

<http://viamazzocchi.quattroruote.it/senza-categoria/dieci-anni-di-mercato-italiano-i-neri-parlano-chiaro-e-dicono-che/>

## Dieci anni di mercato italiano. I numeri parlano chiaro e dicono che...

Mi è arrivata in questi giorni la bella pubblicazione dell'**UNRAE**, l'associazione che raccoglie i costruttori esteri presenti in Italia, con tutti i dati relativi al mercato italiano degli ultimi 10 anni.

Una preziosa montagna di numeri che si offrono a tutte le analisi possibili e con una lettura che va dal nazionale al locale, provincia per provincia.

Vi risparmio tutto lo scibile, ma l'occasione è ghiotta per vedere i trend relativamente alle tipologie di auto più diffuse sulle nostre strade.

Ovviamente si parte dai dati del 2006 e si finisce con quelli del 2015, che significa anche che ci si muove dagli anni delle vendite record (2 milioni e mezzo nel 2007) per arrivare a quelli più critici (1 milione e 300 mila nel 2013) prima della grossa ripresa di quest'anno già partita, con meno fragore, un anno fa.

### BERLINE.

Il dato confonde un po' perché sono considerate tali sia le vetture tre volumi più grosse che quelle due volumi più piccole e diffuse, così che ha dettato i numeri sono state ininterrottamente Fiat Panda, Fiat Punto e Lancia Ypsilon con qualche saltuario inserimento al terzo posto della sola Ford Fiesta.

Le vetture più grosse hanno pesato in sintesi molto poco e anche gli inserimenti di vetture di pur grande successo come Golf oppure Giulietta non hanno spostato molto.

Morale: è giusto parlare di un andamento molto chiaro visto che il loro peso – in numeri – in 10 anni si è quasi dimezzato (esattamente dimezzato nel 2014) anche se in termini percentuali si deve notare che sono scese solo dal 62% al 55%, che è comunque tanto.

Insomma, la presenza delle utilitarie in questa categoria salva le cifre, a riprova che restiamo comunque un paese a trazione citycar... STATION WAGON.

A prima vista va peggio che per le berline, perché il crollo le vede ben sotto il 40% rispetto a un decennio fa, ma questo solo perché il mercato ridotto incide in termini assoluti, però se più correttamente si guarda alle percentuali si può notare che le famigliari sono calate di 4 punti, dall'11% del mercato al 7%.

### MONOVOLUME.

Erano in pieno boom un decennio fa, adesso arrancano tutte.

Le piccole sono quelle che soffrono meno (erano il 6% sono adesso il 5%), le medie faticano tanto

<http://viamazzocchi.quattroruote.it/senza-categoria/dieci-anni-di-mercato-italiano-i-neri-parlano-chiaro-e-dicono-che/>

(scendono dall'8% al 4%) e le grandi spariscono (dall'1% al... 3 per mille!).

Per capirci meglio, nel 2015 la regina è stata la Renault Espace con 1.110 vetture vendute mentre un'auto simbolo come la Ford Galaxy si è fermata a 141, poco più di 10 al mese, la metà delle Ferrari immatricolate... COUPÉ E SPIDER.

Se ne vendevano poche un decennio fa, se ne vendono poche adesso, con le spider curiosamente meno in crisi.

Notiamo allora che le Coupé sono passate dal quasi 1% al nemmeno 4 per mille, mentre le spider sono cresciute dal 1,5 per mille al 3 per mille.

Di fatto raddoppiate, almeno in percentuale, e comunque stabili nei numeri pur in un mercato che ha lasciato per strada un milione di pezzi.

In quest'ottica la scelta di Fiat con la nuova 124 Spider sembrerebbe a suo modo preveggenza, e comunque darà un importante impulso alla quota di mercato attuale.

SUV E CROSSOVER.

Qui e soltanto qui sta il boom.

Infatti se i fuoristrada sono cresciuti del 2% (dal 6% all'8%) i crossover hanno sbaragliato il campo.

Nel 2006 praticamente non esistevano – si contavano appena 425 vetture immatricolate – e sono diventate lo scorso anno oltre 265 mila.

Significa saltare dallo 0% al 16%.

Alzi la mano chi lo avrebbe detto.