

La corsa dell'auto elettrica:ecco quanto vale il mercato in Europa

La guerra alle emissioni di CO2 e lo stimolo della concorrenza di Tesla e dei più agguerriti costruttori cinesi hanno spinto le case a investimenti *monstre*.

Europa in piena corsa: la mobilità sostenibile vale già il 15% del mercato - Le e-car erano appena l'1,4% del nuovo nel 2017. In Italia nei primi sei mesi +333%

Alberto Annicchiario Il Sole 9-7-2021

Chi offre di più? La corsa all'elettrificazione è definitivamente partita. I traguardi sono la tappa intermedia del 2025 e quella più lontana del 2030. Non c'è casa automobilistica che negli ultimi mesi non abbia annunciato investimenti *monstre*: dai 35 miliardi di Stellantis e Gm ai 30 di Bmw e Ford (in dollari) ai rispettivamente 70 e 73 di Daimler. Già nel corso del 2019 l'Europa, spinta da Vw, aveva toccato quota 60 miliardi di euro, secondo Transport and Environment, lasciando indietro la Cina. Numeri, quelli europei, che nel 2021 stanno esplodendo anche in vista degli obiettivi di Bruxelles di abbattere le emissioni di CO2 del 55% entro il 2030 rispetto al 1990. Non rispettando i quali i costruttori andrebbero incontro a sanzioni miliardarie.

La guerra al cambiamento climatico non è l'unico driver. Il concorrente da battere resta Tesla: è il costruttore che si è mosso prima e con la capitalizzazione più alta, oltre 500 miliardi di euro, circa 4 volte Volkswagen. Poi ci sono i cinesi, che oltre alla Byd di cui è azionista Warren Buffett, hanno alcuni dei brand più innovativi e agguerriti. È un mercato potenziale da centinaia di miliardi solo nel Vecchio continente, ma secondo Wedbush Securities potrebbe valere a livello globale 5mila miliardi di dollari entro il 2030. Anche con l'aiuto degli incentivi le case dovranno essere brave a garantirsi margini sufficienti per investire, però. E questo potrebbe rallentare l'auspicato calo dei prezzi.

Intanto, dopo l'anno pandemico le vendite complessive sono ripartite, ma senza strafare: a maggio in Europa +53% sul 2020, a 900mila unità, ma sempre molto meno degli 1,2 milioni del 2019. Secondo le proiezioni di AlixPartners sia l'Europa(20 milioni) che gli Stati Uniti (17) rivedranno, a fatica, i volumi del 2019. Non prima del 2025. Non dimentichiamo che dopo il virus si è messa di traverso anche la penuria di semiconduttori, i chip che oggi rappresentano il 40% del costo di un'auto nuova.

In questo panorama le vendite di auto a batteria (bev) ed ibride plug-in (phev) volano. In Europa erano l'1,4% per diventare quasi l'11% nel 2020. E secondo Jato Dynamics dovrebbero essere già al 15% quest'anno. Le bev vendute potrebbero superare il milione, secondo Schmidt Automotive Research. Quanto ai modelli, in Europa dominano le Volkswagen, che dal debutto della piccola ID.3 (autunno 2020) e con l'arrivo del suv ID.4 hanno sorpassato e doppiato le vendite di Tesla (essenzialmente Model 3). Sempre secondo Schmidt Automotive Research tra maggio 2020 e aprile 2021 sono state vendute oltre 850mila bev, di cui 206mila Vw. Le prime tre bev ad aprile erano ID.4, ID.3 e Renault Zoe. Tra le phev guida la Ford Kuga, seguita da Volvo XC40 e Peugeot 2008.

E in Italia? Fino a giugno (dati Motus-E) sono state oltre 68mila (43mila al Nord) le nuove immatricolazioni, di cui 30.252 a batteria e 37.881 Phev. Si tratta del 333% sul 2020 (15.735) e a fronte di un parco circolante di oltre 167mila. I modelli più venduti nel 2021? La 500E (5.107), la Smart FourTwo (3.580), la Renault Twingo (3.126), la Tesla Model 3 (3.115) e la Renault Zoe (2.165). Nel confronto europeo tra mercati stravinca (dati a maggio) la Germania con 247.828 nuove elettriche, seguono Francia 106.895, Regno Unito 100.119. Belgio, Olanda e Spagna sono compresi tra 28mila e 21mila.