e completo focus sul settore automotive in Europa. Nel 2013 sono stati venduti circa 18,3 milioni di autoveicoli (-1,9% sul 2012), così ripartiti: 15,89 milioni di autovetture (-1,8%), 2,4 milioni di veicoli industriali leggeri e pesanti (-2,4%).

Nell'UE27+EFTA sono state immatricolate 12,31 milioni di vetture nel 2013, -1,8% rispetto al 2012, che risultava già in calo del 7,8% sul 2011. Nell'Europa Occidentale (incluso EFTA), sono state immatricolate circa 11,56 milioni di nuove vetture, con un calo dell'1,9% rispetto al 2012, che era in calo dell'8,1% sul 2011. Per l'UE27+EFTA si tratta della sesta flessione consecutiva dal 2007, anno in cui furono immatricolate 16 milioni di autovetture. Le proiezioni per il 2014 stimano un moderato recupero delle vendite in Europa, che però lascerà l'area con la stessa sovracapacità produttiva. I cinque principali mercati rappresentano il 73,4% di tutto l'immatricolato dell'area (vs il 72,9% di un anno fa) e perdono l'1%, meno dell'intero mercato (-1,8%).

Tra i principali mercati, quello del Regno Unito ha proseguito, per tutto il 2013, il trend positivo iniziato nell'anno precedente (dicembre ha rappresentato il 22° incremento mensile consecutivo) e registra un incremento annuo del 10,8%, la miglior performance annuale dal 2007 con 2,26 milioni di nuove immatricolazioni. Significa un'addizionale di 600 vetture in più mediamente immatricolate ogni giorno dell'anno rispetto al 2012. Il mercato inglese è diventato il secondo più grande mercato dell'Unione Europea dopo la Germania e il terzo mercato dell'Europa dopo la Germania e la Russia. L'incremento delle vendite nel 2013 è frutto delle convenienti offerte finanziarie disponibili, così come di un'accresciuta domanda di vetture tecnologicamente all'avanguardia. L'Associazione di settore, SMMT, si aspetta un 2014 stabile, in cui i consumatori torneranno ad un più regolare ciclo di sostituzione dei veicoli. Le vendite ai privati sono aumentate del 15,6%, grazie a finanziamenti accessibili e ad un'offerta ampia di modelli a basso consumo di carburante. Le vendite ai privati rappresentano il 47,5% dell'intero mercato, con un recupero di 2 punti sul 2012. Le autovetture a benzina aumentano nell'anno del 12,9%, quelle diesel dell'8,5% e del 17,6% quelle ad alimentazione alternativa. Le vetture ibride o plug-in aumentano del 20,5% nel 2013 (32.715 unità vendute): 1 autovettura su 10 è puro elettrico o plug-in elettrica, erano 1 su 20 nel 2011, per raggiungere questo risultato è stato determinante il sostegno all'acquisto degli incentivi pubblici. "Go Ultra Low" è la campagna che promuove i benefici delle auto elettriche, plug-in e di quelle ibride. "Go Ultra Low" considera come auto a basse emissioni le autovetture che emettono una quantità fino a 75g CO₂ per chilometro. Entro questo limite per ora si mantengono le auto al 100 per cento elettriche (EV), le ibride plug-in (PHEV) e le elettriche ad autonomia estesa (EREV). I sussidi governativi per l'acquisto di questi veicoli è fino a 5000 sterline, circa 6000 euro, per le auto e 8000, circa 9700 euro, per i furgoni. Nel cumulo 2013 il mercato "diesel" raggiunge invece la quota del 49,8% (vs il 50,8% del 2012). Le vetture dei segmenti Mini e Supermini hanno raggiunto volumi

superiori a quelli del 2007, così il segmento "dual-purpose".

In Germania sono state vendute oltre 2,95 milioni di nuove auto, in calo del 4,2%. Da inizio anno le marche domestiche (2.126.000 unità) hanno perso il 3%, rappresentano comunque il 72% di tutto il mercato, mentre le marche importate hanno perso l'8% sul 2012. Sono state immatricolate circa 1,4 milioni di autovetture con motorizzazione diesel, il 47,5% del totale mercato. La media delle emissioni di CO2 delle vetture immatricolate nel 2013 è di 136,4 g/km. La produzione nazionale di vetture è cresciuta da inizio anno dell'1%: sono state prodotte complessivamente 5.446.600 auto, di queste 4.200.300 sono state destinate all'export (+2%), pari al 77% delle vetture "made in Germany". In Germania il rapporto tra vetture immatricolate e prodotte è 1 su 1,8. VDA, l'associazione tedesca dell'industria automotive, stima per il 2014 un mercato stabile attorno a 3 milioni di unità. VDA ha evidenziato l'ottima performance delle vetture tedesche anche sul mercato USA, che con 951.700 auto vendute, hanno registrato un incremento del 3%. Negli USA il mercato delle auto ibride ha raggiunto circa le 470.000 unità (+15%) e lo share del 6,2% del mercato, le vendite di auto ibride di produzione tedesca sono quadruplicate, passando da 1.900 del 2012 a 7.600 unità nel 2013.

Il mercato francese totalizza 1,79 milioni di auto nuove vendute (-5,7%). Da inizio anno le marche francesi perdono il 4,2% (solo Dacia registra un risultato positivo: +11,2%) e rappresentano il 53,4% dell'intero mercato; è pari invece al 7,4% il calo per le marche estere (in controtendenza il Gruppo Fiat cresce del 2,4% rispetto al 2012 con circa 61 mila nuove immatricolazioni). Le vetture diesel raggiungono nel cumulato circa 1,2 milioni di nuove registrazioni (-13,3%) e la quota del 67% del totale mercato. Le vetture usate risultano in calo dell'1%, con circa 5,3 mln di passaggi di proprietà (rapporto nuovo/usato: 1 su 3). Per il 2014, l'Associazione francese di categoria, CCFA, prevede un leggero recupero della domanda, dovuto più al lancio di nuovi prodotti che alla congiuntura economica. Secondo alcuni istituti di previsioni, il prossimo anno, in Francia, si avrà un rialzo delle immatricolazioni attorno al 2%, con una progressiva normalizzazione dei livelli di mercato, dopo diversi anni di distorsioni create dagli incentivi all'acquisto e dai cambiamenti dello schema di riferimento per il bonus-malus.

In Spagna, il mercato si è chiuso con 722.703 nuove registrazioni e un aumento del 3,3%, in linea con le previsioni di ANFAC, l'associazione di settore spagnola. Il mercato delle vendite di auto ai privati nei dodici mesi aumenta del 18% con oltre 398 mila vendite (il 55,2% del totale immatricolato), grazie agli effetti del Plan PIVE e PIMA Aire. Il canale dei privati non ha potuto però compensare la perdita conseguita dalle auto aziendali per le difficoltà di accesso al credito, le quali hanno subito una perdita del 15,5%. Le vendite a noleggio perdono nel 2013 il 2,1%. Le autovetture con alimentazione a benzina rappresentano il 31,1% del mercato, quelle diesel il 67,4% e infine le auto ad alimentazione alternativa l'1,5%. Dando seguito alle richieste di rinnovo da parte delle Associazioni, il Governo

spagnolo, lo scorso 10 gennaio, ha annunciato l'avvio di un Plan PIVE 5, con una dotazione di 175 milioni di Euro. Grazie all'effetto moltiplicatore del settore auto sugli altri settori, il piano sarà in grado di rivitalizzare l'economia, per un giro d'affari di circa 2.000 milioni di Euro. Secondo ANFAC, grazie a questo nuovo piano, il mercato auto potrà registrare una crescita superiore al 10% nel 2014 - con la spinta all'acquisto di circa 175.000 veicoli, di cui 80.000 derivanti da una domanda addizionale - oltre a portare alle casse dello Stato circa 700 milioni di Euro in termini di gettito fiscale. ANFAC stima anche una possibile riduzione dei consumi di carburante di circa 90 milioni di litri (per un valore di 126 milioni di Euro) e un risparmio, in termini di emissioni dei veicoli, di circa 270.000 milioni di tonnellate di CO₂. Secondo le aspettative delle associazioni del settore, il piano PIVE potrà permettere alla Spagna di diventare uno dei mercati più efficienti e tecnologicamente avanzati d'Europa.

In Italia, nel 2013, i volumi complessivi si attestano a circa 1,304 milioni di unità, con una contrazione del 7% rispetto all'anno precedente pari a circa 100 mila vetture in meno. Per il 2013 si tratta di un volume che riporta il mercato ai valori della fine degli anni settanta. Rispetto al 2007 (anno record di vendite: 2.493.105) la contrazione del mercato è stata del 47,7%. Le marche nazionali hanno una quota del 28,8% (era del 29,7% nel 2012). I primi 5 modelli più venduti sono: Fiat Panda, Fiat Punto, Lancia Ypsilon, Fiat 500 e Fiat 500L. Nel 2013 le vetture ad alimentazione alternativa hanno raggiunto la quota del 15,3% (la più alta tra i Paesi dell'UE) e una variazione tendenziale positiva del 5,7% circa; la quota delle vetture alimentate a GPL si attesta all'8,9%, in leggero calo rispetto alla media annua del 2012 (9,1%). Le vetture a metano conquistano il 5,2% del mercato (1,4 punti in più rispetto al 2012). Le vetture ibride passano da 6.930 del 2012 a 14.930 del 2013 (+115%). Le vetture puro elettrico invece aumentano del 65% circa e raggiungono le 864 unità. La notizia di inizio anno dell'accordo tra Fiat e Veba, grazie al quale il Gruppo Fiat controllerà il 100% di Chrysler, oltre ad aprire prospettive interessanti sul piano delle strategie industriali del nuovo player globale, traccia la strada da seguire per l'intera filiera automotive: diventare più forte a livello internazionale per continuare a crescere in Italia. Il mercato dei Light Vehicles negli USA ha totalizzato 15,53 milioni di unità vendute nel 2013 (+7,5%) e Chrysler con 1,79 milioni di Light Vehicles e una quota dell'11,5% sul totale mercato, ha incrementato le vendite del 9%. In Canada il mercato, con 1,74 milioni di LV, è cresciuto del 4%, Chrysler invece ha incrementato le vendite del 6,7% e raggiunto la quota di mercato del 14,9%. In Brasile le immatricolazioni di autovetture hanno raggiunto nel complesso 2,76 milioni di unità, con un calo del 3,1%, dovuto alle marche importate che hanno subito una perdita del 12,6% a fronte di quelle prodotte localmente in leggera flessione dello 0,9%. Fiat mantiene la leadership con il 22% circa del mercato autovetture (oltre 604 mila unità), seguita da VW con il 19,7%, anche nel mercato dei light trucks (816

mila unità) domina Fiat con il 19,4% di quota, pari a 159 mila veicoli commerciali. Hanno segno positivo i mercati di: Danimarca (+6,7%), Portogallo (+11%) e Polonia (+6%), che da sola rappresenta il 38,4% del mercato dell'area UE12 dei nuovi paesi membri. Il mercato dei Paesi EFTA registra da inizio anno una contrazione del 3,5%, ma il mercato della Norvegia risulta positivo (+3%). Nell'UE15+Efta il mercato delle autovetture ad alimentazione diesel nel 2013 raggiunge la quota del 55,4% de totale mercato (dato provvisorio).

✖ Auto e veicoli commerciali leggeri rappresentano insieme circa il 15% delle emissioni di CO₂ dell'UE, comprese le emissioni provenienti dall'approvvigionamento di combustibile. Gli obiettivi fissati dalla Commissione Europea permetteranno di ridurre le emissioni medie di CO₂ provenienti dalle autovetture nuove da 135,7 g /km nel 2011 a 95 g di CO₂ per km nel 2020 con un obiettivo obbligatorio di 130 g di CO₂/km nel 2015. Le emissioni provenienti dai veicoli commerciali saranno ridotte da 181,4 g di CO₂/km nel 2010 (l'ultimo anno per cui sono disponibili dati) a 147 g CO₂/km nel 2020 con un obiettivo obbligatorio di 175 g di CO₂/km nel 2017. Per il 2014 si stima un leggero recupero del mercato delle autovetture nell'Unione europea, ben lontano dai volumi del 2007, anno record di vendite con 16 milioni di immatricolazioni. La difficile crisi economico-finanziaria dell'Area Euro, l'aumento della disoccupazione, il calo dei consumi, il caro-prezzi dei carburanti contribuiscono in modo determinante al calo delle vendite in un mercato più che saturo come quello dell'Europa Occidentale, determinando un eccesso di capacità produttiva, a cui i Costruttori e i Governi nazionali devono rispondere. La crisi dell'Eurozona ha contagiato l'intera economia dell'Unione, con pesanti riflessi sul comparto delle automobili, sui siti produttivi e sull'occupazione.