

Il mercato auto in Europa chiude il 2025 a quota +2,4%

Filomena Greco

TORINO

Il mercato auto europeo archivia un 2025 in lieve crescita, +2,4% sul 2024, ma con un gap del 16% rispetto ai volumi della fase pre-Covid. L'Europa dunque recupera a fatica le immatricolazioni perse dopo il Covid e vive ancora un momento di assestamento rispetto al piano europeo di decarbonizzazione del settore, con le proposte della Commissione fatte a dicembre sugli obiettivi 2035 - zero emission per il 90% delle auto immatricolate, il resto della quota frutto di un mix tra carburanti e acciaio green - e il piano su Local content e Made in Europe, invece, atteso per febbraio.

Tra i principali mercati europei, la Spagna registra la performance più vivace, vede crescere le immatricolazioni nell'anno del 12,9% e porta così il gap rispetto al 2019 sotto la soglia del 10%, il Regno Unito chiude con il 3,5% di immatricolazioni in più nel 2025, la Germania si ferma a +1,4%, mentre Italia e Francia registrano risultati in calo, rispettivamente del 2,1% e del 5%. Proprio la Francia è il paese che resta più distante dai volumi pre-Covid - meno 26,3% - seguita dall'Italia a -20,5% sul 2019.

Quanto alle motorizzazioni, fa notare Unrae (l'Associazione case automobilistiche estere), nonostante la spinta degli incentivi sulle vetture elettriche pure (Bev), l'Italia si posiziona all'ultimo posto per penetrazione dei modelli elettrici, con il 12,6% dell'immatricolato tra full electric (6,2%) e Plug in (6,4%) a fronte di una media europea che sfiora il 30% tra Bev (19,5%) e Plug in (9,6%).

Il quadro complessivo del mercato dell'auto dell'Europa Occidentale «continua a destare grande preoccupazione – sottolinea Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor – e ciò perché non si vede come e quando l'Unione Europea intenda superare la gravissima crisi del suo settore». Anfia, l'associazione delle imprese della filiera auto, definisce «inefficace» la proposta della Commissione europea di revisione del Regolamento CO2 per gli autoveicoli leggeri e chiede l'estensione della flessibilità sulle sanzioni a 5 anni,

l'abbassamento dei target «affinché restino ambiziosi ma realistici», maggiore spazio alla neutralità tecnologica prima del 2035 e l'introduzione di un carbon correction factor.

«Considerata la complessità del processo di decarbonizzazione del trasporto su strada - scrive in una nota Anfia - è impensabile realizzarlo soltanto attraverso l'imposizione di target all'industria. Occorre agire anche sul parco circolante europeo incentivandone in maniera strutturale il rinnovo». Tra le misure proposte dalla Commissione, c'è quella sulle flotte aziendali, con la possibilità per gli Stati membri, dal 2030, di imporre che una quota delle nuove immatricolazioni in capo a grandi imprese sia costituita da veicoli a zero o basse emissioni. Nel 2025 - fa notare Unrae - la quota Bev negli altri 30 Paesi europei ha raggiunto il 21,2%, quasi 3 volte e mezzo superiore a quella italiana. Per Unrae, la strada è quella fiscale: «Anche l'Italia - sottolinea il direttore Andrea Cardinali - deve fare la propria parte per non rimanere fanalino di coda nel continente europeo. È necessario puntare a raggiungere la media europea, per evitare di essere considerati un mercato "di serie B"».

Tra le case produttrici, Volkswagen chiude il 2025 con un aumento dei volumi del 5% mentre Stellantis perde il 3,9%, con Alfa Romeo che aumenta le vendite di oltre il 30%, unico brand con una performance positiva. Renault migliora i volumi del 5,9% e supera nell'anno la quota di mercato del 10%. Tra i brand lusso, va bene Bmw mentre Mercedes resta sui livelli del 2024. Toyota perde il 6,9% dei volumi e scende sotto la quota del milione di autovetture immatricolate. Primo tra i player cinesi è Saic Motor, con il 2,3% di quota di mercato e volumi in crescita del 24% mentre Byd raggiunge l'1,4% di market share e moltiplica per 3,5 i volumi di vendita. Tesla perde in un anno 0,7 punti di market share e si attesta a quota 1,8%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA