

LE PREVISIONI DEGLI OPERATORI

Con il 2020 la promessa elettrica diventa realtà

L'offerta di modelli è ampia: ora serve l'aumento della domanda

TORINO

Se il 2019 è stato l'anno dei Bonus Malus e il 2018 invece ha registrato il cambio delle regole di omologazione delle motorizzazioni, il 2020 potrebbe essere l'anno dell'accelerazione del mercato dell'elettrico. «Non è pensabile – commenta Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor – che la quota di veicoli elettrici resti ferma a pochi decimali, ci aspettiamo un'accelerazione delle vendite a fronte di incentivi e impegni chiari per le infrastrutture di ricarica». Un mix complesso, frutto da un lato di un maggiore impegno da parte delle istituzioni, dall'altro di scelte decise da parte dei privati. Tra 2020 e 2021 le case automobilistiche aumenteranno il numero di modelli alimentati elettricamente disponibili sul mercato, «ma a questo punto – aggiunge Quagliano – serve un aumento della domanda e non dell'offerta». Anche perché le case automobilistiche guardano con attenzione al 2021 quando peserà il target europeo sulle emissioni di CO₂, in media 95 g/km sul venduto di ogni casa automobilistica. «Questo sarà il

biennio durante il quale – spiega Gianmarco Giorda, direttore dell'Anfia – la vendita dei modelli a basse emissioni dovrà accelerare per migliorare le performance delle case automobilistiche ed evitare le pesanti multe». L'industria – è il ragionamento dei car maker in tutta Europa – in questi anni ha investito e aumenterà la disponibilità di modelli sul mercato – la stessa Fiat Chrysler ha in uscita nel 2020 la Fiat 500 elettrica e le Jeep Renegade e Compass ibride – ora però serve accelerare il mercato attraverso un sistema di incentivi focalizzato sulla mobilità elettrica e sostegni alle infrastrutture. «L'Italia – spiega Giorda – abbiamo una buona rete pubblica di ricarica mentre resta ancora molto da fare per favorire la nascita di una rete residenziale di wall-box».

Dal punto di vista dei numeri, il mercato italiano, come quello europeo, registra una crescita decisa – in percentuale – delle auto elettriche o plug in, che rappresentano però ancora una quota ridotta del mercato. In linea generale, il numero di auto elettriche vendute in Italia nel 2019 supera le 10 mila unità, più che raddoppiate dunque rispetto al 2018. Se a questa tipologia di autovettura si aggiungono anche le ibride plug-in, si raggiunge la soglia dell'1% del mercato (dati Anfia elaborati al mese di novembre 2019). Le auto ibride nel complesso

pesano per il 6% del mercato, con le vendite cresciute nell'anno di oltre il 30%, una performance non così diversa dai veicoli a benzina ad esempio, che rappresentano oltre il 44% delle nuove auto immatricolate nel corso del 2019, sebbene in accelerazione nel corso dei mesi. A questa accelerazione, come rileva Anfia nell'analisi mensile sulla struttura del mercato fatta a novembre, hanno comunque contribuito gli incentivi in vigore dal primo marzo scorso, che premiano le autovetture con emissioni fino a 70 g/km di CO₂ – in pratica le elettriche e le ibride plug-in con un prezzo di acquisto fino a 50 mila euro – e la maggiore offerta di modelli ibridi gasolio-elettrici, con un effetto moltiplicatore delle vendite mensili, passate da una media di 187 autovetture nel 2018 a 1.531 nel 2019.

Sul fronte delle auto aziendali, sembra ridimensionato il possibile impatto negativo sul mercato delle nuove regole fiscali introdotte con la Legge di Bilancio, mentre resta aperta la questione dell'età media del parco mezzi circolante in Italia: 39 milioni di vetture con un'età media di oltre 11 anni, con una motorizzazione nel 36% dei casi precedente all'Euro4. Anche la variabile dei possibili incentivi per rottamare le auto più inquinanti potrebbe giocare un ruolo importante sul mercato italiano.

—F. Gre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

