

L'analisi

Propulsori, i numeri del mercato in crescita

Pier Luigi del Viscovo Il Sole 21-8-21

Dal punto di vista dei propulsori, il mercato auto mostra una fisionomia abbastanza definita, pur scontando che la domanda attuale è quanto mai alterata da incentivi, scarsità di prodotto e confusione sul futuro.

Innanzitutto, i propulsori termici restano centrali (97%) ma sempre più spesso accoppiati a un motore elettrico alimentato dal recupero dell'energia di marcia: le ibride senza spina, per intenderci. Al giro di boa del semestre, queste vetture pesano oltre un quarto delle vendite e tutto lascia supporre che a breve arrivino a un terzo, mentre due anni fa pesavano un ventesimo.

La domanda deriva dal fatto che sono escluse dai blocchi alla circolazione, oltre a essere un modo intelligente di non sprecare energia senza cambiare nella sostanza le abitudini di guida e di rifornimento.

Però per considerare un'auto davvero elettrificata serve la spina, per immettere corrente dall'esterno nelle batterie, senza trasformarla bruciando combustibili nel motore. Cosa e dove si bruci per produrre quella corrente è altra storia, che si preferisce tenere da parte.

Questa elettrificazione può essere evidente, con le **ibride plug-in** che consentono di attaccarsi a una spina ma anche di fare le dovute percorrenze col motore termico, senza ansie da autonomia o da colonnina. Oppure può avere la forma dell'elettrificazione dura e pura, con tanto di colonnina domestica personale e itinerari costruiti intorno all'autonomia e alle possibili ricariche. In Europa sono gli unici propulsori ritenuti elettrificati e la quota di vendita viaggia verso un quinto del mercato, mentre da noi siamo ancora sotto all'8%.

Quelle solo elettriche (Bev, Battery electric vehicle) sono per lo più utilitarie da città, date le difficoltà oggettive alla circolazione su tratte lunghe e distanti da casa. La regina è subito diventata **la 500**, seguita dalla **Smart e dalla Twingo**. Complessivamente, le Bev nei sei mesi hanno raggiunto una quota del 3,4%, circa sette volte quella che avevano due anni prima.

Le plug-in (Phev, Plug in-hybrid electric vehicle) sono invece concentrate nella fascia media del mercato, **con Jeep che piazza Compass e Renegade sul podio, insieme alla Volvo XC40**. Auto che nemmeno esistevano due anni fa, quando queste vetture pesavano appena lo 0,2% mentre oggi col 4,3% hanno superato le Bev. **Il motore termico è ancora prevalentemente a benzina**, ma nuovi modelli diesel sono stati lanciati e faranno la loro parte nei prossimi mesi.

Bev e Phev cresceranno ancora, ma è difficile dire quanto. Al momento, la formula del noleggio sta aiutando a sollevare i clienti dall'ansia che possano non trovarsi bene. Senza questi contratti, la loro quota sarebbe al 6%. Nei prossimi anni ci saranno forti evoluzioni sulle batterie, che renderanno le attuali obsolete.