

Comunicato stampa

**OTTOBRE AI MINIMI PER IL MERCATO AUTO EUROPEO:
-29,3%, IL PEGGIOR RISULTATO DI SEMPRE**

Ad accomunare i maggiori Paesi europei sono le difficoltà generate dalla carenza di semiconduttori, una situazione di stallo che si protrarrà anche nel 2022 e che appesantisce il contesto in cui la filiera si trova ad affrontare la sfida della transizione energetica. A questo proposito, stupisce che il governo italiano, impegnato nella programmazione economica del Paese, non abbia inserito nell'attuale bozza della Legge di Bilancio 2022 alcuna misura a sostegno del settore, né sul fronte dell'offerta, né sul fronte della domanda

Torino, 18 novembre 2021 - Secondo i dati diffusi oggi da ACEA, nel complesso dei Paesi dell'Unione europea allargata all'EFTA e al Regno Unito¹ ad ottobre le immatricolazioni di auto ammontano a 798.693 unità, il 29,3% in meno rispetto ad ottobre 2020.

Nei primi dieci mesi del 2021, i volumi immatricolati raggiungono 9.960.706 unità, con una variazione positiva del 2,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (ma -25,3% rispetto a gennaio-ottobre 2019).

“Ad ottobre prosegue, per il quarto mese consecutivo, dopo le pesanti flessioni del trimestre luglio-agosto-settembre, il trend discendente (-29,3%) del mercato auto europeo, che arriva a toccare i volumi più bassi, per il decimo mese dell'anno, da quando ACEA ha iniziato la rilevazione - afferma Paolo Scudieri, Presidente di ANFIA. La maggior parte dei Paesi registrano cali a doppia cifra, inclusi i cinque major market (compreso UK): l'Italia, che è in quarta posizione per volumi di immatricolazioni, registra la performance peggiore (-35,7%), seguita da Germania (-34,9%), Francia (-30,7%), UK (-24,6%) e Spagna (-20,5%). Per questi cinque mercati, nel complesso, la contrazione delle immatricolazioni, -31,1%, è più severa della media UE e la loro quota complessiva sul totale immatricolato si attesta al 70,6%.

Ad accomunare i maggiori Paesi europei sono le difficoltà generate dalla carenza di semiconduttori, una situazione di stallo che si protrarrà anche nel 2022, che sta mettendo a dura prova la filiera produttiva e distributiva dell'autoveicolo - si pensi che, in un'automobile, il numero dei chip installati va da un minimo di 50 a un massimo di 3.000 circa - rallentando i ritmi delle consegne e destando preoccupazioni anche per il futuro, visto che i veicoli elettrificati, connessi e dotati di sistemi avanzati di assistenza alla guida ne richiederanno un numero via via crescente.

¹ EU 27 + EFTA + Regno Unito (ricordiamo che dal 1° febbraio 2020 il Regno Unito non fa più parte dell'Unione Europea). I dati per Malta non sono al momento disponibili

E' questo il contesto in cui l'industria automotive si trova ad affrontare la sfida della transizione energetica, una transizione di portata epocale di fronte alla quale ci stupisce che il governo italiano, impegnato, in questo momento, nella programmazione economica del Paese, non abbia inserito nell'attuale bozza della Legge di Bilancio 2022 alcuna misura a sostegno del settore, né sul fronte dell'offerta, né sul fronte della domanda, nonostante le varie proposte di intervento discusse al Tavolo Automotive del Ministero dello Sviluppo Economico. Quest'assenza fa dell'Italia l'unico Paese a non avere, in questa fase, misure di incentivazione alla domanda dei veicoli a zero e a basse emissioni secondo una programmazione pluriennale, dopo il recente esaurimento dei fondi dell'Ecobonus e gli ottimi risultati ottenuti sul mercato grazie alla sua applicazione".

In Italia, le immatricolazioni totalizzate ad ottobre 2021 si attestano a 101.015 unità (-35,7%). Nei primi dieci mesi del 2021, si registrano 1.266.629 immatricolazioni complessive, con un incremento del 12,7% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2020, molto bassi per via degli effetti delle misure di contenimento della pandemia. Se confrontati con il 2019, i volumi di gennaio-ottobre 2021 sono in ribasso del 22%.

Secondo gli ultimi dati ISTAT, ad ottobre l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,7% su base mensile e del 3% su base annua (da +2,5% del mese precedente). L'ulteriore accelerazione dell'inflazione è in larga parte dovuta ai prezzi dei Beni energetici (da +20,2% di settembre a +24,9%), sia a quelli della componente regolamentata (da +34,3% a +42,3%), sia ai prezzi di quella non regolamentata (da +13,3% a +15%). In quest'ultimo comparto, guardando all'andamento dei prezzi dei carburanti, accelerano i prezzi del Gasolio (da +17,9% a +23,5%; +3,6% il congiunturale), quelli della Benzina (da +18,4% a +22,1%; +2,9% rispetto al mese precedente), e i prezzi degli Altri carburanti (da +17% a +33%; +13,6% rispetto a settembre).

Analizzando il mercato per alimentazione, le autovetture diesel, in calo ad ottobre del 63,5%, rappresentano il 17,3% del mercato del mese e il 22,7% del mercato nei primi dieci mesi del 2021, quando rappresentano il segmento che ha subito le maggiori perdite (-25%). In flessione anche le vetture a benzina, -47% e 26,1% di quota ad ottobre e -12,3% nei primi dieci mesi, con il 30,4% di quota (9 punti percentuali in meno di gennaio-ottobre 2020). Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa, di contro, rappresentano il 56,6% del mercato di ottobre 2021 e il 46,9% nei primi dieci mesi, in flessione del 3,8% nel mese e in aumento del 97,1% da inizio anno. Le elettrificate sono il 47,4% del mercato di ottobre e il 37,6% nei primi dieci mesi. Tra queste, le ibride non ricaricabili si riducono dell'8,8% ad ottobre e raggiungono il 35,1% di quota, mentre crescono del 122% nel cumulato, con una quota del 28,7%. Le ricaricabili, unico segmento con il segno positivo, in crescita dell'89,2% nel decimo mese dell'anno, raggiungono il 12,3% di quota ad ottobre e l'8,9% nei primi dieci mesi (le ibride plug-in il 5,2% nel mese e il 4,6% nel cumulato, e le elettriche il 7% nel mese e il 4,3% nel cumulato). Infine, le auto a gas rappresentano il 9,2% del mercato di ottobre e

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

il 9,3% nei primi dieci mesi e, tra queste, le vetture Gpl hanno una quota di mercato del 7,8% nel mese e del 7,1% nel cumulato e quelle a metano dell'1,4%, nel mese e del 2,2% nei primi dieci mesi. Le vendite di vetture Gpl calano nel mese (-31,4%), e crescono da inizio anno (+19,5%), mentre quelle a metano ad ottobre si riducono del 44,3% e nel cumulato aumentano dell'8%.

Il **Gruppo Stellantis** ha registrato, in Europa, 165.866 immatricolazioni nel mese di ottobre 2021 (-31,6%) con una quota di mercato del 20,8%. Nel periodo gennaio-ottobre 2021, i volumi ammontano a 2.029.330 unità (+3,2%), con una quota del 20,4% (era 20,3% nei primi dieci mesi del 2020).

La **Spagna** totalizza 59.044 immatricolazioni ad ottobre 2021, il 20,5% in meno rispetto allo stesso mese dello scorso anno e il 37% in meno rispetto ad ottobre 2019.

Nei primi dieci mesi dell'anno, il mercato risulta in crescita del 5,6%, con 706.998 unità immatricolate (ma cala del 33% rispetto a gennaio-ottobre 2019), allontanandosi così dal traguardo del milione di unità.

L'Associazione spagnola dell'automotive ANFAC fa notare che la carenza di microchip e la crisi economica continuano a pesare sulle immatricolazioni di autovetture, soprattutto nel canale dei privati, mentre la vendita di veicoli usati di elevata anzianità è salita alle stelle. La ripresa del lavoro in presenza ha portato ad un aumento della mobilità privata, soprattutto nei grandi centri urbani, dimostrando che l'auto è ancora un'opzione conveniente per i cittadini che, tuttavia, data l'incertezza della situazione attuale, preferiscono optare per veicoli più vecchi e più inquinanti per soddisfare le loro esigenze, mettendo così a rischio gli obiettivi ambientali.

Nel dettaglio, secondo i canali di vendita, il mercato di ottobre risulta ripartito in 31.066 vendite ai privati (-18,2% e 53% di quota), 24.249 vendite alle società (-27,3% e 41% di quota) e 3.729 vendite per noleggio (+29,3% e 6% di quota), mentre nel cumulato è ripartito in 296.387 vendite ai privati (-12% e 42% di quota), 265.578 vendite a società (+6,9% e 38% di quota) e 145.033 vendite per noleggio (+71,6% e 20% di quota).

Le autovetture a benzina rappresentano il 40,3% del mercato di ottobre (-29,6%) e il 46,4% del mercato da inizio anno (-5,6%). A seguire, le vetture ibride non ricaricabili rappresentano il 29,4% del mercato del mese (+32,7%) e il 24,9% nel cumulato (+76,7%). Le auto diesel sono il 17,6% del mercato di ottobre (-51,2%) e il 20% dei primi dieci mesi 2021 (-24,7%), seguite dalle ibride plug-in (7,1% nel mese e 4,8% nel cumulato), dalle elettriche (4% nel mese e 2,5% nel cumulato) e dalle auto a gas (1,6% nel mese e 1,5% nel cumulato).

Le emissioni medie di CO₂ delle nuove autovetture si attestano a 120 g/km a ottobre e 125 g/km nei primi dieci mesi del 2021.

In **Francia**, ad ottobre 2021, si registrano 118.519 nuove immatricolazioni, in calo del 30,7% rispetto ad ottobre 2020.

Nei primi dieci mesi dell'anno, i volumi totalizzati risultano superiori del 3,1% a quelli di gennaio-ottobre 2020 e si attestano a 1.378.892 immatricolazioni.

In riferimento alle alimentazioni, a ottobre 2021 calano le autovetture a benzina (-43%, con il 36% di quota) e le diesel (-57,8%, con il 19,3% di quota). Le auto ad alimentazione alternativa registrano una crescita del 26% nel mese, con il 44,7% di quota, e dell'88% da inizio anno, con una quota di mercato del 37,3%. Le ibride, con una quota di penetrazione del 27,9%, superano il diesel. Le ibride ricaricabili riportano una quota del 9,7% nel mese (+13%) e le non ricaricabili del 18,2% (+11,8%). Infine, le elettriche raggiungono il 13,2% del mercato, con un rialzo del 55,2%, e le vetture a gas il 3,7%. Nei primi dieci mesi del 2021, sia le vetture a benzina (-12,8%) sia le vetture diesel (-28,1%) risultano in contrazione a doppia cifra. Crescono, invece, le ibride non ricaricabili (+83,6%) e le ibride ricaricabili (+124,5%), così come le elettriche (+52%) e le auto a gas (+204%).

Nel **mercato tedesco** sono state immatricolate ad ottobre 178.683 unità (-34,9%).

A gennaio-ottobre 2021, le immatricolazioni si attestano a 2.196.244 unità, in flessione del 5,2% rispetto allo stesso periodo del 2020. Il mercato tedesco resta comunque in prima posizione, sia nel mese che nel progressivo 2021 per volumi di immatricolazioni.

Gli ordini domestici ad ottobre 2021 risultano in calo dell'1% rispetto a quelli raccolti a ottobre 2020, mentre nel cumulato crescono del 3%.

Guardando ai canali di vendita, le autovetture intestate a società rappresentano il 61,8%, contro il 38,2% delle vetture intestate ai privati.

Con 30.560 immatricolazioni (+32%), le auto elettriche raggiungono una quota di mercato del 17,1% nel mese, mentre le auto ibride sono 51.327 (-18,4% e 28,7% di quota), di cui 23.734 ibride plug-in (-4,5%, con il 13,3% di quota). Le auto a benzina rappresentano il 36,2% del totale immatricolato (64.698 unità, -43,9%) e le auto diesel il 17,3% (30.890 unità, -56,7%). La quota delle auto a gas è dello 0,7% (0,6% GPL e 0,1% metano). Nei primi dieci mesi dell'anno, la quota delle auto a benzina raggiunge il 38%, mentre le auto diesel sono il 20,8% e le ibride il 28,5% (di cui il 12,1% ricaricabili). Le auto elettriche, infine, pesano per il 12,2% e le auto a gas per lo 0,5%.

La media delle emissioni di CO₂ delle nuove autovetture immatricolate a ottobre 2021 è pari a 111,9 g/km.

Il **mercato inglese**, infine, ad ottobre totalizza 106.265 nuove autovetture immatricolate (-24,6%), i volumi più bassi da ottobre 1991.



Nei primi dieci mesi dell'anno, le immatricolazioni si attestano a 1.422.879 unità, il 2,8% in più rispetto a gennaio-ottobre 2020.

L'ultima previsione dell'Associazione inglese dell'automotive SMMT per la chiusura d'anno è stata rivista al ribasso dell'8,8% (a 1,66 milioni di unità), alla luce dei problemi di fornitura in corso per via della crisi delle materie prime e del deterioramento delle prospettive economiche. In questo modo, il 2021 chiuderebbe a +1,9%, circa 30.000 unità in più rispetto al 2020, ma 650.000 unità in meno rispetto alla performance pre-pandemia del 2019, con 2,3 milioni di immatricolazioni registrate.

SMMT fa notare che l'attuale andamento del mercato riflette i difficili vincoli dell'offerta, con l'industria che lotta contro la carenza di semiconduttori e venti economici contrari sempre più forti a causa dell'aumento dell'inflazione, dell'aumento delle tasse e dell'indebolimento della fiducia dei consumatori. I veicoli elettrificati, tuttavia, continuano ad invertire la tendenza, con quasi un'auto nuova su sei immatricolata quest'anno a zero emissioni, una crescita fondamentale per favorire il raggiungimento dei target di decarbonizzazione. Con il prossimo anno che si prospetta in miglioramento e arricchito dalla disponibilità di ulteriori nuovi modelli di auto, il prosieguo della transizione dipenderà dal mantenimento di misure di incentivazione utili a superare i problemi di accessibilità economica delle auto a zero e a bassissime emissioni e dalla capacità dei settori pubblico e privato di aumentare l'infrastrutturazione di ricarica pubblica su strada, così da rendere più agevole la mobilità dei conducenti di veicoli elettrici.

La quota di mercato dei privati, nel mese, si attesta al 55%, mentre le vetture destinate a società rappresentano il 45% del mercato.

Per tipo di alimentazione, le auto diesel detengono una quota del 6,6% nel mese e dell'8,8% nel cumulato, le vetture a benzina del 45,5% nel mese e del 47,1% nel cumulato, mentre le ibride non ricaricabili sono il 24,7% del mercato di ottobre e il 27,6% di quello dei primi dieci mesi del 2021. Infine, le autovetture ricaricabili rappresentano il 23,1% del mercato del mese (15,2% le BEV e 7,9% le PHEV) e il 16,6% da inizio anno (9,9% le BEV e 6,7% le PHEV).

Per informazioni: ufficio stampa ANFIA

Miriam Gangi - m.gangi@anfia.it
Tel. 011 5546502
Cell. 338 7303167

ANFIA - Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive.

L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente.

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it



Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; *Carrozzeri e Progettisti*: comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; *Costruttori*: comprende i produttori di autoveicoli in genere - inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti ed attrezzature specifiche montati su autoveicoli.

www.anfia.it

twitter.com/ANFIA_it

www.linkedin.com/company/anfia-it

La filiera produttiva automotive in Italia

5.546 imprese

278.000 addetti (diretti e indiretti), più del 7% degli occupati del settore manifatturiero italiano

106,1 miliardi di Euro di fatturato, pari all'11% del fatturato della manifattura in Italia e al 6,2% del PIL italiano

76,3 miliardi di Euro di prelievo fiscale sulla motorizzazione

Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

Sedi: 10128 Torino - Corso Galileo Ferraris, 61 - Telefono +39 011 5546511 - E-mail: anfia@anfia.it -
00144 Roma - Viale Pasteur, 10 - Telefono +39 06 54221493 (4) - E-mail: anfia.roma@anfia.it
www.anfia.it

UNIONE EUROPEA¹ - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER PAESE

EUROPEAN UNION¹ - NEW PASSENGER CAR REGISTRATIONS BY COUNTRY

dati provvisori / provisional data

	Ottobre/October		% Chg	Gennaio-Ottobre/January-October		% Chg
	2021	2020	21/20	2021	2020	21/20
AUSTRIA	14.755	24.274	-39,2	204.636	204.913	-0,1
BELGIUM	25.045	38.703	-35,3	338.612	372.310	-9,1
BULGARIA	1.802	2.088	-13,7	20.842	19.117	+9,0
CROATIA	2.812	3.079	-8,7	39.947	31.308	+27,6
CYPRUS	814	774	+5,2	9.403	8.381	+12,2
CZECH REPUBLIC	12.670	16.835	-24,7	174.494	165.154	+5,7
DENMARK	12.666	15.070	-16,0	152.609	157.207	-2,9
ESTONIA	1.339	1.535	-12,8	19.872	15.781	+25,9
FINLAND	6.611	7.502	-11,9	85.275	80.910	+5,4
FRANCE	118.519	171.050	-30,7	1.378.892	1.337.748	+3,1
GERMANY	178.683	274.303	-34,9	2.196.244	2.316.134	-5,2
GREECE	6.409	6.776	-5,4	88.167	66.822	+31,9
HUNGARY	9.131	11.951	-23,6	103.660	102.043	+1,6
IRELAND	2.680	2.296	+16,7	103.432	86.811	+19,1
ITALY	101.015	157.188	-35,7	1.266.629	1.123.523	+12,7
LATVIA	873	1.110	-21,4	12.490	11.520	+8,4
LITHUANIA	1.548	3.421	-54,8	27.827	31.681	-12,2
LUXEMBOURG	2.952	3.980	-25,8	37.963	38.026	-0,2
NETHERLANDS	24.240	31.786	-23,7	260.062	279.992	-7,1
POLAND	31.259	40.064	-22,0	378.534	335.165	+12,9
PORTUGAL	10.576	13.679	-22,7	123.101	119.339	+3,2
ROMANIA	9.608	12.523	-23,3	97.870	97.123	+0,8
SLOVAKIA	5.767	6.694	-13,8	64.486	62.301	+3,5
SLOVENIA	4.221	4.547	-7,2	47.319	47.766	-0,9
SPAIN	59.044	74.228	-20,5	706.998	669.664	+5,6
SWEDEN	19.962	28.147	-29,1	252.345	230.791	+9,3
EUROPEAN UNION (EU)	665.001	953.603	-30,3	8.191.709	8.011.530	+2,2
EU14 ²	583.157	848.982	-31,3	7.194.965	7.084.190	+1,6
EU12 ³	81.844	104.621	-21,8	996.744	927.340	+7,5
ICELAND	788	740	+6,5	10.550	8.033	+31,3
NORWAY	11.579	12.948	-10,6	140.435	108.298	+29,7
SWITZERLAND	15.060	20.975	-28,2	195.133	184.531	+5,7
EFTA	27.427	34.663	-20,9	346.118	300.862	+15,0
UNITED KINGDOM	106.265	140.945	-24,6	1.422.879	1.384.601	+2,8
TOTAL (EU + EFTA + UK)	798.693	1.129.211	-29,3	9.960.706	9.696.993	+2,7
WESTERN EUROPE (EU14 + EFTA + UK)	716.849	1.024.590	-30,0	8.963.962	8.769.653	+2,2

SOURCE: NATIONAL AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATIONS

¹ Data for Malta na

² Member states before the 2004 enlargement

³ Member states having joined the EU since 2004

EU 27 - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER MARCA
EU 27 - NEW PASSENGER CAR REGISTRATIONS BY MAKE

dati provvisori/provisional data

	Ottobre/October					Gennaio-Ottobre/January-October				
	% ¹	%	Unità	Unità	Var %	% ¹	%	Unità	Unità	Var %
	2021	2020	Units 2021	Units 2020	% Chg 21/20	2021	2020	Units 2021	Units 2020	% Chg 21/20
Volkswagen Group	20,2	25,1	134.103	239.399	-44,0	25,6	25,7	2.099.532	2.058.501	+2,0
Volkswagen	9,3	11,2	62.082	106.435	-41,7	11,4	11,5	936.004	918.158	+1,9
Skoda	3,9	5,5	25.905	51.973	-50,2	5,3	5,7	431.963	456.197	-5,3
Audi	3,7	5,0	24.291	47.217	-48,6	4,7	4,7	388.703	379.501	+2,4
Seat ²	2,5	3,0	16.299	28.561	-42,9	3,6	3,2	295.336	259.094	+14,0
Porsche	0,8	0,5	5.273	4.938	+6,8	0,5	0,5	44.913	43.075	+4,3
Others ³	0,0	0,0	253	275	-8,0	0,0	0,0	2.613	2.476	+5,5
STELLANTIS	22,2	23,1	147.808	220.732	-33,0	22,1	21,9	1.812.091	1.757.578	+3,1
Peugeot	7,1	7,3	46.922	69.500	-32,5	6,7	6,8	547.975	546.064	+0,3
Fiat ⁴	4,8	4,9	31.620	46.951	-32,7	4,7	4,6	387.072	372.518	+3,9
Citroen	4,1	4,4	27.288	41.806	-34,7	4,3	4,3	349.358	344.576	+1,4
Opel/Vauxhall	4,0	4,1	26.660	39.211	-32,0	4,0	3,9	331.758	311.533	+6,5
Jeep	1,1	1,2	7.399	11.506	-35,7	1,3	1,1	103.476	89.773	+15,3
Lancia/Chrysler	0,5	0,5	3.025	4.721	-35,9	0,5	0,4	38.296	34.113	+12,3
DS	0,5	0,4	3.001	3.594	-16,5	0,4	0,4	32.075	31.510	+1,8
Alfa Romeo	0,2	0,3	1.607	3.089	-48,0	0,2	0,3	18.792	24.670	-23,8
Others ⁵	0,0	0,0	286	354	-19,2	0,0	0,0	3.289	2.821	+16,6
Renault Group	11,5	11,8	76.705	112.269	-31,7	10,2	11,5	836.388	924.836	-9,6
Renault	7,2	7,9	48.205	75.353	-36,0	6,4	7,7	523.863	615.156	-14,8
Dacia	4,2	3,9	28.167	36.796	-23,5	3,8	3,8	309.740	307.029	+0,9
Alpine	0,0	0,0	222	75	+196,0	0,0	0,0	1.519	798	+90,4
Lada	0,0	0,0	111	45	+146,7	0,0	0,0	1.266	1.853	-31,7
Hyundai Group	10,7	7,2	70.984	68.469	+3,7	8,5	7,2	693.930	576.816	+20,3
Hyundai	5,5	3,5	36.423	33.776	+7,8	4,3	3,7	354.362	293.879	+20,6
Kia	5,2	3,6	34.561	34.693	-0,4	4,1	3,5	339.568	282.937	+20,0
BMW Group	6,9	6,3	46.187	59.769	-22,7	6,8	6,5	555.212	518.606	+7,1
BMW	5,7	5,0	38.001	47.282	-19,6	5,5	5,2	453.739	420.483	+7,9
Mini	1,2	1,3	8.186	12.487	-34,4	1,2	1,2	101.473	98.123	+3,4
Toyota Group	6,1	5,4	40.420	51.594	-21,7	6,4	5,6	520.773	450.201	+15,7
Toyota	5,7	5,1	37.648	48.615	-22,6	6,0	5,3	493.510	425.146	+16,1
Lexus	0,4	0,3	2.772	2.979	-6,9	0,3	0,3	27.263	25.055	+8,8
Daimler	6,5	6,9	43.085	65.457	-34,2	5,5	6,2	448.306	494.849	-9,4
Mercedes	5,9	6,5	39.326	61.907	-36,5	5,1	6,0	421.186	478.399	-12,0
Smart	0,6	0,4	3.759	3.550	+5,9	0,3	0,2	27.120	16.450	+64,9
Ford	4,1	4,7	26.987	44.966	-40,0	4,2	5,0	340.576	397.947	-14,4
Volvo	2,3	2,2	15.586	20.849	-25,2	2,2	2,2	181.089	174.973	+3,5
Nissan	1,8	1,9	11.801	18.142	-35,0	1,8	2,1	145.154	170.316	-14,8
Mazda	1,5	1,2	9.764	11.767	-17,0	1,3	1,2	106.011	93.653	+13,2
Jaguar Land Rover Group	0,7	0,7	4.871	6.468	-24,7	0,7	0,7	60.910	55.031	+10,7
Land Rover	0,6	0,5	4.071	5.047	-19,3	0,6	0,5	45.450	40.213	+13,0
Jaguar	0,1	0,1	800	1.421	-43,7	0,2	0,2	15.460	14.818	+4,3
Mitsubishi	0,8	0,7	5.652	6.576	-14,1	0,6	0,9	52.346	74.749	-30,0
Honda	0,5	0,5	3.571	4.909	-27,3	0,4	0,5	32.365	40.644	-20,4

SOURCE: ACEA MEMBERS

¹ ACEA estimation based on total by market

² Including Cupra

³ Including Bentley, Lamborghini and Bugatti

⁴ Including Abarth

⁵ Including Dodge, Maserati and RAM

dati provvisori/provisional data

	Ottobre/October					Gennaio-Ottobre/January-October				
	% ¹ 2021	% 2020	Unità Units 2021	Unità Units 2020	Var % % Chg 21/20	% ¹ 2021	% 2020	Unità Units 2021	Unità Units 2020	Var % % Chg 21/20
Volkswagen Group	20,7	25,2	165.309	284.746	-41,9	25,5	25,4	2.535.993	2.465.544	+2,9
Volkswagen	9,3	11,0	74.027	123.699	-40,2	11,1	11,1	1.102.088	1.077.495	+2,3
Audi	4,1	5,4	32.991	60.886	-45,8	5,2	5,1	514.059	492.028	+4,5
Skoda	3,8	5,3	30.356	59.865	-49,3	5,1	5,4	504.047	526.879	-4,3
Seat ²	2,5	2,9	20.036	33.261	-39,8	3,5	3,2	352.444	307.446	+14,6
Porsche	0,9	0,6	7.473	6.589	+13,4	0,6	0,6	58.932	57.468	+2,5
Others ³	0,1	0,0	426	446	-4,5	0,0	0,0	4.423	4.228	+4,6
STELLANTIS	20,8	21,5	165.866	242.476	-31,6	20,4	20,3	2.029.330	1.966.820	+3,2
Peugeot	6,6	6,7	52.706	75.875	-30,5	6,1	6,2	611.102	603.317	+1,3
Opel/Vauxhall	4,2	4,2	33.329	47.982	-30,5	4,2	4,1	416.204	397.430	+4,7
Fiat ⁴	4,2	4,4	33.482	49.409	-32,2	4,1	4,1	412.002	396.924	+3,8
Citroen	3,8	3,9	30.023	44.480	-32,5	3,8	3,8	381.030	372.798	+2,2
Jeep	1,0	1,1	7.868	12.299	-36,0	1,1	1,0	110.747	96.520	+14,7
Lancia/Chrysler	0,4	0,4	3.025	4.721	-35,9	0,4	0,4	38.298	34.115	+12,3
DS	0,4	0,3	3.176	3.864	-17,8	0,3	0,4	34.496	34.352	+0,4
Alfa Romeo	0,2	0,3	1.862	3.420	-45,6	0,2	0,3	21.265	27.858	-23,7
Others ⁵	0,0	0,0	395	426	-7,3	0,0	0,0	4.186	3.506	+19,4
Renault Group	10,2	10,5	81.220	118.638	-31,5	8,9	10,3	889.585	997.645	-10,8
Renault	6,4	7,1	50.982	79.687	-36,0	5,6	6,9	557.324	664.882	-16,2
Dacia	3,7	3,4	29.874	38.824	-23,1	3,3	3,4	329.228	329.959	-0,2
Alpine	0,0	0,0	253	82	+208,5	0,0	0,0	1.767	951	+85,8
Lada	0,0	0,0	111	45	+146,7	0,0	0,0	1.266	1.853	-31,7
Hyundai Group	10,8	7,2	86.438	81.036	+6,7	8,6	7,2	857.540	701.088	+22,3
Kia	5,4	3,7	42.809	41.727	+2,6	4,3	3,6	430.525	353.053	+21,9
Hyundai	5,5	3,5	43.629	39.309	+11,0	4,3	3,6	427.015	348.035	+22,7
BMW Group	7,6	6,9	60.644	77.876	-22,1	7,3	7,0	722.267	680.147	+6,2
BMW	6,0	5,4	47.738	60.618	-21,2	5,8	5,6	581.171	539.291	+7,8
Mini	1,6	1,5	12.906	17.258	-25,2	1,4	1,5	141.096	140.856	+0,2
Toyota Group	6,0	5,6	48.134	62.931	-23,5	6,5	5,8	647.947	562.589	+15,2
Toyota	5,6	5,2	44.547	58.920	-24,4	6,1	5,4	606.298	524.245	+15,7
Lexus	0,4	0,4	3.587	4.011	-10,6	0,4	0,4	41.649	38.344	+8,6
Daimler	6,5	7,0	52.022	79.211	-34,3	5,6	6,3	558.276	613.110	-8,9
Mercedes	6,0	6,7	48.101	75.472	-36,3	5,3	6,1	529.896	595.085	-11,0
Smart	0,5	0,3	3.921	3.739	+4,9	0,3	0,2	28.380	18.025	+57,4
Ford	4,3	5,2	34.351	58.595	-41,4	4,6	5,5	457.306	535.619	-14,6
Volvo	2,7	2,5	21.734	27.856	-22,0	2,4	2,3	240.225	226.295	+6,2
Nissan	2,2	2,2	17.216	24.375	-29,4	2,1	2,4	208.782	236.908	-11,9
Mazda	1,5	1,3	11.643	14.285	-18,5	1,4	1,2	136.099	119.702	+13,7
Jaguar Land Rover Group	1,0	1,2	7.696	13.457	-42,8	1,3	1,3	131.852	128.927	+2,3
Land Rover	0,8	0,9	6.212	10.150	-38,8	1,0	1,0	98.828	92.832	+6,5
Jaguar	0,2	0,3	1.484	3.307	-55,1	0,3	0,4	33.024	36.095	-8,5
Mitsubishi	0,8	0,7	5.996	7.582	-20,9	0,6	0,9	61.655	89.554	-31,2
Honda	0,7	0,7	5.441	7.412	-26,6	0,6	0,7	59.111	67.333	-12,2

SOURCE: ACEA MEMBERS

¹ ACEA estimation based on total by market

² Including Cupra

³ Including Bentley, Lamborghini and Bugatti

⁴ Including Abarth

⁵ Including Dodge, Maserati and RAM

EUROPA OCC. (EU14+EFTA+UK) - IMMATRICOLAZIONI AUTOVETTURE PER MARCA
WESTERN EUROPE (EU14+EFTA+UK) - NEW PASSENGER CAR REGISTRATIONS BY MAKE

dati provvisori/provisional data

	Ottobre/October					Gennaio-Ottobre/January-October				
	% ¹	%	Unità	Unità	Var %	% ¹	%	Unità	Unità	Var %
	2021	2020	Units	Units	% Chg	2021	2020	Units	Units	% Chg
Volkswagen Group	20,6	24,8	147.817	253.739	-41,7	25,1	24,9	2.252.349	2.185.808	+3,0
Volkswagen	9,5	11,2	68.305	114.352	-40,3	11,3	11,3	1.015.675	995.009	+2,1
Audi	4,4	5,7	31.227	57.960	-46,1	5,4	5,4	486.833	471.015	+3,4
Skoda	3,1	4,2	21.973	42.903	-48,8	4,0	4,2	359.890	370.131	-2,8
Seat ²	2,6	3,1	18.863	31.782	-40,6	3,7	3,3	330.372	291.322	+13,4
Porsche	1,0	0,6	7.061	6.339	+11,4	0,6	0,6	55.506	54.474	+1,9
Others ³	0,1	0,0	388	403	-3,7	0,0	0,0	4.073	3.857	+5,6
STELLANTIS	21,7	22,3	155.539	228.440	-31,9	21,3	21,0	1.907.068	1.840.339	+3,6
Peugeot	7,0	7,1	49.933	72.589	-31,2	6,4	6,5	576.820	570.063	+1,2
Opel/Vauxhall	4,2	4,4	30.139	45.364	-33,6	4,3	4,2	386.978	369.927	+4,6
Fiat ⁴	4,4	4,4	31.523	44.987	-29,9	4,3	4,1	386.927	363.660	+6,4
Citroen	4,0	4,1	28.340	42.477	-33,3	4,0	4,0	359.363	351.706	+2,2
Jeep	1,0	1,1	7.504	10.905	-31,2	1,1	1,0	101.809	87.670	+16,1
Lancia/Chrysler	0,4	0,5	3.017	4.721	-36,1	0,4	0,4	38.278	34.104	+12,2
DS	0,4	0,4	3.099	3.816	-18,8	0,4	0,4	33.814	33.894	-0,2
Alfa Romeo	0,2	0,3	1.625	3.161	-48,6	0,2	0,3	19.069	25.936	-26,5
Others ⁵	0,1	0,0	359	420	-14,5	0,0	0,0	4.010	3.379	+18,7
Renault Group	10,0	10,1	71.479	103.896	-31,2	8,7	9,9	783.910	865.804	-9,5
Renault	6,5	7,2	46.460	73.955	-37,2	5,8	7,0	518.216	612.500	-15,4
Dacia	3,4	2,9	24.668	29.844	-17,3	2,9	2,9	262.810	250.671	+4,8
Alpine	0,0	0,0	250	80	+212,5	0,0	0,0	1.733	937	+85,0
Lada	0,0	0,0	101	17	+494,1	0,0	0,0	1.151	1.696	-32,1
Hyundai Group	10,2	6,8	73.269	69.575	+5,3	8,1	6,9	724.287	601.467	+20,4
Kia	5,1	3,5	36.300	35.837	+1,3	4,1	3,5	365.755	304.488	+20,1
Hyundai	5,2	3,3	36.969	33.738	+9,6	4,0	3,4	358.532	296.979	+20,7
BMW Group	7,9	7,3	56.924	74.335	-23,4	7,6	7,4	680.624	647.750	+5,1
BMW	6,2	5,6	44.316	57.509	-22,9	6,1	5,8	543.020	509.933	+6,5
Mini	1,8	1,6	12.608	16.826	-25,1	1,5	1,6	137.604	137.817	-0,2
Toyota Group	5,4	5,1	38.474	52.076	-26,1	5,9	5,3	529.441	467.026	+13,4
Toyota	5,0	4,8	35.705	48.718	-26,7	5,5	4,9	495.686	434.046	+14,2
Lexus	0,4	0,3	2.769	3.358	-17,5	0,4	0,4	33.755	32.980	+2,3
Daimler	6,8	7,4	48.693	75.428	-35,4	5,8	6,6	519.305	580.804	-10,6
Mercedes	6,2	7,0	44.794	71.716	-37,5	5,5	6,4	491.069	563.055	-12,8
Smart	0,5	0,4	3.899	3.712	+5,0	0,3	0,2	28.236	17.749	+59,1
Ford	4,3	5,3	30.542	54.666	-44,1	4,7	5,8	417.735	504.607	-17,2
Volvo	2,9	2,6	20.550	26.215	-21,6	2,5	2,4	223.079	211.688	+5,4
Nissan	2,2	2,2	15.647	22.288	-29,8	2,1	2,5	191.358	217.435	-12,0
Jaguar Land Rover Group	1,0	1,3	7.375	12.979	-43,2	1,4	1,4	127.155	124.756	+1,9
Land Rover	0,8	1,0	5.956	9.785	-39,1	1,1	1,0	95.105	89.692	+6,0
Jaguar	0,2	0,3	1.419	3.194	-55,6	0,4	0,4	32.050	35.064	-8,6
Mazda	1,4	1,3	9.994	12.983	-23,0	1,3	1,2	119.743	108.659	+10,2
Mitsubishi	0,8	0,7	5.674	6.702	-15,3	0,6	0,9	57.569	82.045	-29,8
Honda	0,6	0,6	4.639	6.524	-28,9	0,6	0,7	51.744	57.938	-10,7

SOURCE: ACEA MEMBERS

¹ ACEA estimation based on total by market

² Including Cupra

³ Including Bentley, Lamborghini and Bugatti

⁴ Including Arath

⁵ Including Dodge, Maserati and RAM