



Ecco perché gli italiani non vogliono (ancora) le auto elettriche



I dati di fine 2022 confermano un trend chiaro. Che ha ragioni oggettive inequivocabili e non solo uno scetticismo di base

Nessuna antipatia, ma tra verità e leggende, gli automobilisti nostrani non amano le (ancora troppe) limitazioni né l'imposizione europea. Inutile insistere, almeno per il momento gli italiani non vogliono automobili elettriche. Lo dimostra il fatto che, almeno stando ai conti del 2022, se in tutto il resto d'Europa le immatricolazioni di auto a batteria sono aumentate, nel Bel Paese sono diminuite. Alcuni dei motivi sono noti: stipendi e capacità di spesa inferiori alla media europea, mancanza di colonnine di ricarica, prezzi dell'energia alti, territorio complesso, giungla di norme sulla circolazione urbana - città che vai regola che trovi - e infine anche la convinzione che le "elettriche" non siano proprio ecologiche come le dipingono.

A questi dubbi se ne sommano altri tre meno noti: il primo riguarda uno scarso senso della sicurezza, soprattutto dopo alcuni incendi avvenuti sulle strade, che hanno dimostrato anche la grande difficoltà di spegnimento da parte dei vigili del fuoco; il secondo, le annunciate limitazioni di trasporto sui traghetti entrate in vigore la scorsa settimana nel nord Europa, che sui blog più frequentati dagli automobilisti nostrani hanno tenuto banco per giorni. In Norvegia, dove le vetture elettriche sono state il 79% di quelle immatricolate nel 2022, l'armatore Havila Voyages ha dichiarato che a bordo delle sue navi potranno viaggiare soltanto un numero limitato di "Bev". Infine la terza ragione: come se non bastasse cresce anche il numero di chi sostiene che i campi elettromagnetici generati dai motori brushless usati sulle auto a batteria non sarebbero affatto salutari per il benessere umano. Una faccenda, questa, sulla quale il Parlamento federale svizzero aveva discusso una interrogazione (la 19.4346) presentata dal delegato Walter Wobmann del Gruppo Unione democratica di centro già nel settembre 2019, arrivando però a questa conclusione: "Come illustrato in precedenza, l'esposizione a campi elettromagnetici di chi usa auto elettriche è nettamente inferiore ai valori limite attualmente riconosciuti. Il Consiglio Federale ritiene quindi che al momento non sia necessario intervenire."

Insomma, perché la nuova mobilità elettrica a quattro ruote possa diffondersi anche in Italia ci vorrà molto più tempo di quanto questa Commissione europea vorrebbe, perché almeno la metà di queste questioni possa trovare qualche soluzione. Stando agli studi di Jato Dynamics (società che si definisce "intelligence del settore automobilistico"), ma anche secondo Unrae, l'associazione dei costruttori stranieri in Italia, e infine



l'associazione europea Acea, confrontando i dati del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel mese appena concluso sono state immatricolate in Italia 3.342 vetture puramente elettriche, pari soltanto al 2,6% del mercato. Ma a ben analizzare i dati europei salta fuori che anche la Germania sta rallentando in quanto a immatricolazioni di auto a batterie: dopo la scadenza degli incentivi, a gennaio hanno segnato -32%rispetto allo stesso mese del 2022. E a non incoraggiare le vendite anche la consapevolezza che le nuove vetture costano posti di lavoro. C'è di più: se è vero che il prezzo iniziale è più alto di una vettura endotermica, il minore impatto sui portafogli dei costi di manutenzione dovrebbe essere tra i fattori favorevoli all'acquisto, e invece l'idea che molti dei sistemi di bordo si basino su software che dovranno essere aggiornati – magari a pagamento – è un'ulteriore causa di rinuncia.

Quanto ai tempi di ricarica, preoccupano soprattutto quelli delle postazioni pubbliche e ciò secondo il dottor Renu Vashisth, professore associato del centro ricerche tecnologiche Vivekananda, è più sentito del fatto che il rifornimento d'energia su auto elettriche sia più pulito. Di fatto, anche soltanto venti minuti di stop forzato in attesa del pieno di elettroni hanno senso su un viaggio di almeno tre ore, ma in tutti gli altri casi l'auto elettrica presuppone che si debba partire verso una destinazione conosciuta (almeno per ciò che riguarda la ricarica), e comunque connessa alla rete, cosa non sempre possibile. A contare, secondo Vashisth, anche le limitazioni al consumo d'energia derivante dalla necessità di riscaldare l'abitacolo in inverno come di raffreddarlo in estate.

Abbiamo rivolto un paio di domande a Roberto Scarabel, presidente di AsConAuto, Associazione Consorzi Concessionari Autoveicoli, partendo dalla quota di mercato del 2,6% di gennaio, per capire come mai gli italiani non comprano le elettriche. Risponde Scarabel: "Bisogna considerare innanzitutto che le quote di mercato italiane sono diverse rispetto ad altri Paesi. In Germania, per esempio, le auto azienda li rappresentano circa il 60% del volume, mentre da noi soltanto il 35%. Non dobbiamo poi dimenticare che il mercato italiano è caratterizzato dalla più grande presenza di auto di segmento B, vale a dire di veicoli di piccole dimensioni. Sono modelli acquistati soprattutto dalla classe media che negli ultimi tempi ha visto ridursi sensibilmente il potere d'acquisto, e non può certo permettersi di acquistare vetture elettriche proposte a prezzi del 35-40% superiori a quelli delle auto tradizionali. A tutto ciò aggiungiamo che le proposte elettriche nei segmenti più bassi sono sensibilmente inferiori a quelle premium".

Gli incentivi sono troppo limitati e non proporzionati?

"È evidente che se una nazione o un sistema sovranazionale come l'Europa decide che il futuro è quello, deve fornire anche i dadi per giocare, non soltanto le pedine. Tuttavia gli incentivi valgono solo per i privati, che ormai rappresentano una minima parte del mercato. Se vogliamo veder crescere le immatricolazioni delle auto elettriche basterebbe incentivare le aziende e le partite iva a cambiarle. In questo caso la via da seguire non è quella degli aiuti diretti, ma la defiscalizzazione. Così si alimenterebbe anche la disponibilità di usato a emissioni zero più accessibili anche per i privati."

Ad oggi i dati elaborati da Jato Dynamics per il 2022 vedono registrati in Europa 2,59 milioni di veicoli elettrificati (auto a batteria, ibride plug-in e a celle a combustibile), che corrispondono a +15% sul 2021 e +92% sul 2020. Ma se in numeri vengono paragonati al 2019, quando furono registrate 561.000 unità, la crescita è stata del 362%, corrispondente a una quota di mercato che è balzata dal 3,6% al 23%. Le motorizzazioni tradizionali, cioè completamente endotermiche, sono oggi soltanto il 51,4%. Le elettriche a sola batteria arrivano al 13,9% contro il 10,3% del 2021. La classifica delle nazioni con più auto a batteria vede in testa la Norvegia (79%), seguita da Svezia (33%), Olanda (23%) e Danimarca (21%). Finlandia, Germania e Svizzera poco sotto al 20%. Tutte,



tranne l'Italia, hanno una tendenza positiva.

