ACQUISTARE L'AUTO DIVENTA UN DILEMMA

Parola di Doxa: gli italiani sono frenati nella scelta dei veicoli ad alimentazione alternativa perché non ne conoscono le caratteristiche, né le agevolazioni fiscali sull'acquisto. Intanto l'ecobonus, introdotto nella Legge di Bilancio 2019, si è rivelato un flop

di Arianna De Nittis

Quando devono scegliere l'auto gli italiani sono disorientati. Ecco quanto emerge dallo studio "Cittadini nel caos: quale motore scegliamo?", realizzato da **Doxa** e presentato a Milano nel corso di un evento promosso dal **#FORUMAutoMotive**, movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore. In particolare, l'incertezza riguarda il prezzo di acquisto dei **veicoli GPL, elettrici e ibridi**. I nostri connazionali sembrano non conoscerne fino in fondo i limiti e le opportunità (incluse le soluzioni finanziarie). Per limitare "i danni" nella scelta, quindi, privilegiano la "via di mezzo", ovvero i modelli ibridi, che vengono indicati come la scelta futura più probabile da quasi un terzo degli intervistati. Cruciale diventa il ruolo dell'informazione. Se il 52% del campione dichiara esplicitamente di sentirsi

"disorientato", il 70% sostiene di avere bisogno di più informazioni di quelle che possiede per fare la scelta giusta in tema di alimentazione.
"Ai guidatori serve una guida", ha dichiarato in proposito **Barbara Galli, BU Director** di **Doxa**. "Ci troviamo di fronte a cittadini affamati di rassicurazioni, che si rivolgono a tutte le fonti possibili per raccogliere elementi su cui fondare le proprie decisioni. L'analisi della *search* di Google, ad esempio, mostra trend in forte crescita relativamente a ibrido ed elettrico, con picchi in corrispondenza degli annunci di possibili dismissione del diesel o dei blocchi della circolazione, piuttosto che degli incentivi – come l'esenzione del bollo per le auto ibride – o ancora della Legge di Bilancio, con la previsione della liberalizzazione della ZTL per auto elettriche e ibride".
"Oggi l'automobilista che si accinge ad acquistare una vettura è disorientato e, oltre alle difficoltà e incertezze congiunturali riguardanti l'Europa e l'Italia, si trova bombardato da troppi messaggi in antitesi tra loro sull'alimentazione da scegliere – evidenzia il fondatore e promotore di #FORUMutoMotive, il **giornalista Pierluigi Bonora** –. A ciò si aggiungono le sempre più frequenti e stringenti limitazioni al traffico che spesso arrivano a bloccare anche veicoli di ultimissima generazione, seppur virtuosi a livello di emissioni. La confusione è totale, tanto che la stessa politica spesso arriva a non comprendere

le emissioni inquinanti con quelle climalteranti e assume provvedimenti, senza consultare seriamente i diversi anelli della filiera, sulla base di posizioni spesso ideologiche che rischiano di generare effetti contrari a quelli cercati, come nel caso dell'imminente bonus-malus".

E L'ECOBONUS NON DECOLLA

Questo scenario di incertezza e disinformazione sulle auto elettriche, ibride e GPL trova conferma nei recenti dati di **Dataforce** relativi al mercato dell'auto nel mese di marzo 2019: il primo mese dell'**ecobonus**, ovvero l'incentivo all'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale introdotto nella Legge di Bilancio 2019, è stato un flop. L'acquisto dei veicoli incentivati (con emissioni tra 0 e 70 g/km) è infatti calato del 20% rispetto allo scorso anno. E non è tutto: analizzando la performance lato "malus", si nota che a marzo sono state acquistate poco meno di 8.000 vetture contro le quasi 5.000 corrispondente mese del 2018. "Tanto rumore per nulla", ha commentato **Salvatore Saladino, country manager di Dataforce Italia.** "A marzo sono partiti gli ecobonus, per ora l'unica iniziativa dell'Esecutivo giallo-verde a favore dello svecchiamento del vetusto parco circolante italiano. Il Governo ha puntato esclusivamente sull'elettrico e su alcune ibride plug-in raccogliendo un bottino striminzito. Sono state immatricolate 676 auto elettriche, con un incremento di 209 unità, e 422 ibride con la spina, vale a dire 80 in più rispetto al marzo precedente. Sempre ammesso (ma nient'affatto concesso) che tutti questi veicoli abbiano ottenuto il massimo contributo all'acquisto (6.000 euro con rottamazione per le elettriche, 2.500 euro con rottamazione per le ibride plug-in), le casse dell'Erario avrebbero sborsato (il condizionale è d'obbligo) 4.056.000 euro per sostenere gli acquisti di elettriche e 1.055.000 euro come contributo a chi guiderà un'ibrida plug-in. In totale sarebbero quindi stati erogati circa 5 milioni di euro sui 60 previsti dal 1° marzo al 31 dicembre (in realtà sono certamente meno, perché non tutti gli acquirenti dispongono di un'auto da rottamare, e alcune elettriche o ibride plug-in superano il prezzo di vendita di 50.000 euro Iva esclusa che rappresenta il tetto massimo per i modelli incentivabili). Sorge quindi spontaneo pensare che, quasi certamente, una buona parte dei fondi messi a disposizione nel 2019 non saranno sfruttati".

BARBARA GALLI, BUSINESS UNIT DIRECTOR DOXA. IN BASSO, DARIO GALLI E PIERLUIGI BONORA

PROMUOVERE IL RICAMBIO DEL PARCO CIRCOLANTE

Sul flop degli incentivi si è espresso anche il **Vice Ministro dello Sviluppo Economico Dario Galli:** "Le misure di eco bonus-malus sono state forse un provvedimento un po' affrettato, con l'intento di promuovere la riduzione della CO_2. Siamo intervenuti e lo stiamo facendo ulteriormente per migliorarlo. Nel tempo l'auto elettrica avrà la sua giusta nicchia di mercato, conquistando nuove quote. A livello di autonomia c'è ancora del lavoro da fare e intanto dobbiamo puntare anche su altre alimentazioni per ridurre le emissioni del nostro parco circolante".

DIESEL? NO GRAZIE

Dallo studio di Doxa "Cittadini nel caos: quale motore scegliamo?" emerge una valutazione negativa sull'acquisto del diesel: anche se il 69% degli italiani si dice ancora convinto che possa essere un'ottima scelta per chi "macina chilometri", molti sono critici riguardo al livello di inquinamento prodotto da questo tipo di alimentazione, nonché dal minore valore di rivendita del veicolo. In particolare, solo il 16% dei nostri connazionali si sente completamente sicuro riguardo alle emissioni di CO_2 dei motori a diesel e benzina, mentre il 19% del campione (per il diesel) e il 20% (per la benzina) non teme una svalutazione dell'auto al momento di rivenderla.
In più, il 71% degli italiani non si sente più propenso ad acquistare un'auto diesel perché ci sono sempre più Comuni che ne impediscono la circolazione (un dato, questo, in crescita del 4% rispetto alla precedente rilevazione). E ancora, il 68% teme che molte marche potrebbero bloccarne a breve la produzione.

#FORUMAUTOMOTIVE

Pregiudizi

Unione Petrolifera ci mette la firma: i diesel di ultima generazione sono parte della soluzione e non la causa dell'inquinamento atmosferico

Strappa una risata, in apertura di #FORUMAutoMotive di marzo, il filmato che propone l'ennesima gaffe del ministro Toninelli, che a parole promuove l'elettrico e nei fatti viaggia a gasolio. Ma si torna subito seri non appena entra nel vivo il dibattito su 'Tradizione vs Innovazione: lo scontro sui carburanti'. Punto di partenza lo studio di AlixPartners che evidenzia come anche in Italia la quota di mercato delle motorizzazioni diesel sia calata in modo sensibile e prevalentemente a vantaggio dei motori a benzina; "benzina che però", rimarca il managing director Mario Duse, "a parità di prestazioni produce più CO_2. Quello italiano, comunque, continua a essere un mercato sempre molto orientato al diesel, per la fortissima componente sia tecnica che manifatturiera e per il prezzo più vantaggioso del benzina".

Il futuro è alternativo

Ibridi plug-in e veicoli elettrici potranno rappresentare una valida alternativa futura - si stima una quota del 20 per cento entro il 2025 - ma oggi rappresentano ancora un di cui. E il gas naturale? E l'idrogeno? E i bio carburanti? Secondo il coordinatore area tecnica ACI, Enrico Pagliari, "non c'è ancora una scelta di campo"; di certo c'è "la criminalizzazione delle emissioni solo lato vetture". Che, in effetti, compongono un circolante vetusto, con un'anzianità media di 11 anni e 4 mesi e un 36 per cento ante Euro 4.

Di certo c'è anche che oggi un'auto diesel Euro 6 emette il 95 per cento in meno di ossidi di azoto rispetto a una Euro 0 e il 96 per cento in meno di particolato rispetto a una Euro 1.

Spiega Claudio Spinaci, presidente Unione Petrolifera: "Dalla nostra analisi, basata sui più recenti studi in materia, emerge al di là di ogni possibile strumentalizzazione come il diesel sia un'alimentazione che può a ragione essere protagonista dell'evoluzione verso una mobilità sostenibile, considerato che sul lato inquinanti le soluzioni tecniche adottate riducono le emissioni a valori prossimi allo zero. Quanto alla CO_2, tenendo conto dell'intero ciclo di vita, il diesel rimane la soluzione più efficace e sostenibile, economicamente e socialmente, per traguardare gli obiettivi al 2030. Le alimentazioni diesel sono quindi parte della soluzione e non la causa del problema".

In alto, gli studenti dell'Accademia della Martesana seguono attenti il dibattito. A lato Andrea Dell'Orto, presidente di Ancma oltre che vicepresidente della Dell'Orto Spa, eletto Personaggio dell'anno #FORUM AutoMotive.