

Auto, immatricolazioni Ue -3,1% crollo Tesla del 40,1% a febbraio

Filomena Greco



TORINO

L'unico segnale positivo sul mercato auto in Europa arriva dal dato sulle immatricolazioni di auto elettriche, cresciute a febbraio del 26% nell'area (Ue più Efta e Uk) e del 31% da inizio anno, consolidando la quota di bev (full electric) al 16,9% contro il 12,5% di inizio 2024. Una forte spinta arriva dal mercato anglosassone (+41,6% da inizio anno, con una quota di elettriche che ha raggiunto il 22,8% di market share) e dalla Germania, che registra per questa tipologia di motorizzazione, un aumento delle immatricolazioni del 30%, dopo un lungo periodo di stasi. Anche in Italia le elettriche sono aumentate, ma non si supera la quota del 5%. In questa cornice nella quale i volumi continuano a scendere, il mercato resta debole, ma le full electric prendono piede, c'è chi piange e chi invece esulta.

Stellantis arretra, tonfo di Tesla

Tra i car maker, ai vertici della classifica, Stellantis segna un calo pesante dei volumi, del 16%, con tutti i marchi, tranne Jeep e Alfa Romeo, in perdita. Volkswagen invece, grazie alle buone performance del marchio principale, oltre che di Seat e Cupra, cresce del 4%. In fondo alla classifica invece si fa notare il tonfo di Tesla che non solo non trae giovamento dalla spinta verso l'alto delle immatricolazioni di auto elettriche, ma perde nel mese il 40% dei volumi, il 42,6% da inizio anno. Un lento scivolare, mese dopo mese che ha portato la creatura di Elon Musk a perdere un punto di quota di mercato e a scendere sotto l'1,5% di market share. All'opposto i cinesi di Saic Motor archiviano un altro mese di forte crescita (+26,1%) e conquista da inizio anno il 2% di quota di mercato, dietro a Nissan e Volvo. Da inizio anno Volkswagen migliora il suo market share dal 25 al 26,8% mentre Stellantis scende dal 18,4 al 15,8%. Renault cresce in volumi del 10,8% nel mese e dell'8,2 da inizio anno, attestandosi a quota 10,5% di market share. È stato un inizio di anno piatto anche per

i brand lusso, con Bmw che cresce lievemente, come Audi, mentre Mercedes e Volvo riducono i volumi, quest'ultima del 15% nel mese e del 12% da inizio anno.

Il mercato arranca

Anche a febbraio dunque continua la debolezza del mercato europeo -3,1 % dopo il -2,1% registrato a gennaio. Nell'area le nuove autovetture il mese scorso sono state 963.540. I primi due mesi dell'anno i volumi decrescono del 2,6% rispetto allo stesso periodo del 2023, a quota un milione 959.580, il 17,5% in meno rispetto al periodo precedente la pandemia. In questo contesto i principali mercati europei hanno registrato cali ancora più pesanti come in Italia (-6,2%), in Francia e soprattutto Germania (-6,4%), il mercato che maggiormente pesa in valore assoluto. La Spagna ha invece archiviato un aumento delle immatricolazioni dell'8,4%. Sul fronte delle motorizzazioni, tre dei quattro mercati più grandi dell'Ue, che rappresentano il 64% di tutte le immatricolazioni di auto elettriche a batteria, hanno registrato solidi guadagni a due cifre in questa categoria di motorizzazione: Germania (+41%), Belgio (+38%) e Paesi Bassi (+25%), in contrasto con la Francia, che invece ha visto un leggero calo dell'1,3%. Tra le conseguenze di una domanda "bloccata" in Europa c'è il fatto che, come fa notare Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor, «in questa fase post-pandemica il mercato è sempre più sostenuto dagli acquisti delle aziende mentre per i privati diventa sempre più difficile».

Il confronto in Ue

«L'Europa sta scontando nuovamente le performance negative di quasi tutti i maggiori mercati – afferma Roberto Vavassori, Presidente di Anfia - ma l'apertura sottotono del 2025 non è una sorpresa, perché tanti sono i fattori di incertezza, non solo legati alla transizione ecologica, ma anche al cambiamento degli equilibri geopolitici globali, che influenzano negativamente il mercato». Quanto all'azione correttiva avviata dalla Commissione su multe e decarbonizzazione, con il Piano presentato il 5 marzo, non è considerata sufficiente a garantire sostegno all'industria e al mercato europeo dell'auto. «Il piano per l'auto deve essere rivisto nei contenuti e nella forma, mettendovi alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale» sottolinea Vavassori. «La totale assenza di incentivi per le vetture a zero e bassissime emissioni, sia a livello europeo che nazionale - sottolinea Andrea Cardinali direttore di Unrae - continua a rappresentare un freno significativo per la transizione energetica del mercato italiano, dove persistono gravi anomalie strutturali, come l'elevato costo dell'energia e l'insufficiente capillarità delle infrastrutture di ricarica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA