ADOBESTOCK

Produzione auto. Ancora in caduta nel mese di giugno le immatricolazioni europee

Industria dell'auto in panne, solo i bonus spingono la Francia

AUTOMOTIVE

Immatricolazioni di giugno ancora in calo del 24,1% nel Vecchio Continente

Spagna a meno 50,9% nei 6 mesi, l'Italia a -46,1% e la Germania a -34,5%

Filomena Greco
TORINO

Resta in panne il mercato europeo dell'auto anche nel mese di giugno, con volumi in calo di un quarto rispetto al 2019 (-24,1%) e immatricolazioni a quota -39,5% da inizio anno. Il mese scorso sono state un milione e 131mila le autovetture registrate sul mercato europeo (con Uk e area Efta), 5 milioni e 101mila da inizio anno, con i principali mercati ancora in pesante frenata: la Spagna cala del 50,9% rispetto al 2019, l'Italia del 46,1%, la Francia del 38,6 e la Germania del 34,5%. In un contesto che resta molto difficile dal punto di vista della domanda, fa eccezione la Francia che il mese scorso ha visto crescere le immatricolazioni dell'1,2% su giugno 2019. Merito degli incentivi voluti dal presidente Emmanuel Macron che ha varato con il suo Governo un piano da 8 miliardi a sostegno dell'industria dell'auto. Per il mercato europeo, la perdita di volumi, come sottolinea Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia, «equivale ad una perdita di circa 3,3 milioni di auto e nei major market la contrazione risulta superiore alla media europea, a quota -42%, pari ad un delta negativo di 2,56 milioni di autovetture vendute».

In soccorso dell'automotive sono andati tutti i principali mercati europei, oltre alla Francia la Germania (4,5 miliardi), la Spagna (3,7 miliardi) e anche l'Italia che con il Decreto Rilancio, che fino al 31 dicembre ha rafforzato i bonus per l'acquisto di auto alla spina, elettriche e plug in e ha introdotto aiuti (fino a 3.500 euro) per le Euro 6 con motorizzazioni tradizionali, con emissioni fino a 110 g/km. L'emendamento approvato ha messo sul piatto 50 milioni per finanziare la misura. Risorse assai limitate rispetto ai partner europei e senza l'ombra di una politica industriale a sostegno delle filiere. Lo dicono chiaramente le associazioni di settore. «Le pochissime risorse al momento stanziate darebbero un contributo del tutto insufficiente alla ripartenza del mercato» dice Scudieri. La speranza è che il Decreto atteso ad agosto possa rinforzare il sistema di aiuti. A questo però deve aggiungersi «la definizione di un piano di politica industriale non solo per governare gli effetti della pandemia, ma anche per proseguire nella transizione tecnologica in atto, intervenendo a supporto degli investimenti delle imprese in ricerca, innovazione e capitale umano e favorendo le aggregazioni e in generale la crescita dimensionale delle aziende».

Incentivi a confronto

La Francia ha stanziato oltre 1,3 miliardi in incentivi all'acquisto di vetture e sostegni per la rottamazione, da un massimo di 7mila euro per auto elettriche con prezzo fino a 45mila euro fino a 3mila euro per autoveicoli ad alimentazione tradizionale, a fronte della rottamazione di un'auto immatricolata prima del 2006 (benzina) o del 2011 (diesel). La Germania ha previsto aiuti pari a 6mila euro per l'acquisto di auto alla spina (elettriche e plug in) escludendo incentivi per le Euro 6, ma ha introdotto misure – fino a 1,2 miliardi – per favorire il rinnovo delle flotte di truck e bus, accanto alla rottamazione di veicoli pesanti. Infine la Spagna, che ha stanziato 100 milioni per sostenere l'acquisto di ricaricabili, con incentivi fino a 5.500 euro, e 250 milioni sotto forma di contributi per la rottamazione validi anche per i commerciali.

«La distanza del nostro Paese dagli altri major markets – fa notare Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae – è evidente nel tasso di penetrazione ancora marginale dei veicoli a ricarica esterna, al di sotto del 3% in giugno, pari a circa 1/3 di quelli di Regno Unito, Francia e Germania, benché incentivati ormai da 16 mesi. È dunque necessario accelerare l'nstallazione capillare di infrastrutture di ricarica in ambito sia urbano che autostradale».

Le case automobilistiche

In un contesto di mercato assai difficile tutte le principali case produttrici perdono dal 30 al 40% dei volumi. Fca in particolare perde il 28% delle immatricolazioni nel mese di giugno, ma da inizio anno il calo resta pesante e supera il 45%, con una quota di mercato scesa dal 6,4 al 5,7, accanto a Toyota (5,9) e al Gruppo Daimler (6). Proprio il Gruppo Toyota contiene la flessione sul mercato, con un -27,9% da inizio anno rispetto a percentuali di calo superiori come ad esempio per Volkswagen (-36,1), Psa (-45,4%). Nel mese però fanno meglio del mercato il Gruppo Renault (-16,3%), Daimler (-19,2%) e la stessa Toyota, che perde "soltanto" il 13,5% delle immatricolazioni, mentre tra i brand segnano la ripresa Porche e Volvo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sei mesi shock per i veicoli commerciali

TRASPORTI

Volumi in calo del 36% ma a giugno la flessione si ridimensiona al -5,8%

TORINO

La crisi colpisce in maniera dura anche il mercato dei veicoli commerciali, con una perdita dei volumi del 36% nel primo semestre dell'anno. Il settore, che non potrà beneficiare di incentivi statali per l'acquisto di nuovi mezzi, soffre, anche se meno dell'automobile. Nel mese di giugno, con la ripresa delle principali attività e della logistica, le immatricolazioni dei commerciali leggeri (fino a 3,5 t) hanno segnato un calo del 5,8% come rileva la elaborazione curata dall'Unrae. La forte contrazione delle vendite nei mesi del lockdown (-71% a marzo e -90% ad aprile) e a maggio (-33%) ha dunque rallentato. Da gennaio la flessione è stata del 36% con 61.749 immatricolazioni contro le 96.433 del primo semestre 2019. Le motorizzazioni diesel – dato di maggio – calano del 42,5% ma il gasolio conferma una quota di mercato all'88,7%, benzina e metano flettono di oltre il 50%, il Gpl cala del 76,5% e le elettriche del 21,8%. Unica eccezione, i veicoli ibridi che immatricolano 1.186 unità rispetto alle 55 di un anno fa, guadagnando il 2,6% di quota e superando il Gpl. Frenano anche i commerciali pesanti (oltre 3,5 t) che perdono da inizio anno il 33% dei volumi ma con una differenza importante, che emerge dai dati elaborati dall'Anfia: il mese di giugno (-48%) non ha recuperato volumi nonostante la ripresa delle attività. Le immatricolazioni di rimorchi hanno perso da inizio anno un terzo dei volumi ma a giugno hanno invertito la rotta.

«Il paese sta cercando di tornare a livelli più regolari di operatività, ma lo scenario d'incertezza non giova alla domanda interna e agli investimenti delle aziende» sottolinea Michele Crisci, presidente della Associazione delle case automobilistiche estere. A sostenere una ripresa della domanda non sono sufficienti i contributi 2019-2021 per gli investimenti nell'autotrasporto, «che interessano la sola fascia dei veicoli commerciali più pesanti – spiega Crisci – e che ancora devono completare l'iter di approvazione». Senza misure strutturali come gli incentivi per l'acquisto di veicoli nuovi e senza l'aumento del credito d'imposta dal 6 al 12%, il mercato chiuderà nel 2020 – secondo le stime Unrae – con un calo del 26% dei volumi. Per Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia, «le aziende dell'autotrasporto, spiazzate da una crisi senza precedenti, ritardano gli investimenti, rendendo faticosa anche la ripartenza della filiera produttiva». L'associazione a cui fanno capo le aziende dell'automotive suggerisce un'altra forma di incentivazione, «l'adozione, da parte delle concessionarie autostradali, di politiche di pricing a favore di veicoli commerciali ad alimentazioni alternative, come già avviene in Germania e come si sta sperimentando in Lombardia».

Le fabbriche italiane hanno all'attivo nel primo trimestre una produzione di commerciali leggeri pari a 63.422, il 18,8% in meno rispetto allo stesso periodo di un anno fa, mentre sono stati 10.626 gli autocarri prodotti, il 30% in meno rispetto al 2019. Risultati che registrano già un primo impatto della pandemia ma che in generale fanno emergere una frenata produttiva già in atto. Il rischio, dunque, è che al problema di mercato si affianchi un tema più industriale per un settore importante, che esporta oltre l'80% della produzione. È quanto sta emergendo ad esempio nella discussione sul piano di ristrutturazione di Cnh Industrial, in particolare per lo stabilimento Iveco di Brescia dove si producono gli Eurocargo. Il calo dei volumi ha congelato il piano di investimenti previsto dall'accordo del 20 marzo, con il trasferimento a Brescia di una serie di lavorazioni per saturare lo stabilimento. «Il polo di Brescia arriva già da un processo di ristrutturazione e ora il rilancio del sito è messo in discussione. Aspettiamo che il Mise convochi un tavolo per questa che rischia di diventare una vera e propria crisi industriale».

—**F. Gre.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

-90%
la contrazione
Vendite in fortissima contrazione ad aprile (a marzo era stata del 71%).

61.749
le immatricolazioni
Registrate di veicoli commerciali da gennaio a giugno 2020

96.433
le immatricolazioni
Nel primo semestre del 2019

STUDIO ACCREDIA-PROMETEIA

Certificati, ispezioni e collaudi fanno crescere di 11 miliardi il Pil

Il solo valore di mercato è di 4,2 miliardi e gli occupati sono 33mila

Laura Cavestri
MILANO

Certificazioni, ispezioni, collaudi e tarature. Sono ostacoli burocratici o "investimenti" in qualità che fanno crescere il Pil? E, in quest'ultimo caso, di quanto? A fare due conti è l'Osservatorio di Accredia – l'ente che riunisce tutti gli enti di certificazione e i laboratori – che, assieme a Prometeia ha presentato, in questi giorni a Roma, un primo tentativo di analizzare gli effetti che i controlli e i "bollini" di qualità e conformità hanno sulla crescita di valore dei prodotti e, quindi, sull'aumento del Pil.

Secondo la ricerca, negli ultimi 5 anni le attività di certificazione, ispezione, prova e taratura, svolte da organismi e laboratori accreditati da Accredia, hanno contribuito alla crescita dell'economia italiana per un ammontare di circa 11 miliardi di euro, pari al 16% dell'incremento nei principali settori di manifattura, costruzioni e servizi tra 2013 e 2018.

Solo i benefici ambientali e sociali prodotti ammontano, in media, a 1,3 miliardi di euro l'anno. Di questi, un risparmio di oltre 500 milioni è attribuibile alle certificazioni ambientali ed energetiche; oltre 400 milioni derivano dalle attività del sistema di controllo sui beni alimentari; 300 milioni è il risparmio dei costi sociali per minori e meno gravi infortuni grazie ai sistemi di gestione sulla sicurezza del lavoro. Mentre il valore di mercato delle attività di certificazione, ispezione, prova e taratura, svolte dagli oltre 1800 organismi e laboratori accreditati, che hanno una base occupazionale di 33mila addetti, è di circa 4,2 miliardi di euro. Secondo l'analisi Accredia-Prometeia, poi, la certificazione accreditata di un sistema di gestione contribuisce a far crescere il loro fatturato dal 2% al 18%, in funzione del settore e dello standard tecnico adottato.

«Lo Studio presentato ha dimostrato come l'accreditamento e le valutazioni di conformità rappresentino un valore concreto per il sistema socio-economico – ha dichiarato Giuseppe Rossi, presidente di Accredia –. Le nostre attività garantiscono la sicurezza e la fiducia del mercato e dei consumatori. Ne è stato un esempio il caso dei dispositivi di protezione individuale (mascherine, guanti, ecc.) durante l'emergenza Covid-19, caratterizzata da una carenza di prodotti e da un'offerta polarizzata su pochi Paesi produttori, soprattutto extraeuropei. Molti Dpi sono stati pertanto importati e proprio grazie alla certificazione rilasciata da organismi accreditati è stato possibile identificare quelli realmente efficaci ed eliminare dal mercato quelli che non garantivano sicurezza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FOR YOUR **BUSINESS & BEYOND.**

Stanco di pagare quello che non usi? Con Leasys Miles puoi noleggiare **Alfa Romeo Stelvio** da **399€** al mese, **zero anticipo**, servizi inclusi **e pagare solo i chilometri che percorri.** Ed i primi **1.000 km** sono inclusi nel canone.

Offerta valida per Stelvio 2.2 Turbo Diesel AT8 Super. L'offerta include: 48 mesi e una percorrenza di 1.000 Km. Il cliente pagherà in aggiunta un importo variabile mensile per i km effettivamente percorsi al costo di 0,18 €/km. I km percorsi verranno rilevati attraverso il servizio di info-mobilità Leasys I-Care. Servizi inclusi : copertura RCA con penale risarcitoria, tassa di proprietà, assistenza stradale, Servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria; Servizio copertura incendio e furto con penale risarcitoria, Servizio riparazione danni con penale risarcitoria, servizio di infomobilità I-Care; utilizzo di una App gratuita per la gestione dei servizi. Tutti gli importi si intendono iva inclusa. Le immagini riportate sono indicative e non corrispondono necessariamente alla versione indicata nell'offerta di noleggio. Offerta soggetta a disponibilità dei veicoli, all'approvazione di Leasys s.p.a. ed a variazione listini. Offerta valida fino al 31 agosto 2020.

Gamma STELVIO: Consumo di carburante ciclo misto (l/100 km): 5,2 – 9,8; emissioni CO_2 (g/km): 138 – 222. Valori omologati in base al metodo di misurazione/correlazione riferito al ciclo NEDC di cui al Regolamento (UE) 2017/1152-1153, aggiornati alla data del 3 Giugno 2020; valori più aggiornati saranno disponibili presso la concessionaria ufficiale Alfa Romeo selezionata. I valori sono indicati a fini comparativi e potrebbero non riflettere i valori effettivi.

FCA FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES | Jeep