

AVANZATA EUROPEA

Elettrico e ibrido plug-in sono sempre più trendy nel nostro Continente: ecco i numeri dei principali mercati europei e il ruolo, molto importante, del noleggio

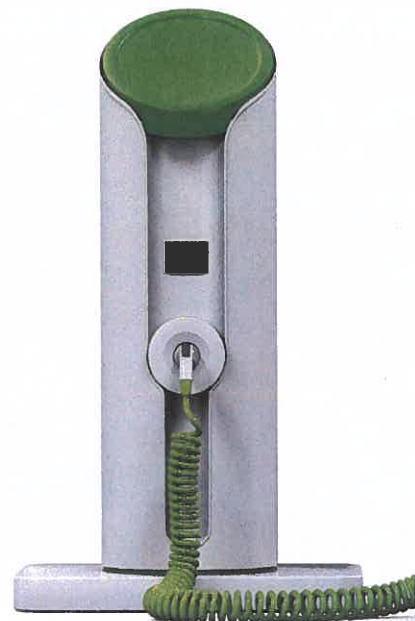
di Pietro Teofilatto

Il 2020 è stato per davvero un "annus horribilis" per l'industria automobilistica europea, colpita dalla pandemia e dal calo generalizzato di vendite, nonché compressa dalle complessità della transizione ecologica in atto e del raggiungimento degli obiettivi fissati dalla Comunità per le emissioni di CO2.

UN MONDO DI AUTOMOBILI

Direttamente o indirettamente, i lavoratori dell'industria automobi-

listica europea sono 14,6 milioni, pari al 6,7% di tutti i posti di lavoro dell'UE. Un'industria il cui fatturato rappresenta oltre il 7% del PIL continentale ed oltre 440,4 miliardi di euro di tasse. Un peso non trascurabile all'interno dell'economia, soprattutto se si considerano gli effetti a raggiera dell'intera filiera. La riduzione delle attività economiche, così come i frequenti lockdown e le restrizioni agli spostamenti, anche casa-lavoro, hanno generato un immediato crollo nella domanda



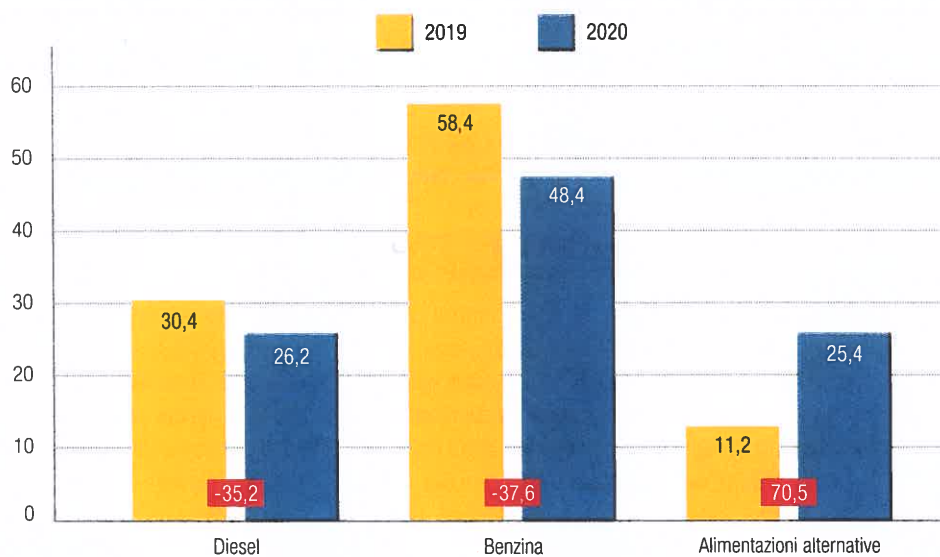
e nella produzione nella prima metà dell'anno, che non è stato poi recuperato quando il virus ha ricominciato a circolare in autunno.

MALE TUTTI I PAESI TOP5

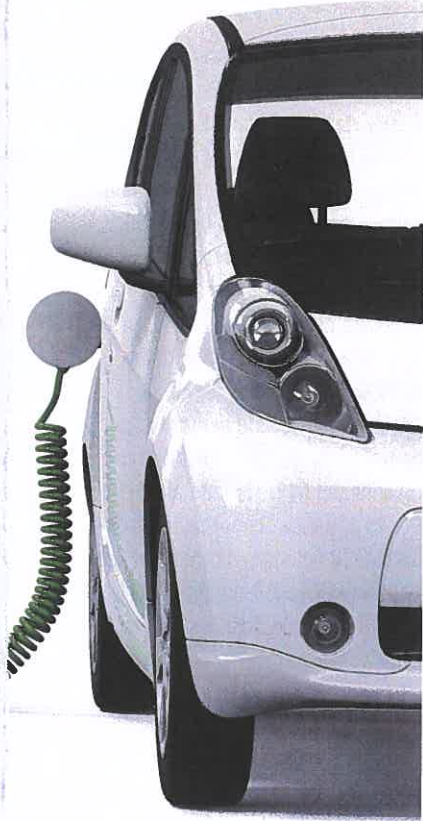
Secondo le rilevazioni di Acea, l'intero mercato UE ha registrato 12 milioni di immatricolazioni, con un calo verticale del 25% rispetto al 2019. Una perdita pesante in volumi, pari a oltre 3,9 milioni di autovetture, risultante dai cali di 1,7 milioni nel comparto diesel e di 3,5 milioni in quello delle auto a benzina e dall'aumento, in controtendenza, delle vendite di auto ad alimentazione alternativa (+1,25 milioni rispetto al 2019).

La parte principale è sempre svolta dai cinque maggiori mercati, Germania, Regno Unito, Francia, Italia e Spagna, pur tutti contrassegnati dal segno meno. Il risultato migliore lo ha registrato la Germania, che ha chiuso con una contrazione del 19,1% grazie ad un buon recupero dovuto anche alla riduzione tem-

UE: immatricolazioni per alimentazione e differenze tendenziali 2020/19



(fonte: Anfia su dati Acea)



poranea dell'Iva. Meno bene della Germania ha fatto la Francia che, pur con forti incentivi per sostenere la domanda, ha chiuso con un calo del 25,5%. Al terzo posto per riduzione di immatricolazioni si colloca l'Italia con una perdita del 27,9% sul 2019. Segue il Regno Unito con una riduzione del 29,4% e la Spagna chiude in maglia nera con il -32,3%.

L'INCREMENTO DI ELETTRICI E IBRIDI

Nel quadro negativo emerge comunque la forte crescita della quota delle auto elettriche ed ibride plug-in, a cui si contrappongono invece crescenti difficoltà per il diesel.

Con una progressione accentuata via via nel corso dell'anno, sono stati scelti prevalentemente modelli elettrificati, portando le quote di mercato all'11,5% per le ricaricabili, al 12,2% per le ibride tradizionali, mentre le auto a gas mantengono una quota marginale

(1,8%). In termini di volumi è ancora la Germania a confermare la leadership del complessivo mercato "green", con 736.041 nuove immatricolazioni, +132% rispetto all'anno precedente, e una quota di mercato del 25,2%; seguono l'Italia con 407mila autovetture immatricolate, +35,1%, e una quota del 29,4%, ed il Regno Unito con 395mila, +60% e quota al 25,3%. La crescita delle elettriche e delle ibride plug-in è stata certo decisa: non è però collegata alla pandemia, ma all'adozione di alettanti incentivi, nonché alla commercializzazione di numerosi nuovi modelli. La quota di queste alimentazioni sul totale dell'immatricolato resta ancora non significativa, anche se in Germania è arrivata al 13,5% e nel Regno Unito ha toccato il 10,7%. Il mercato dei veicoli elettrici resta estremamente dipendente dal sostegno alla domanda, che richiede un impegno economico continuo e ingente da parte degli Stati. Gli incentivi usati dalle amministrazioni nazionali o locali sono di diverso tipo: diretti, con un contributo all'acquisto (di certo il più deter-

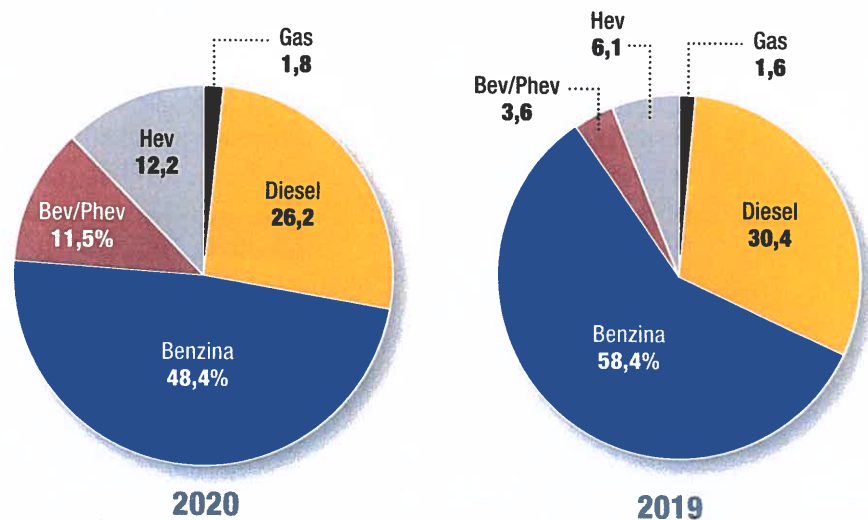
minante) oppure indiretti, come per esempio l'esenzione parziale/ totale del pagamento delle imposte (imposta di registrazione, tassa di circolazione, imposte sul reddito) o della sosta.

Di fronte all'esplosione del mercato dei veicoli elettrici e ibridi plug-in, guidato dagli investimenti dell'industria e dalle misure di sostegno dei vari Stati, le Case hanno però timori che il futuro standard Euro 7, in preparazione da parte della Commissione Europea, possa portare alla fine dei motori diesel e benzina, le cui quote scendono



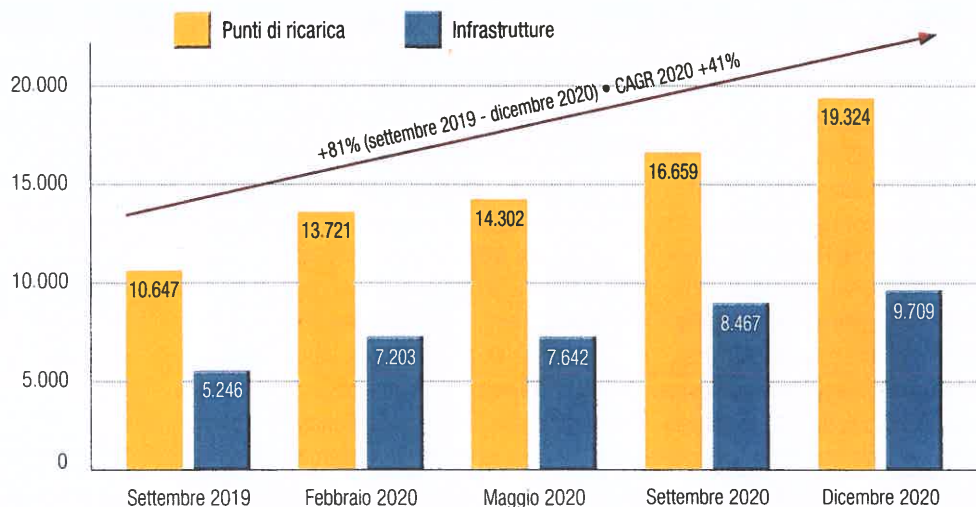
Pietro Teofilatto

UE: immatricolazioni per alimentazione in percentuale 2020 vs.2019



(fonte: Anfia su dati Acea)

Infrastrutture e punti di ricarica pubblici in Italia



(fonte: Motus-e)

al 26% ed al 48%, quando erano rispettivamente al 30 ed al 58% nel 2019. È peraltro da rilevare che proprio grazie ai volumi delle auto con alimentazioni alternative la maggior parte dei Costruttori non dovrebbe pagare le ingenti multe previste ad inizio 2020 per il superamento del target di emissioni a 95 g/km, stimate allora in 14 miliardi di euro. Si è in attesa di determinazioni finali dell'UE, che dovranno considerare anche le eco-innovazioni stabili introdotte nella produzione.

LA SITUAZIONE NEL NOSTRO PAESE

In Italia abbiamo visto come le propulsioni alternative siano arrivate quasi al 30% dell'intero mercato, di cui il 16,1% è composto da ibride tradizionali, il 9,1% da autovetture a GPL/metano ed il 4,4% da auto con la spina. La corsa all'elettrico è evidente nel confronto con il 2015, quando rappresentavano solo lo 0,3%: l'introduzione dell'ecobonus ha dato certamente una spinta alle vendite di queste ultime tipologie. Si tratta di numeri di certo significativi, ma ancora lontani comun-

que dai livelli degli altri Paesi UE (in tutto sono state poco meno di 60mila unità) come Germania, che ha immatricolato oltre 200mila tra elettriche e ibride plug-in, Francia (oltre 110mila), UK (109mila).

IL RUOLO DEL NOLEGGIO

Nelle flotte aziendali, le vetture con alimentazione alla spina sono aumentate del 146% e le ibride del 90%. Una crescita più evidente nel noleggio a lungo termine, pari a +184% e 115%, rispetto al resto del comparto Business, con +61% e +39%.

Il noleggio veicoli nel suo complesso si è confermato nel corso del 2020 come principale "acquirente"

di vetture elettrificate in Italia, totalizzando il 36% delle plug-in ed il 40% delle elettriche. Percentuali che hanno ancora ampi margini di crescita, se si pensa che queste vetture rappresentano oggi il 5,2% del totale immatricolato a noleggio, percentuale che lo scorso anno era pari all'1%.

A queste si aggiungono le quasi 37.000 vetture ibride elettriche (Hev) immatricolate sempre dagli operatori del renting nel 2020, in crescita del 51% rispetto al 2019. Pur in una fase economica di forte criticità, il noleggio dimostra la carica innovativa e il ruolo di volano per la diffusione delle vetture elettrificate nel nostro Paese: la svolta a batteria non può che passare da una più ampia diffusione della mobilità pay-per-use.

Le risorse del Recovery Fund costituiscono un'opportunità irripetibile per rendere la mobilità italiana più sostenibile, condivisa e sicura, accelerando la transizione dalla proprietà all'uso dell'auto e il rinnovo del nostro datato parco circolante.

Il noleggio costituisce un elemento strategico dell'economia circolare, grazie a una flotta composta oggi da veicoli tutti di ultima generazione e alla capacità di immettere ogni anno sul mercato dell'usato veicoli (a fine noleggio) sicuri e a basse emissioni, in grado di sostituire quelli più inquinanti.

Cosa serve per crescere

L'impatto dell'aggiornamento delle flotte con l'introduzione di veicoli elettrici e ibridi è multiforme e riveste molti aspetti. Se un importante contributo è l'auspicabile modulazione della tassazione in base ai livelli di CO2/km, altrettanto di rilievo è un maggior impulso all'installazione di un'adeguata rete di infrastrutture di ricarica. La situazione al 2020 mostra come, con le nostre 20.000 colonnine, siamo ancora indietro rispetto al resto d'Europa, dove ne funzionano 250.000. Occorre colmare il gap. Anche studiando soluzioni per ridurre il carico fiscale sulle flotte aziendali elettriche.