

L'auto cresce dove non c'è

ALBERTO CAPROTTI

Negli ultimi dieci anni, la richiesta globale di autoveicoli è aumentata del 35%, (passando da 72 a 97 milioni di unità). Lo rivela una ricerca sull'industria autoveicolistica nel mondo, realizzata dall'Area Studi e Statistiche di ANFIA. Allarme ambientale a parte, il dato più interessante è che la domanda si è modificata enormemente: i paesi industrializzati e "motorizzati", storicamente aree di produzione (Unione Europea, Usa/Canada e Giappone), hanno visto ridurre il peso dei loro mercati di 14 punti, passando da una quota del 57% al 43%, mentre i paesi BRIC (Brasile, Russia, India e Cina), la cui domanda è cresciuta del 129% rispetto al 2007, hanno totalizzato insieme il 38% delle vendite mondiali (era il 23% nel 2007).

In valori assoluti, la domanda di autoveicoli nei paesi industrializzati (Europa Occidentale, Usa, Canada e Giappone) ha lo stesso volume di vendite del 2007 (41 milioni di autoveicoli nel 2017), dopo il crollo negli anni 2009-2011 a 33 milioni. I paesi dell'area BRIC, invece, hanno visto crescere la domanda fino al 2014, grazie soprattutto al mercato cinese e a quello indiano, mentre in Russia e Brasile le vendite sono in calo dal 2013. Dopo la battuta d'arresto nel 2015, nei due anni successivi le vendite di autoveicoli nell'area BRIC sono cresciute fino a raggiungere i 37 milioni di unità. Guardando al futuro, a livello globale l'impatto delle vetture a basse o zero emissioni dovrebbe crescere in maniera esponenziale. Secondo le stime di PwC, la produzione mondiale di light vehicles (fino a 6 tonnellate) a batteria e ibridi plug-in ha superato 1,5 milioni di unità nel 2017 e dovrebbe arrivare a 2,78 milioni nel 2018 e a 8,9 milioni nel 2022.

In Italia invece l'auto a batteria resta un prodotto di nicchia: nel 2017 sono state vendute 4.827 vetture elettriche, mentre solo nel primo semestre del 2018 ne sono state immatricolate 4.129, con un aumento dell'89%. Una crescita che ha coinvolto anche le infrastrutture di ricarica, che a fine 2017 comprendevano circa 2.750 punti di ricarica pubblici (+750 sul 2016), di cui il 16% (443) high power, e circa 1.300 colonnine.

Allarmanti in proposito le parole del presidente Unrae (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) e di Volvo Car Italia, Michele Crisci: «Ci deve essere da parte dello Stato un cambio di passo sugli investimenti in infrastrutture per la mobilità sostenibile. Occorre accelerare perché con i ritmi di oggi, ci vorranno secoli per sostituire il parco auto italiano. Bisogna perciò partire da un deciso programma del Governo e delle amministrazioni locali in favore delle infrastrutture, che non significa solo le colonnine sulle strade, ma punti di ricarica ovunque, dagli hotel ai ristoranti, fino alle case».

Il nostro Paese resta invece un discreto produttore di veicoli. I volumi delle autovetture destinate all'estero rappresentano il 56% della produzione domestica. Il 79% dei veicoli commerciali prodotti in Val di Sangro e a Suzzara in particolare è destinato ai mercati esteri, mentre è esportato il 93% dei veicoli industriali (autocarri e autobus) prodotti in Italia. Complessivamente è destinato ai mercati esteri il 65% della produzione domestica. L'export con 742.418 autoveicoli nel 2017 ha registrato una crescita del 3,6%.

Domanda interna ed export stanno trainando la produzione domestica e l'industria automotive nel suo complesso. Grazie ai modelli Alfa Romeo Stelvio, Maserati Levante, Jeep Renegade e Fiat 500X, prodotti negli stabilimenti in Italia, il segmento dei Suv

vale il 49% della produzione totale di auto contro il 7,7% del 2014.

Il trend positivo dell'industria automotive nazionale nel suo complesso (autoveicoli, motori, carrozzerie, componenti) è iniziato ad ottobre 2014 ma in Italia i costruttori esteri di autovetture hanno una quota di mercato del 71,5%, che determina il pesante saldo negativo della bilancia commerciale, a differenza di Francia e Germania, dove la penetrazione dei costruttori esteri è di molto inferiore. I gruppi francesi detengono il 24% del mercato italiano delle autovetture e i marchi tedeschi il 22% (insieme a Ford Europa il 29%).

Il parco circolante complessivo sulle strade del nostro Paese resta affollatissimo e mediamente "anziano". Alla fine del 2017, lo stock degli autoveicoli registrati era pari a 43,6 milioni, a cui si aggiungono oltre 379 mila veicoli trainati e più di 7 milioni di motocicli, motocarri e quadricicli. Complessivamente si tratta di 51,01 milioni di veicoli registrati al Pubblico Registro Automobilistico dell'ACI. Anche l'età media del parco autovetture è in aumento e risulta pari a 10 anni e 11 mesi: il 55% delle vetture presenti sulle nostre strade ha più di 10 anni.

L'analisi statistica

Nonostante l'allarme ambientale, la domanda di motorizzazione cala nei Paesi industrializzati ma aumenta a livello globale



Un incrocio incredibilmente trafficato a New Delhi. Brasile, Russia, India e Cina totalizzano il 38% delle vendite mondiali di autovetture

L'appello dell'Unrae

«Il governo investe in infrastrutture per le vetture elettriche, altrimenti serviranno secoli per sostituire il parco circolante italiano»

55%

la percentuale delle autovetture circolanti in Italia che hanno più di 10 anni. L'età media di quelle a benzina è di 14 anni, quelle a gasolio 9 anni e 6 mesi

93%

i veicoli industriali prodotti in Italia destinati all'esportazione. Complessivamente sui mercati esteri il 65% della produzione domestica di mezzi a quattro ruote

0,1%

Le auto elettriche immatricolate in Italia nel primo semestre 2018 sono state 4.129: +89% rispetto al 2017, ma rappresentano solo lo 0,1% del mercato

49%

la percentuale delle vetture Suv rispetto al totale della produzione degli stabilimenti in Italia nel 2017. Solo tre anni prima la percentuale era solo del 7,7%

IL RAPPORTO ANFIA

Primi in Europa per le vetture "verdi" solo grazie a Gpl e metano

Il nostro Paese è primo in Europa per i volumi di vendita delle auto ad alimentazione alternativa: i mezzi a Gpl, metano, ibridi o elettrici puri hanno rappresentato l'11,7% del mercato nel 2017, in crescita del 24% sui volumi del 2016. Per quanto invece riguarda la quota di mercato, l'Italia è al secondo posto dopo la Norvegia. Gpl e metano sono le alimentazioni "verdi" più diffuse, seguite da ibrido ed elettrico. Quest'ultimo però, pur

crescendo la domanda, nel prossimo decennio «avrà ancora un impatto sul parco circolante molto esiguo». È quanto emerge dal rapporto "L'industria automotive mondiale nel 2017 e trend 2018" realizzato dall'Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica (Anfia). Il comparto delle auto ad alimentazione alternativa in Italia è composto da auto a benzina/Gpl (6,5% del totale), a benzina/metano (1,7%), da ibride

(3,4% incluso le plug-in) e dalle elettriche (solo 0,1%). «Questi risultati, ottenuti grazie allo sviluppo delle motorizzazioni a gas - rileva l'Anfia - ci hanno consentito di avere un parco composto da 927 mila auto a metano e 2,3 milioni a Gpl e di avere la più ampia rete distributiva in Europa». Nel 2017, in particolare, il buon andamento delle vendite di auto a Gpl (+27%) ha riguardato sia i privati (+25%) che le società (+36%). Le vendite di auto ibride (escluso plug-in) sono state 63 mila (+71%). L'Italia, precisa il rapporto, è diventata il terzo mercato di auto ibride tradizionali in Europa.

+35%

la crescita della domanda di autovetture sui mercati mondiali (da 72 a 97 milioni di unità) dal 2007 al 2017