

Gli scenari

Se farne a meno non si può, la si aiuti a non fare danni

DI ALBERTO CAPROTTI

Il calendario segna 2015 ma lo scenario del mercato italiano dell'auto è simile a quello degli anni Cinquanta e Sessanta. Per capire come, cosa (e se) guideremo domani, occorre quindi prima capire cosa è successo fino ad oggi. Partendo dal fatto che tra il 2007 e il 2014 il settore ha perso circa il 44% delle vendite e quasi 30 miliardi di euro di fatturato, a causa della lunga contrazione delle immatricolazioni. Di questi solo il 15% riguarda i modelli di gamma alta, mentre ben l'85% ha toccato i prodotti cosiddetti "generalisti". In altre parole, l'auto è diventata ormai un bene elitario, riservato a chi può permetterselo. Lo dimostra il fatto che la fascia di mercato accessibile alla maggioranza degli italiani vale appena il 60% delle vendite. E che solo il 64% delle vetture nuove vengono acquistate dalle famiglie: un terzo del mercato quindi riguarda solo compagnie di noleggio e flotte aziendali.

È fatale che le fasce medio-basse della popolazione sopportino il peso maggiore della crisi anche in questo ambito: chi prima poteva acquistare una vettura nuova, oggi deve rimandare, anche perché le banche concedono i finanziamenti col contagocce. Così si continua ad usare la vettura che si possiede, magari anche evitando la manutenzione ordinaria.

Guidare al tempo della crisi ha un corollario drammatico da un punto di vista sociale: secondo stime attendibili 3,5 milioni di automobilisti in Italia circolano illegalmente senza copertura assicurativa, con tutti i rischi per sé (e soprattutto per gli altri) che ne conseguono. L'altro grande pericolo è quello della sicurezza, perché un terzo del parco circolante in Italia (11,6 milioni di auto) ha più di 13 anni ed è composto da veicoli che hanno livelli di affidabilità e di emissioni inquinanti molto lontani dai modelli di più recente produzione.

Partendo da queste cifre, risulta ancora più incomprensibile la miopia della politica nei confronti dell'auto, che dovrebbe considerare una priorità urgente quella di incentivare davvero e con provvedimenti strutturali l'ammodernamento del parco circolante. Resta il fatto che dell'automobile non si può fare a meno, soprattutto in un Paese come l'Italia dove l'82,7% degli spostamenti motorizzati avviene ancora su quattro ruote e dove il trasporto pubblico negli ultimi anni ha aumentato le tariffe, tagliato le linee e peggiorato il servizio. Nonostante la diminuzione delle vetture in circolazione infatti, sulle nostre strade nel 2014 hanno comunque viaggiato 608 auto ogni mille abitanti (686 se si considerano anche autobus, autocarri e autoveicoli speciali), una percentuale superiore alla media che ci pone al primo posto in Europa.

Con queste premesse, dopo un 2014 in moderata crescita (+3,9%) con immatricolazioni stimate in 1.355.000 unità, il Centro Studi Promotor prevede un 2015 in leggera accelerazione (+5,5%) con vendite a quota 1.430.000 «non come conseguenza della ripresa economica, che ancora non si delinea - precisa in una nota - ma derivante essenzialmente dalla domanda di sostituzione dei veicoli, troppo a lungo compressa negli ultimi anni».



Le motorizzazioni

Più gas e meno diesel Per l'aria e l'economia

DI FERDINANDO SARNO

È improbabile che da noi - almeno in tempi brevi - si arrivi ad imitare le gesta del pirotecnico sindaco di Londra. Sottovalutando il fatto che nelle grandi città il traffico delle auto private incide secondo stime scientifiche accreditate solo per il 7% dell'inquinamento complessivo, Boris Johnson ha dichiarato guerra ai motori diesel, additanti come uno dei mali maggiori. Pur non arrivando - per il momento - a vietarli per le strade di Londra entro il 2020, come farà invece a Parigi la collega Anne Hidalgo, Johnson ha deciso di aumentare l'odiata "congestion charge" (il salasso per entrare nel centro della capitale) di 10 sterline per i motori a gasolio, portandola a 20 sterline: 25 euro.

Inevitabile pensare comunque che anche da noi la scelta "verde" cerca sempre di più, anche se le auto ecologiche in Italia rappresentano oggi solo il 7,5% del parco circolante totale. Secondo un'elaborazione dell'Osservatorio Federmetano su dati Aci, su un totale di 36.943.151 di auto attive sulle strade nel nostro Paese, quelle elettriche, ibride, a metano e a GPL sono 2.762.379, mentre quelle a benzina e a gasolio sono 34.180.772, e cioè il 92,5% del parco circolante. Ma che la percentuale - soprattutto dei veicoli a gas - possa crescere ulteriormente nel 2015 non lo dicono solo i numeri, passati tra il 2011 e il 2013 dal 5,5% al 14,1% (8,9% GPL e 5,2% metano). «Le auto a gas - afferma Edo Ronchi, presidente della Fondazione per lo sviluppo sostenibile - sono una delle tecnologie "ponte" a basso impatto ambientale che può contribuire a ridurre l'inquinamento dell'aria nelle città, ma non solo, può far bene all'occupazione e all'economia. In Italia c'è una filiera di imprese che ci rende leader nel mondo e che può solo crescere», specie se fosse supportata da adeguate politiche a livello governativo. Secondo alcune stime, citate nel rapporto "Green Economy e veicoli stradali: una via italiana" tra i vantaggi ambientali ed economici potremmo avere, con un determinato scenario di leggi e provvedimenti ad hoc, da qui al 2030 oltre 3,5 milioni di tonnellate di CO2 in meno nell'aria e una riduzione di particolato pari alle emissioni generate mediamente in un anno da 4 milioni di automobili diesel. La tecnologia delle auto a gas inoltre potrebbe portare tra i 22.700 e i 66.000 posti di lavoro aggiuntivi entro il 2030.

AUTO 2015

Come, cosa (e se) guideremo



I nuovi modelli

Ritorno di "Giulia", la novità più attesa



DI CORRADO CANALI

I primi segnali di una inversione di tendenza dopo anni di dura crisi si sono visti quest'anno e il 2015, dunque, potrebbe davvero essere l'anno

della svolta per il settore. Le Case automobilistiche lo hanno intuito e non a caso concentreranno i loro sforzi in termini di novità soprattutto sulle tipologie di vetture che vanno per la maggiore: sicuramente i crossover che hanno contagiato tutti, se anche alla Renault hanno deciso per la nuova Espace di abbandonare le forme dei monovolumi per quelle dei crossover, come la carrozzeria più rialzata e muscolosa. Fra i modelli più attesi, molti dei quali sono stati anticipati quest'anno, c'è la Fiat 500X, la gemella della Jeep Renegade, già in vendita ma fisicamente in arrivo a febbraio, che offre una variante urbana della più compatta Jeep in circolazione. Un'altra interessante novità, ma nell'ambito della offerta "premium" è il restyling dell'Audi Q3 che nel 2015 dovrà vedersela con il concorrente storico, la BMW X1 che debutterà in una variante rivoluzionata sia dal punto di vista tecnico che stilistico. Sempre in tema di crossover compatti, il 2015 segnerà il debutto della Mazda CX-3 che prende spunto dalla nuova 2 in termini dimensioni, ma poi adotta le soluzioni dei grandi SUV del marchio giapponese. Altre variazioni sul tema sono la nuova HR-V che abbina lo spazio a bordo alla grinta tipica dei futuri modelli Honda. Poi la nuova Vitara che Suzuki ha voluto più "glamour" con la doppia colorazione e la vocazione stradista. Fra i grandi crossover tanti i debutti eccellenti: dalla nuova Audi Q7 alla Mercedes GLE

I NUMERI

Le più vendute in Italia Tre Fiat al comando

- 1) Fiat Panda 97.052
- 2) Fiat Punto 52.733
- 3) Fiat 500L 48.662
- 4) Lancia Ypsilon 47.753
- 5) Fiat 500 39.242
- 6) Renault Clio 32.235
- 7) Volkswagen Golf 30.688
- 8) Ford Fiesta 34.595
- 9) Volkswagen Polo 29.024
- 10) Citroen C3 27.969
- 11) Toyota Yaris 26.533
- 12) Peugeot 208 23.471
- 13) Opel Corsa 20.356
- 14) Alfa Romeo Giulietta 18.415
- 15) Peugeot 2008 17.571
- 16) Renault Captur 16.998
- 17) Opel Mokka 16.599
- 18) Dacia Sandero 14.625
- 19) Volkswagen up! 14.587
- 20) Audi A3 13.735

(dati gennaio-novembre 2014 fonte: Ministero dei Trasporti)

I SALONI

A Torino il "festival" motoristico Milano aspetta l'Expo (e spera)

Quello che doveva tenersi l'11 e 12 dicembre scorso è saltato per mancanza di adesioni. Ma Milano non si arrende e vagheggia ancora un Salone dell'Auto che nelle intenzioni del suo creatore Alfredo Cazzola dovrebbe svolgersi nel corso del 2015 approfittando della gigantesca vetrina dell'Expo. La novità certa dell'anno che arriva però (che va ad aggiungersi al Motor Show di Bologna) è un nuovo festival motoristico che a Torino porterà alla ribalta le auto, ammirate come opere d'arte ed apprezzate per le loro doti sportive e dinamiche. Si chiamerà "Parco Valentino - Salone & Gran Premio" e si svolgerà dall'11 al 14 giugno con l'obiettivo di radunare 300 mila visitatori. Sarà una quattro giorni pronta a rianimare lo storico circuito torinese che dal 1935 al 1955 ospitò il Gran Premio sulle rive del Po.

Il noleggio

Non è mia, condivido Il car sharing crescerà



Sempre meno auto di proprietà, e sempre più auto condivise. Sull'onda di Car2go e di Enjoy, le sigle dei gestori che offrono questo servizio aumentano sempre più. Il boom del car sharing continuerà certamente anche nel 2015, sull'onda dei dati registrati

negli ultimi mesi e presentati durante la "Giornata europea del car sharing" organizzata a Roma dal Ministero dell'Ambiente, Roma Capitale e la Fondazione per lo sviluppo sostenibile. Il servizio di car sharing, presente in 11 città italiane, ha oggi oltre 200 mila iscritti, 3 mila auto disponibili e conta migliaia di noleggi ogni giorno, con Roma e Milano a fare la parte del leone. Solo a Roma si contano 100mila utenti registrati e 35 mila noleggi settimanali. È la cultura, seppure ancora molto teorica, dell'auto non di proprietà, da usare e restituire, a piacere molto. Secondo la più recente ricerca "Automotive demand" di Nielsen condotta su un campione di oltre 29.000 persone in 58 Paesi, tra cui l'Italia, sette italiani su 10 dicono che poterla utilizzare è importante. Tra i giovani under 30 la percentuale sale al 60%. Nella concezione comune, comunque, l'automobile non è più vista come uno status symbol. Solo il 29% di chi possiede un'automobile la ritiene tale. Il 46% degli italiani comunque, sempre secondo lo studio Nielsen, possiede un'automobile, il 36% ne possiede due e infine il 7% tre o più. A livello nazionale è soltanto il 10% a non possedere l'auto, dato sensibilmente al di sotto della media UE (20%).

Una grande novità riguarderà inoltre Milano che nel 2015 amplierà la sua offerta di mobilità condivisa: dopo biciclette e auto, i milanesi potranno scegliere lo scooter per spostarsi in città. Il nuovo servizio di scooter sharing sarà disponibile dal 21 marzo e - sottolinea una nota del Comune che ha avviato il bando nei giorni scorsi - sarà usufruibile a chi ha compiuto 18 anni dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso e ai chilometri percorsi. (E.S.)

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Beata la cucina, non ha le ruote

Anche il 2014 si chiude senza un solo provvedimento legislativo a favore dell'auto. Nemmeno un'idea, nulla per risolvere un settore che genera (generava) lavoro e grandi introiti allo stato. Dimenticando che con la crisi economica che dilaga, oggi chi utilizza l'auto lo fa quasi sempre e solo per assoluta necessità. In virtù di una politica discriminatoria, è invece aumentata la demonizzazione nei confronti di chi guida, considerato un appestatore e - nel caso in cui si conceda una cilindrata ritenuta eccessiva - probabilmente anche un evasore fiscale. Il paradosso è che l'acquisto, ad esempio, di una Bmw Serie 7 usata a meno di 8.000 euro posizioni il contribuente nell'area dei "sospettati", mentre chi di euro ne spende 20.000 per una cucina merita incentivi e sgravi fiscali. Bello sarebbe sapere perché. Ma per una risposta convincente, temiamo, non bastano i prossimi 12 mesi.