

Verso la migrazione dal diesel: L'Italia va a passo di lumaca

L'analisi di Crif Raitings mette a nudo le difficoltà del nostro Paese ad invertire marcia: "Il motivo è principalmente economico"

Nella parte "ricca" dell'Europa la migrazione dal diesel verso altri tipi di alimentazione avviene ovunque, ma in maniera più lenta in quei paesi dove il Pil pro-capite è più basso ed il prezzo della benzina è maggiore. E' il caso dell'Italia, per un semplice motivo: il diesel, almeno in termini di resa per chilometro, è più economico della benzina. Il problema è che la presenza del diesel nel parco auto italiano potrebbe persistere malgrado il "diesel ban": il divieto di accesso ai veicoli diesel, fino agli Euro 4, nei centri urbani. Vedi Milano, 1° gennaio 2019. Oppure la Germania che intende eliminarli completamente entro il 2030. E' uno dei passaggi chiave del rapporto "Mercato auto in Italia, dopo il diesel gate", condotto da Crif Raitings, agenzia di rating del credito del gruppo Crif, che ha dedicato un focus al mondo delle quattro ruote. L'analisi, come riporta il titolo del rapporto, parte da una premessa: lo scandalo "diesel gate" del gigante tedesco Volkswagen ha messo a nudo gli svantaggi ambientali delle auto diesel. Diversi paesi si sono mossi di conseguenza, altri lo stanno facendo più lentamente. Vedi l'Italia che sconta anche un debole turn over di macchine nuove, acquistate principalmente nel nord e nel centro del paese, mentre nel sud e nelle isole prevalgono gli acquisti di quelle usate.

"Fenomeno che ha certamente un impatto determinante sulla rapidità con cui l'Italia sostituisce le macchine più datate ed inquinanti con quelle di nuova generazione" spiega Sergio Mensitieri, associate corporate Raitings, che poi aggiunge: "Nei paesi più ricchi, in termini di Pil pro capite, si acquistano più autovetture, ma la scelta non ricade sul diesel sia perché costa di più della benzina, sia perché il reddito disponibile per l'acquisto di autovetture è superiore. E in molti casi l'impatto sul prezzo finale della variabile fiscale favorisce le motorizzazioni a benzina. Quindi, la velocità con la

quale l'Italia riuscirà a colmare il gap con i paesi più virtuosi dipenderà dalla capacità dello Stato di incentivare il rinnovamento del parco auto. Anche se la situazione fiscale del paese non lascia ampi margini di manovra".

Nel nostro Paese, procede ancora in modo più lento la migrazione verso veicoli ibridi ed elettrici. La quota, in particolare delle full electric, sebbene in lieve crescita è sempre confinata allo zero virgola in Italia. "A differenza del Nord Europa, dove da anni sono previsti incentivi importanti per l'acquisto di questo tipo di veicoli, vedi la Norvegia, in Italia non sono ancora così vantaggiosi. Il motivo di fondo è da addebitare alle difficoltà delle finanze pubbliche. La coperta è corta, quindi - anche in questo caso - diventa difficile incentivarne l'acquisto", ribadisce Mensitieri.

Il rapporto si sofferma sull'anomalia italiana dei diesel: in un anno, il decremento di motorizzazioni è stato dello 0,7%. Per colpa del costo del carburante che nel nostro Paese è tra i più elevati al mondo. "A renderlo tale non sono i costi industriali ma le imposte e accise, essendo la benzina il combustibile che ne risente di più - puntualizza l'analista -. L'Italia si posiziona nella terza in Europa in quanto a costo della benzina con un prezzo determinato soprattutto dalla componente fiscale. Il diesel, nonostante abbia dei costi di produzione maggiori, ha un costo finale in termini assoluti inferiore rispetto alla benzina con risparmi che oscillano tra 5-10 centesimi al litro".

Il rapporto rileva che sul fronte elettrico segnali incoraggianti provengono soprattutto dai paesi scandinavi ma anche dalla Cina che, nel solo 2017, ha acquistato 579 mila vetture, staccando ampiamente gli Usa che, con quota 198 mila, si aggiudica il secondo posto. La Norvegia rappresenta il principale mercato per le autovetture ibride/elettriche con una quota di mercato del 39%, seguita da Islanda e Svezia con l'11,7% e 6,3%, rispettivamente. Il primo tra i paesi dell'Europa occidentale non scandinavi è invece la Germania con

una quota decisamente minore (1,6%).

© Riproduzione riservata 19 Ottobre 2018

Secondo lo studio, il mercato europeo grazie alle sue dimensioni ed al basso tasso di penetrazione, costituisce sicuramente il mercato più promettente per le auto elettriche. "L'attenzione all'ambiente da parte dei cittadini, unita alla volontà di diversi paesi comunitari, di combattere l'inquinamento attraverso molteplici misure - diesel ban, zone Ztl o eco incentivi - costituisce un driver importante per le auto elettriche", osserva Mensitieri. Lo studio si conclude ribadendo che la barriera più grande all'acquisto di tipo un'auto elettrica resta il prezzo, mentre si riduce la percezione della difficoltà di rifornire il veicolo, sia per la maggiore efficienza delle batterie, sia per la maggior presenza di stazioni di ricarica. Mentre il primo elemento inerente al rifornimento è fuori discussione, non si può dire lo stesso riguardo alla rete di rifornimento elettrico. Dei 100 mila punti di rifornimento disponibili in Europa il 76% sono localizzati in 4 paesi, essendo in ordine: Olanda (28%), Germania (22%), Francia (14%) e Regno Unito (12%), mentre l'Italia si posiziona al 8° posto (2,35%).

Noi non siamo un partito, non cerchiamo consenso, non viviamo di stipendi pubblici, ma stiamo in piedi grazie ai lettori che ogni mattina ci comprano in edicola, guardano il nostro sito o si abbonano a Rep.:. Se vi interessa continuare ad ascoltare un'altra campana, magari imperfetta e certi giorni irritante, continuate a farlo con convinzione.

Mario Calabresi Sostieni il giornalismo Abbonati a Repubblica