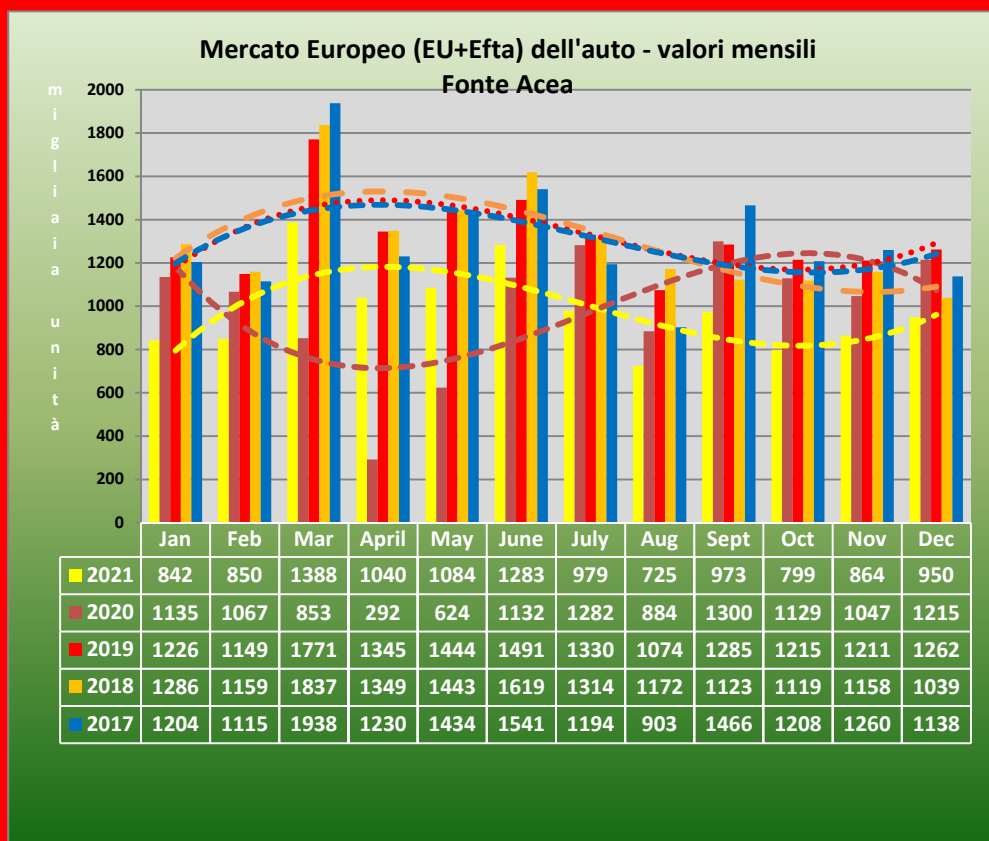


Mercato Europeo dell'auto. Immatricolazioni a dicembre 2021

Peggiora ancora a dicembre (-21,7%) la flessione del mercato Europeo dell'auto (UE+Efta+UK). Nel totale dell'anno + 1,5% le immatricolazioni sull'anno scorso.

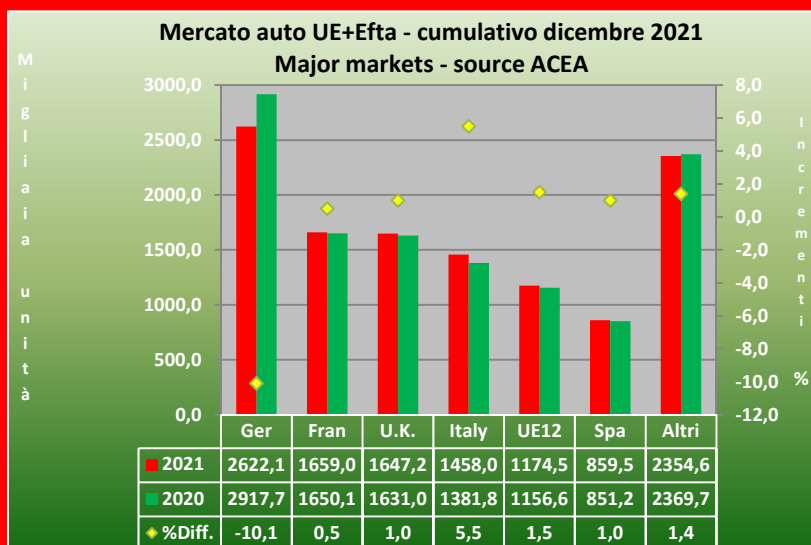


Secondo i dati diffusi dall'ACEA, l'Associazione dei Costruttori Europei, a dicembre le immatricolazioni di autovetture nuove nell'area EU+EFTA+UK sono state pari a 950.218 unità contro le 1.214,062 unità nello stesso mese dell'anno scorso (-21,7%). L'anno si chiude con una diminuzione dell'

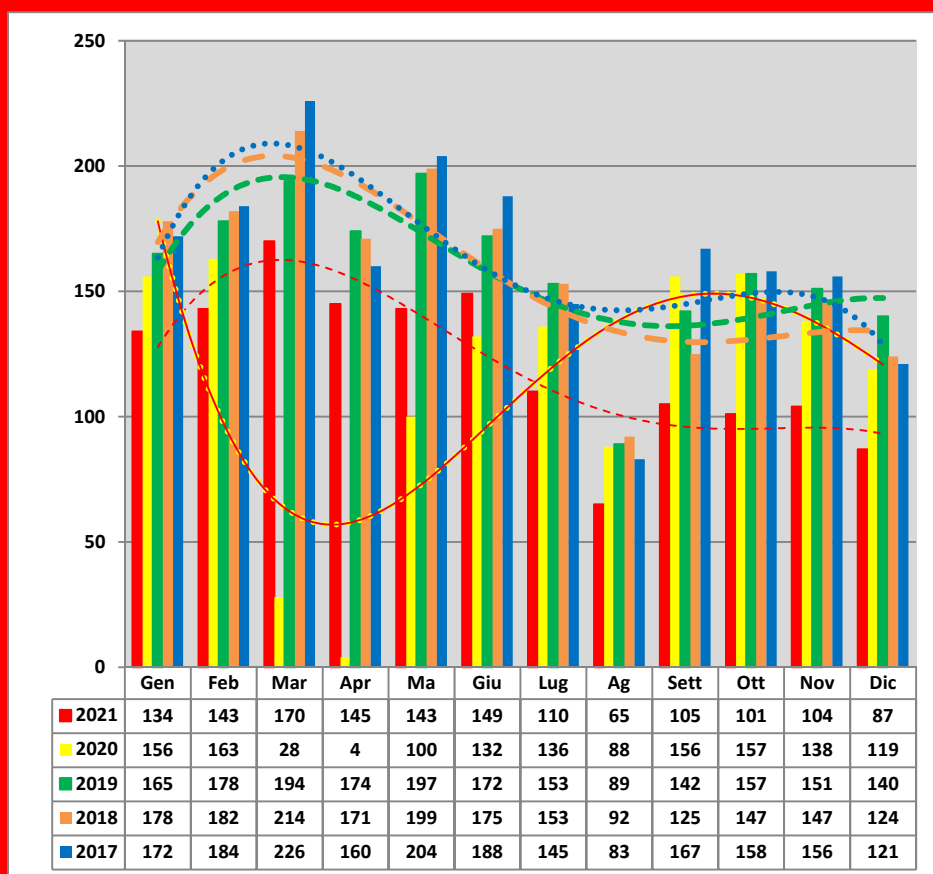
1,5% sullo scorso anno a 11.774.885 unità immatricolate.

A fianco la situazione nei major markets a fine dicembre 2021

Per quanto riguarda l'Italia in particolare, si conferma anche a dicembre la pesante la situazione del mercato dell'auto: -27,5% nel mese. Nel totale dell'anno sono state immatricolate 1.451.952 unità, il 5,5% in più dell'anno scorso, ma il 23,9% in meno rispetto ai volumi del 2019.



Monthly registrations trend. ('000 units) Source Min. Trasporti / Anfia / Unrae



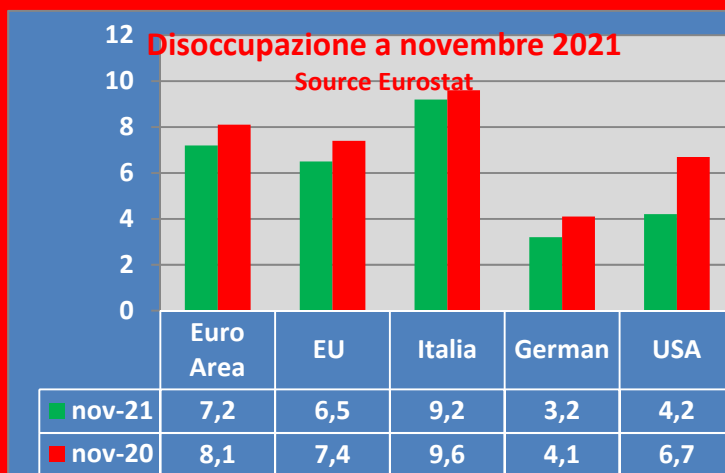
Secondo l'Anfia "Il 2021 — un anno indiscutibilmente difficile per il mercato dell'auto, apertosi in piena pandemia e ostacolato dai problemi di approvvigionamento e rincari delle materie prime, a cui si è affiancata una preoccupante crisi della logistica e, in tempi più recenti, un'impennata dei costi dell'energia — si chiude, così, con poco meno di 1,5 milioni di unità immatricolate, in recupero rispetto al 2020 (+5,5%), ma ancora molto lontano dai livelli pre-covid del 2019 (-23,9%). Riguardo alle prospettive 2022 per le materie prime, se per l'acciaio la situazione è probabilmente destinata a migliorare nel corso dei prossimi mesi, per i microchip occorrerà attendere almeno fino al 2023 e anche

sul fronte della logistica non vedremo così rapidamente un ritorno alla normalità.

Purtroppo, inespugnabilmente, la Legge di Bilancio 2022 approvata lo scorso 30 dicembre non prevede alcuna misura pluriennale di incentivazione all'acquisto di autovetture a zero e a bassissime emissioni né altre misure a supporto della graduale ripresa del comparto e, soprattutto, della transizione ecologica ed energetica che sta affrontando.

Da parte sua l'Unrae. “ribadisce il forte sconcerto per la decisione delle Istituzioni di non assegnare nella Legge di Bilancio le risorse economiche necessarie per incentivare il mercato dell’auto con un piano triennale. Finora, le pur scarse risorse destinate con interventi “stop and go” hanno avuto un impatto positivo nel promuovere la mobilità elettrica: le immatricolazioni di veicoli full-electric, plug-in hybrid e hybrid sono, infatti, aumentati del 274% nell’ultimo anno e mezzo, con indubbio impatto positivo sul rinnovo del parco e sulla riduzione emissioni”.

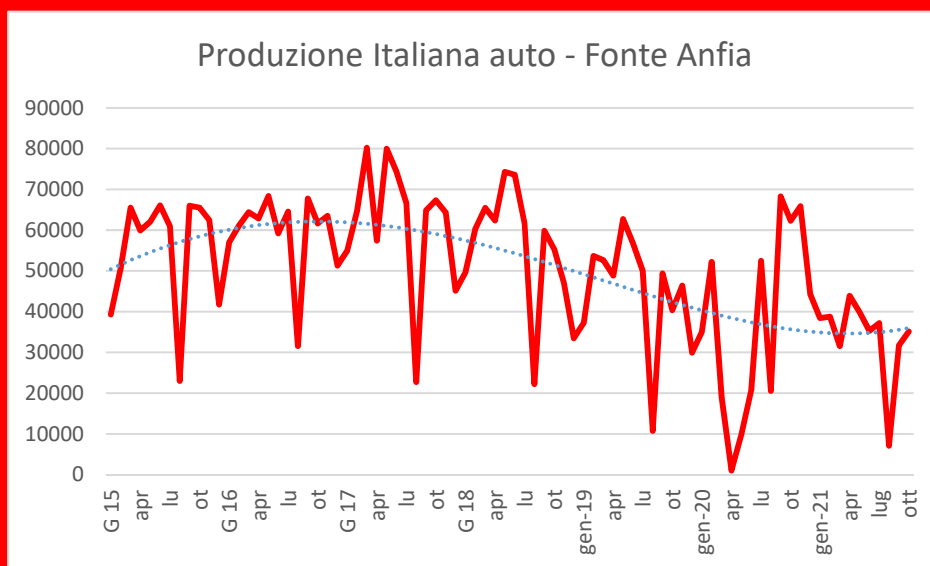
“L’assenza di una strategia almeno di medio periodo, con un piano di interventi organico – aggiunge Crisci – farà ricadere i costi economici della transizione sui consumatori, e i costi sociali sui lavoratori di un comparto che genera un fatturato commisurabile al 20% del Pil”



La disoccupazione è scesa al 9,2% in novembre rispetto al 9,4% di ottobre; era stata del 9,6% in novembre 2020. La disoccupazione giovanile è scesa al 28% rispetto al 28,2% di ottobre; era del 30,7% l’anno scorso.

Per quanto riguarda il settore dell’automotive nel suo complesso, secondo i dati preliminari dell’Anfia, nei primi dieci mesi dell’anno la produzione domestica di autovetture, pur in

discesa negli ultimi quattro mesi, è salita del 5,3% rispetto allo scorso anno.



La quota di veicoli a gas è scesa al 9,9% di dicembre dall'11% di novembre e al 9,1% di dicembre 2019. Assieme ai veicoli elettrici e ibridi, la quota dei veicoli a trazione alternativa al petrolio è stata a dicembre del 53,4% rispetto al 54,1% di novembre, grazie esclusivamente ai veicoli elettrici. In dicembre la quota del diesel è stata del 20,6%. I veicoli a benzina si sono attestati al 26%.

Emilio di Camillo – Centro Studi Subalpino – gennaio 2022