

Il mercato automobilistico europeo a ottobre 2024 rimane stagnante, con 1.041.672 immatricolazioni rispetto alle 1.040.532 di ottobre 2023 (+0,1%). Nei primi 10 mesi dell'anno si registra un leggerissimo incremento dello 0,9% con 10.821.299 unità: un saldo di circa 96.500 auto in più rispetto al periodo gennaio-ottobre 2023. Sia ad ottobre sia nei primi dieci mesi dell'anno, l'Italia mantiene la quarta posizione tra i cinque mercati europei principali, che vedono andamenti differenziati, particolarmente distanti fra loro nel mese:

- Germania: +6,0% nel mese, -0,4% nei 10 mesi;
- Regno Unito: -6,0% nel mese, +3,3% nei 10 mesi;
- Spagna: +7,2% nel mese, +4,9% nei 10 mesi;
- Italia: -9,1% nel mese, +0,9% nei 10 mesi;
- Francia: -11,1% nel mese, -2,7% nei 10 mesi.

Nel mercato delle auto "con la spina" (ECV), l'Italia si conferma all'ultimo posto tra i Major Markets, sia a ottobre, con una quota del 7,4% (4,0% BEV e 3,4% PHEV) sia nei dieci mesi con una quota del 7,3% (BEV al 4,0% e PHEV al 3,3%). Negli altri mercati principali la situazione è la seguente:

- Germania: 23,6% nel mese (BEV 15,3%, PHEV 8,3%), 19,8% in gennaio-ottobre (BEV 13,3% e PHEV 6,5%);
- Regno Unito: 30,3% nel mese (BEV 20,7%, PHEV 9,6%), 26,5% in gennaio-ottobre (BEV 18,1% e PHEV 8,4%);
- Francia: 23,4% nel mese (BEV 15,4%, PHEV 8,0%), 24,8% in gennaio-ottobre (BEV 17,0% e PHEV 7,8%);
- Spagna: 11,9% nel mese (BEV 5,7%, PHEV 6,2%), 10,9% in gennaio-ottobre (BEV 5,2% e PHEV 5,7%).

Il mercato europeo complessivo vede a fine ottobre le ECV al 24,2% (BEV 16,3%, PHEV 7,9%), circa un'auto ogni quattro immatricolate è "con la spina". Nei 10 mesi le ECV coprono il 22% del totale (BEV 14,8%, PHEV 7,2%).

In tale contesto, il Direttore Generale di UNRAE, **Andrea Cardinali** ha dichiarato: *"Il percorso di transizione energetica verso gli obiettivi del 'Fit for 55' appare attualmente non univoco tra i vari Paesi membri. Persistono divergenze interpretative sulle modalità attuative, sui tempi di transizione e sugli impatti economici delle norme europee. Questa situazione di scarsa chiarezza, con un quadro regolatorio ancora sub judice, crea un clima di incertezza sia per le Case auto - che faticano a pianificare strategie di medio-lungo periodo e rallentano gli investimenti industriali - sia per gli automobilisti, ormai disorientati nell'effettuare le proprie scelte di acquisto".*

Mercato auto Europa: situazione stagnante ad ottobre (+0,1%). Nei primi 10 mesi 2024 crescita dello 0,9% | 2



A fronte di questo scenario, il Governo italiano si prepara a presentare al Consiglio di Competitività del prossimo 28 novembre la proposta di anticipare al 2025 la revisione del Green Deal e dello stop alla vendita di auto endotermiche fissato per il 2035.

Inoltre, richiederà a Bruxelles di eliminare le sanzioni previste dal 2025: una richiesta in

linea con quella già presentata dall'ACEA, date le evidenti difficoltà dell'industria europea nel raggiungere i nuovi sfidanti obiettivi emissivi, e per la quale l'UNRAE manifesta apprezzamento.

Dal 30 ottobre sono entrati in vigore i dazi definitivi sulle importazioni di auto elettriche dalla Cina, ma proseguono i negoziati UE-Cina per trovare soluzioni alternative compatibili con le indicazioni dell'Organizzazione Mondiale del Commercio. Anche sotto questo profilo, l'UNRAE auspica che sia fatta al più presto chiarezza in modo stabile, a tutela di una equa concorrenza.

Altro elemento chiave rimane lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica a livello europeo, considerate non ancora adeguate, come evidenziato anche nel Rapporto sulla Competitività di Mario Draghi alla Commissione Europea e sottolineato dal Direttore Cardinali: *“Serve un cronoprogramma puntuale per lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica pubbliche, con obiettivi chiari definiti per singola area geografica e tipologia stradale. Occorrono anche semplificazioni per accedere ai contributi per le infrastrutture private e la proroga di tali incentivi, oltre a un credito d'imposta al 50% per gli investimenti in ricariche fast charge”*.

Per quanto concerne il mercato auto in Italia, UNRAE evidenzia come altamente critici l'abbattimento del Fondo Automotive, che da successive dichiarazioni del Governo sembra intenzionato a reintegrare per devolverlo interamente al supporto all'offerta, e soprattutto l'eliminazione dell'Ecobonus a partire dal 2025. *“Appaiono in palese contrasto tra di loro le dichiarazioni governative sulla presunta inutilità degli Ecobonus, peraltro celebrati non più tardi dello scorso mese di agosto, con la proposta di prevedere un piano automotive UE con incentivi alla domanda destinati ai consumatori europei”*, ha concluso il Direttore.

Sempre nel contesto nazionale, infine, l'UNRAE ricorda ancora una volta come sia ormai indifferibile una revisione della fiscalità delle auto aziendali, premiando le auto a zero e bassissime emissioni di CO2 in termini di detraibilità IVA, deducibilità dei costi e periodo di ammortamento.

**Francia** - Ancora giù il mercato dell'auto francese: ottobre cala a doppia cifra (-11,1%) Nuovo segno negativo per il mercato francese dell'automobile che a ottobre segna un -11,1% con 135.529 immatricolazioni a fronte delle 152.383 di ottobre 2023. Il cumulato gennaio- ottobre, quindi, si porta a 1.401.431 unità, in diminuzione del 2,7% rispetto alle 1.441.007 dei 10 mesi 2023.

Le emissioni medie di CO2 scendono a 94,1 g/Km contro i 94,5 g/Km di un anno fa. Per quanto riguarda le alimentazioni, si segnala il segno negativo per le ECV (-21,3%) a causa

del -18,0% delle BEV e del -26,9% delle PHEV (che calano rispettivamente al 23,5%, 15,4% e 8,0% di share); le HEV, invece, incrementano i propri volumi del 35,3% e passano da una quota del 26,6% al 40,4%. Nei 10 mesi, invece, le ECV subiscono una flessione del 3,8% provocata dal -16,3% delle PHEV e con le BEV a +3,3% e rispettivamente al 7,8% e 17,0% di rappresentatività.

**Germania** - Tornano in crescita le immatricolazioni di autovetture a ottobre (+6,0%) In Germania il mercato dell'auto a ottobre archivia 231.992 immatricolazioni, il 6,0% in più delle 218.959 di ottobre 2023 e così il cumulato chiude a -0,4% con 2.348.066 vendite contro le 2.357.025 di un anno fa (ancora -22,4% sul 2019). Le immatricolazioni a persone fisiche sono il 33,1% del totale nel mese e il 32,5% nel cumulato contro il 66,8% delle persone giuridiche a ottobre e il 67,4% a gennaio-ottobre.

Sul fronte delle alimentazioni a ottobre le ECV crescono complessivamente del 2,1% con le BEV in calo del 4,9% e una quota del 15,3% (e del 13,3% nel cumulato) a fronte di una crescita a doppia cifra delle PHEV (+18,2%) e una quota dell'8,3% (6,5% nei 10 mesi). Le HEV (+14,1%) raggiungono il 28,3% di quota, 2 p.p. in più rispetto a ottobre 2023 (il 26,0% di share a gennaio-ottobre 2024). Le emissioni medie di CO<sub>2</sub>, infine, a ottobre sono 113,5 g/Km e nel gennaio-ottobre 120,7%.

**Regno Unito** - Dopo quello di agosto, nuova flessione per il mercato auto: ottobre a -6,0% Il mercato auto del Regno Unito ha subito un calo per la seconda volta nel corso dell'anno, archiviando un -6,0% a ottobre con 144.288 immatricolazioni, contro le 153.529 di ottobre 2023.

Il cumulato raggiunge 1.658.382 vendite, il 3,3% in più delle 1.605.437 dello stesso periodo dello scorso anno. Nel mese è stato registrato il segno meno per tutti i canali di vendita: privati a -11,8% (-9,6% nel cumulato), flotte -1,7% (+14,4% nei 10 mesi) e società a -12,8% (-4,9% a gennaio-ottobre) che portano le loro quote rispettivamente al 38,0%, 60,1% e 1,9%.

Sul fronte delle alimentazioni, da segnalare a ottobre la crescita del 24,5% delle BEV (al 20,7% di quota) a fronte del calo delle PHEV (-3,2%) che si attestano al 9,6%. Le HEV, in ultimo, guadagnano il 7,4% (35,5% di share) nel mese e il 15,8% nel cumulato con una quota del 35,6%.

**Spagna** - Nuova crescita per le immatricolazioni a ottobre: +7,2% Le vendite di automobili in Spagna a ottobre hanno registrato una crescita del 7,2% con 83.472 unità contro le 77.893 dello scorso anno. Le vendite archiviano 828.162 immatricolazioni nei primi 10 mesi

dell'anno, +4,9% rispetto allo stesso periodo 2023. Nel mese le immatricolazioni a privati registrano un +8,7% (+7,6% nel cumulato), quelle a società +6,5% (-7,9% nei 10 mesi) e quelle del noleggio sono stabili con un +0,5% (+31,1% a gennaio-ottobre).

Nel mese le ECV calano dell'1,4% (11,9% di share) a causa del -5,7% delle BEV a fronte del +3,0% delle PHEV (rispettivamente al 5,7% e 6,2% di share). A gennaio-ottobre rimangono stabili le ECV (+0,4%) che calano però di 0,5 p.p. al 10,9% di share, con un recupero del 7,8% delle BEV a fronte di un calo del 5,5% delle PHEV, rispettivamente al 5,2% e 5,7% di rappresentatività. Le emissioni medie di CO2 a ottobre sono 116,1 g/Km (+0,8%) e nell'anno 117,1% (-0,8%).

**[Scarica il documento completo sullo stato del mercato auto Europa ad ottobre 2024](#)**

**NEW CAR REGISTRATIONS BY MANUFACTURER**  
EU + EFTA + UK

	OCTOBER					JANUARY-OCTOBER				
	% share <sup>1</sup>		Units		% change	% share <sup>1</sup>		Units		% change
	2024	2023	2024	2023	24/23	2024	2023	2024	2023	24/23
<b>Volkswagen Group</b>	28,2	25,0	293.327	260.539	+12,6	26,2	25,9	2.836.343	2.772.972	+2,3
Volkswagen	11,0	9,4	115.087	98.048	+17,4	10,5	10,5	1.139.144	1.129.831	+0,8
Skoda	6,7	5,3	69.791	55.598	+25,5	5,8	5,3	630.733	563.931	+11,8
Audi	5,2	6,0	54.095	62.854	-13,9	5,2	5,7	559.875	615.337	-9,0
Seat	2,3	1,6	23.921	16.225	+47,4	2,2	1,9	233.491	207.977	+12,3
Cupra	1,9	1,7	19.666	17.395	+13,1	1,7	1,5	178.712	163.586	+9,2
Porsche	1,0	0,9	10.287	9.848	+4,5	0,8	0,8	87.735	84.852	+3,4
Others <sup>2</sup>	0,0	0,1	480	573	-16,2	0,1	0,1	6.852	7.658	-10,5
<b>Stellantis</b>	14,4	17,4	150.346	180.580	-16,7	15,7	17,1	1.700.846	1.830.469	-7,1
Peugeot	5,6	5,0	58.005	51.970	+11,6	5,0	5,2	543.045	553.885	-2,0
Opel/Vauxhall	3,0	3,5	31.514	36.571	-13,8	3,3	3,7	358.894	391.593	-8,4
Citroen	2,2	3,2	22.886	33.299	-31,3	2,9	3,0	310.249	319.721	-3,0
Fiat <sup>3</sup>	1,8	3,3	18.682	34.192	-45,4	2,5	3,1	273.221	327.981	-16,7
Jeep	1,1	1,2	11.525	12.119	-4,9	1,0	1,0	110.840	106.815	+3,8
Alfa Romeo	0,3	0,4	3.479	4.234	-17,8	0,3	0,4	36.538	42.218	-13,5
DS	0,3	0,3	2.897	3.294	-12,1	0,3	0,4	31.965	42.618	-25,0
Lancia/Chrysler	0,1	0,4	878	4.238	-79,3	0,3	0,4	31.024	37.844	-18,0
Others <sup>4</sup>	0,0	0,1	480	663	-27,6	0,0	0,1	5.070	7.794	-34,9
<b>Renault Group</b>	9,9	9,9	102.737	103.124	-0,4	9,6	9,6	1.040.882	1.028.390	+1,2
Renault	5,5	5,4	56.802	56.604	+0,3	5,2	5,2	564.798	560.545	+0,8
Dacia	4,4	4,4	45.646	46.219	-1,2	4,4	4,3	472.680	464.894	+1,7
Alpine	0,0	0,0	289	301	-4,0	0,0	0,0	3.404	2.951	+15,4
<b>Hyundai Group</b>	8,0	8,6	82.840	89.603	-7,5	8,4	8,8	904.879	940.502	-3,8
Kia	4,0	4,5	41.246	46.328	-11,0	4,2	4,6	454.573	494.207	-8,0
Hyundai	4,0	4,2	41.594	43.275	-3,9	4,2	4,2	450.306	446.295	+0,9
<b>Toyota Group</b>	8,2	7,2	85.587	75.286	+13,7	7,7	6,9	834.875	742.440	+12,5
Toyota	7,5	6,8	78.553	70.331	+11,7	7,1	6,5	771.914	693.048	+11,4
Lexus	0,7	0,5	7.034	4.955	+42,0	0,6	0,5	62.961	49.392	+27,5
<b>BMW Group</b>	7,4	7,3	76.886	76.309	+0,8	7,0	6,9	756.278	736.203	+2,7
BMW	6,2	5,9	64.416	61.191	+5,3	5,9	5,5	639.495	586.573	+9,0
Mini	1,2	1,5	12.470	15.118	-17,5	1,1	1,4	116.783	149.630	-22,0
<b>Mercedes-Benz</b>	5,6	5,4	57.832	56.377	+2,6	5,2	5,3	567.197	572.437	-0,9
Mercedes	5,5	5,2	57.781	53.872	+7,3	5,1	5,1	555.669	549.784	+1,1
Smart	0,0	0,2	51	2.505	-98,0	0,1	0,2	11.528	22.653	-49,1
<b>Ford</b>	3,4	4,0	35.520	41.117	-13,6	3,4	4,1	362.851	439.566	-17,5
<b>Volvo Cars</b>	2,9	2,4	30.451	24.860	+22,5	2,8	2,1	305.870	230.194	+32,9
<b>Nissan</b>	2,0	2,2	20.782	22.588	-8,0	2,4	2,3	260.653	243.526	+7,0
<b>Tesla</b>	1,3	1,7	13.738	17.875	-23,1	2,4	2,7	256.719	291.072	-11,8
<b>SAIC Motor</b>	1,7	1,9	17.485	19.434	-10,0	1,8	1,7	197.625	184.758	+7,0
<b>Suzuki</b>	1,4	1,6	14.676	16.400	-10,5	1,6	1,5	175.202	156.433	+12,0
<b>Mazda</b>	1,2	1,4	12.412	14.242	-12,8	1,3	1,4	144.347	152.938	-5,6
<b>Jaguar Land Rover Group</b>	0,9	1,2	9.546	12.250	-22,1	1,2	1,1	128.221	121.077	+5,9
Land Rover	0,8	1,0	7.859	9.928	-20,8	1,0	0,9	107.661	100.260	+7,4
Jaguar	0,2	0,2	1.687	2.322	-27,3	0,2	0,2	20.560	20.817	-1,2
<b>Honda</b>	0,5	0,6	5.223	5.829	-10,4	0,6	0,5	65.712	50.648	+29,7
<b>Mitsubishi</b>	0,4	0,4	4.063	3.740	+8,6	0,5	0,3	51.507	33.769	+52,5

<sup>1</sup>ACEA estimation based on total by market

<sup>2</sup>Bentley, Bugatti, Lamborghini, and MAN

<sup>3</sup>Includes Abarth

<sup>4</sup>Dodge, Maserati, and RAM

Source: ACEA

Mercato auto Europa: situazione stagnante ad ottobre (+0,1%). Nei primi 10 mesi 2024 crescita dello 0,9% | 7

**NEW CAR REGISTRATIONS BY MANUFACTURER  
EUROPEAN UNION**

	OCTOBER					JANUARY-OCTOBER				
	% share <sup>1</sup>		Units		% change	% share <sup>1</sup>		Units		% change
	2024	2023	2024	2023	24/23	2024	2023	2024	2023	24/23
<b>Volkswagen Group</b>	28,7	24,9	248.535	212.943	+16,7	26,7	26,1	2.361.481	2.294.253	+2,9
Volkswagen	11,4	9,5	98.455	81.683	+20,5	10,9	10,9	965.859	955.764	+1,1
Skoda	6,9	5,5	60.078	47.401	+26,7	6,1	5,5	542.551	481.000	+12,8
Audi	4,9	5,6	42.864	48.222	-11,1	4,9	5,4	433.772	477.895	-9,2
Seat	2,6	1,6	22.158	13.566	+63,3	2,2	2,0	197.137	178.800	+11,5
Cupra	2,0	1,7	17.183	14.369	+19,6	1,7	1,6	149.644	136.784	+9,4
Porsche	0,9	0,9	7.514	7.324	+2,6	0,8	0,7	67.551	60.575	+11,5
Others <sup>2</sup>	0,0	0,0	283	378	-25,0	0,1	0,1	4.965	5.455	-9,0
<b>Stellantis</b>	15,1	18,4	130.986	157.625	-16,9	17,0	18,4	1.506.185	1.618.265	-6,9
Peugeot	5,8	5,2	49.866	44.341	+12,5	5,4	5,6	478.687	493.421	-3,0
Opel/Vauxhall	3,0	3,1	26.218	26.779	-2,1	3,2	3,4	286.942	301.014	-4,7
Citroen	2,3	3,6	19.649	30.416	-35,4	3,2	3,3	281.362	289.978	-3,0
Fiat <sup>3</sup>	2,0	3,8	17.577	32.661	-46,2	2,9	3,5	256.626	308.318	-16,8
Jeep	1,2	1,4	10.339	11.809	-10,9	1,2	1,2	102.185	101.879	+0,3
Alfa Romeo	0,4	0,5	3.245	4.020	-19,3	0,4	0,5	34.424	39.593	-13,1
Lancia/Chrysler	0,1	0,5	877	4.238	-79,3	0,4	0,4	31.021	37.836	-18,0
DS	0,3	0,3	2.783	2.996	-7,1	0,3	0,5	30.634	39.725	-22,9
Others <sup>4</sup>	0,0	0,1	432	565	-23,5	0,0	0,1	4.304	6.501	-33,8
<b>Renault Group</b>	10,9	11,2	94.149	95.600	-1,5	10,8	10,9	952.361	955.341	-0,3
Renault	5,9	6,0	51.421	51.621	-0,4	5,8	5,9	509.403	518.589	-1,8
Dacia	4,9	5,1	42.466	43.704	-2,8	5,0	4,9	439.968	434.171	+1,3
Alpine	0,0	0,0	262	275	-4,7	0,0	0,0	2.990	2.581	+15,8
<b>Toyota Group</b>	8,5	7,4	74.033	63.061	+17,4	8,0	6,9	708.154	607.847	+16,5
Toyota	7,9	6,9	68.572	59.469	+15,3	7,5	6,5	661.257	573.345	+15,3
Lexus	0,6	0,4	5.461	3.592	+52,0	0,5	0,4	46.897	34.502	+35,9
<b>Hyundai Group</b>	7,6	8,7	65.633	74.511	-11,9	7,9	8,5	703.598	746.658	-5,8
Hyundai	3,9	4,2	33.564	35.742	-6,1	4,0	4,1	357.667	358.857	-0,3
Kia	3,7	4,5	32.069	38.769	-17,3	3,9	4,4	345.931	387.801	-10,8
<b>BMW Group</b>	7,0	6,8	60.832	58.101	+4,7	6,7	6,6	589.582	583.582	+1,0
BMW	6,1	5,6	52.673	47.797	+10,2	5,8	5,4	509.765	475.076	+7,3
Mini	0,9	1,2	8.159	10.304	-20,8	0,9	1,2	79.817	108.506	-26,4
<b>Mercedes-Benz</b>	5,5	5,6	47.815	48.292	-1,0	5,2	5,4	461.810	477.803	-3,3
Mercedes	5,5	5,4	47.768	45.997	+3,9	5,1	5,2	450.803	455.923	-1,1
Smart	0,0	0,3	47	2.295	-98,0	0,1	0,2	11.007	21.880	-49,7
<b>Ford</b>	3,0	3,3	26.013	28.255	-7,9	3,0	3,5	262.410	306.836	-14,5
<b>Volvo Cars</b>	2,7	2,2	23.217	18.705	+24,1	2,6	2,0	233.933	174.635	+34,0
<b>Tesla</b>	1,3	1,6	11.088	14.032	-21,0	2,2	2,5	192.661	217.455	-11,4
<b>Nissan</b>	1,7	2,0	14.460	16.748	-13,7	1,9	1,8	167.414	161.937	+3,4
<b>Suzuki</b>	1,5	1,6	13.400	14.021	-4,4	1,7	1,5	148.519	129.033	+15,1
<b>SAIC Motor</b>	1,4	1,5	12.014	12.943	-7,2	1,4	1,3	124.956	113.949	+9,7
<b>Mazda</b>	1,2	1,4	10.318	11.928	-13,5	1,3	1,4	114.620	121.209	-5,4
<b>Jaguar Land Rover Group</b>	0,4	0,6	3.897	5.515	-29,3	0,6	0,7	52.275	58.136	-10,1
Land Rover	0,4	0,5	3.637	4.685	-22,4	0,5	0,6	47.484	49.266	-3,6
Jaguar	0,0	0,1	260	830	-68,7	0,1	0,1	4.791	8.870	-46,0
<b>Mitsubishi</b>	0,5	0,4	3.930	3.600	+9,2	0,6	0,4	49.329	32.078	+53,8
<b>Honda</b>	0,4	0,4	3.588	3.774	-4,9	0,4	0,3	34.015	26.556	+28,1

<sup>1</sup>ACEA estimation based on total by market

<sup>2</sup>Bentley, Bugatti, Lamborghini, and MAN

<sup>3</sup>Includes Abarth

<sup>4</sup>Dodge, Maserati, and RAM

Source: ACEA



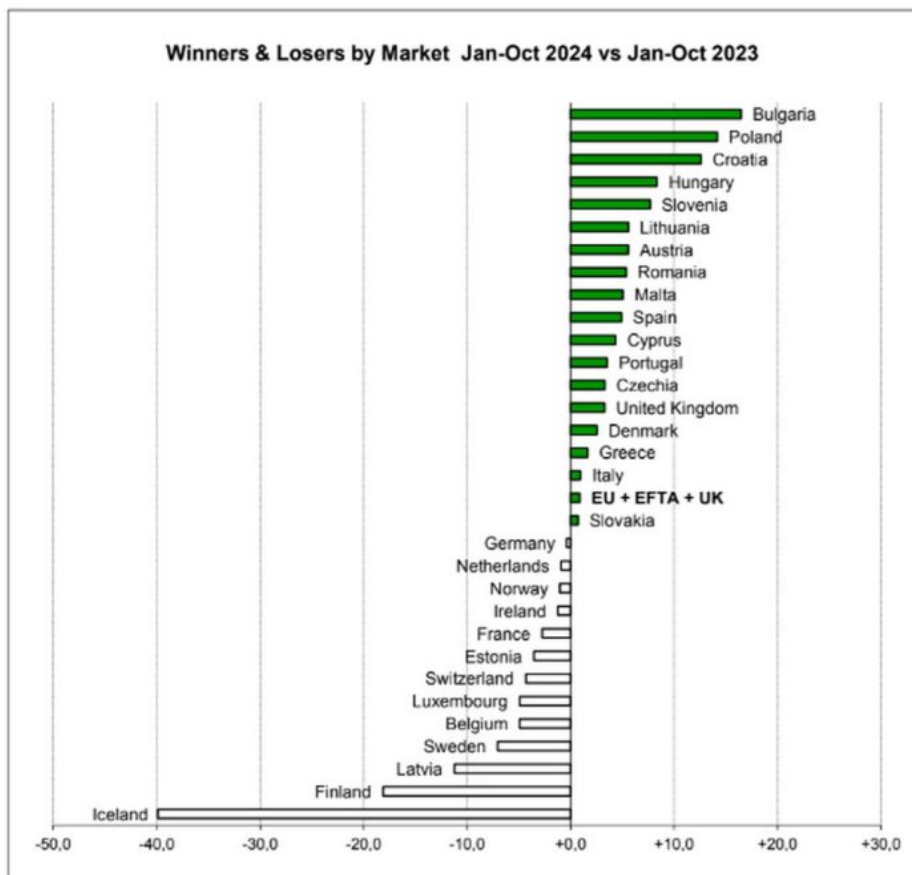


Mercato auto Europa: situazione stagnante ad ottobre (+0,1%). Nei primi 10 mesi 2024 crescita dello 0,9% | 9



Countries	Jan-Oct 24/23 % Chg
Bulgaria	+16,5
Poland	+14,2
Croatia	+12,6
Hungary	+8,4
Slovenia	+7,7
Lithuania	+5,6
Austria	+5,6
Romania	+5,4
Malta	+5,1
Spain	+4,9
Cyprus	+4,3
Portugal	+3,5
Czechia	+3,3
United Kingdom	+3,3
Denmark	+2,5
Greece	+1,7
Italy	+0,9
<b>EU + EFTA + UK</b>	<b>+0,9</b>
Slovakia	+0,7
Germany	-0,4
Netherlands	-0,9
Norway	-1,0
Ireland	-1,2
France	-2,7
Estonia	-3,5
Switzerland	-4,3
Luxembourg	-4,9
Belgium	-4,9
Sweden	-7,0
Latvia	-11,2
Finland	-18,1
Iceland	-39,9

Fonte: ACEA



Mercato auto Europa: situazione stagnante ad ottobre (+0,1%). Nei primi 10 mesi 2024 crescita dello 0,9% | 10



Countries	October 24/23 % Chg
Estonia	+54.9
Lithuania	+36.7
Norway	+29.4
Croatia	+20.5
Hungary	+19.1
Poland	+17.6
Austria	+16.5
Slovenia	+16.2
Slovakia	+14.8
Netherlands	+13.7
Portugal	+10.3
Ireland	+9.6
Czechia	+9.0
Denmark	+8.9
Latvia	+8.1
Spain	+7.2
Germany	+6.0
Bulgaria	+3.0
Romania	+1.4
Luxembourg	+0.2
<b>EU + EFTA + UK</b>	<b>+0,1</b>
Sweden	+0.0
Belgium	-5.5
United Kingdom	-6.0
Switzerland	-7.9
Finland	-8.0
Italy	-9.1
Malta	-9.4
France	-11.1
Cyprus	-13.9
Greece	-14.3
Iceland	-29.0



© riproduzione riservata pubblicato il 25 / 11 / 2024