

La pubblicazione dei dati di mercato ha recentemente confermato risultati negativi per tutti i maggiori mercati europei, compresi Spagna e Regno Unito. Secondo ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione Europea allargata e dell'EFTA il mese di luglio ha chiuso a -17,9% con 1.068.433 immatricolazioni e il mese di agosto a -12,1% (731.503 unità immatricolate) rispetto agli stessi mesi del 2009. A luglio, tutti i principali mercati dell'Europa occidentale hanno registrato una flessione a due cifre e anche ad agosto la contrazione dei maggiori paesi risulta significativa. Considerando il progressivo gennaio-agosto 2010, le immatricolazioni in Europa ammontano a 9.300.306 unità, pari al 3% in meno rispetto al pari periodo dello scorso anno.

“Purtroppo i mesi di luglio e agosto, mesi fisiologicamente con volumi più bassi, confermano una situazione pesante per il mercato europeo, dove non si vedono segnali di ripresa - ha commentato Eugenio Razelli, Presidente di ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Automobilistica) - e anche Spagna e Regno Unito, gli unici tra i maggiori mercati dell'Europa occidentale che a giugno avevano riportato un segno positivo, vedono scendere i volumi immatricolati nel bimestre estivo. Sicuramente per la Spagna ha influito in maniera rilevante il termine del piano incentivi Plan 2000E, che ha sostenuto la domanda fin da inizio anno e dato una spinta al rinnovamento del parco in chiave ambientale.

La variazione negativa del 3% registrata dal mercato europeo nel progressivo gennaio-agosto 2010, si allarga ulteriormente se ci confrontiamo con i volumi del pari periodo del 2008, anno che aveva scontato l'inizio della crisi solo negli ultimi mesi.

I primi segnali di ripresa a livello di produzione industriale sono trainati dall'export nei Paesi emergenti e non si sono ancora trasformati in un ritorno occupazionale e in una ripresa della fiducia dei consumatori. Condizioni, queste, che sono le migliori per affrontare i grossi investimenti necessari per sostenere le sfide dei nuovi limiti di emissioni Euro 5 ed Euro 6, e soprattutto la battaglia per il contenimento delle emissioni di CO<sub>2</sub>, a fronte, comunque, di un parco circolante con una grossa percentuale di veicoli di anzianità superiore ai 10 anni (intorno al 30% in Europa e circa il 40% in Italia)”.

© riproduzione riservata  
pubblicato il 21 / 09 / 2010