

Uno studio prevede che le auto prodotte e vendute a prezzi bassi passeranno da 14 a 18 milioni. E in India si studia un modello da 2000 euro

La rivoluzione «low cost» entro il 2012

MILANO — L'iniziativa del momento più visionaria, in fatto di automobili, è probabilmente quella di Ratan Tata, l'alleato indiano della Fiat: lanciarne una da duemila euro per convincere la classe media emergente dell'India a passare dalle due alle quattro ruote. Non sono chiacchiere: la costruzione dello stabilimento principale, nel West Bengala, sta per iniziare. Tata, però, non è un sognatore o semplicemente un filantropo: tutta l'industria automobilistica del mondo si sta accorgendo che sui mercati si è creato uno spazio per vetture a basso costo. E non solo nei Paesi emergenti, anche in Europa, Stati Uniti, Giappone. La rivoluzione *low-cost* — quelle delle compagnie aeree a prezzi stracciati, quella dell'Ikea, di Zara, di H&M — sta per abbattersi sul mondo delle automobili. Uno studio appena realizzato dalla società di consulenza manageriale Roland Berger prevede che, tra ora e il 2012, il numero di auto vendute nei segmenti A e B — quelli dove i prezzi sono più bassi — crescerà nel mondo da 14 a 18 milioni. Le auto *low-cost* — cioè quelle con un prezzo di listino inferiore a diecimila euro in Europa e a diecimila dollari altrove — saranno una delle parti più dinamiche dell'intero mercato. Ovviamente, la crescita

più forte sarà nei Paesi a economia emergente, dove un numero sempre maggiore di consumatori riesce ad avvicinarsi per la prima volta all'acquisto dell'auto: un po' com'è successo in Italia negli Anni Cinquanta e Sessanta. Già oggi, in Cina modelli come Fiat Palio, Geely Hq, Xiali, Chery Qq — tutte ampiamente sotto i diecimila euro, la Chery addirittura a tremila — stanno avendo un notevole successo. Bene: entro il 2012 il mercato di questo segmento dovrebbe più che raddoppiare, passando da 1,2 a 2,6 milioni. L'India passerà — sempre secondo

Roland Berger — da 980 mila a oltre un milione e mezzo di auto *low-cost*: oggi, il settore se lo dividono Maruti, Maruti Zen, Tata Indica e, al limite dei diecimila euro, Hyundai Atos; nei prossimi anni si possono prevedere nuovi ingressi, dalla nuova Tata da duemila euro al ritorno della Fiat che sul mercato indiano ha deciso di puntare. Stessa storia per il Brasile, dove il segmento per ora è occupato dalla Volkswagen Fox: le previsioni parlano di un milione e mezzo di vetture a basso costo nel 2012 rispetto al milione e duecentomila del 2006. Crescite notevoli an-

che in Thailandia, Corea del Sud, Russia, Europa dell'Est, Messico.

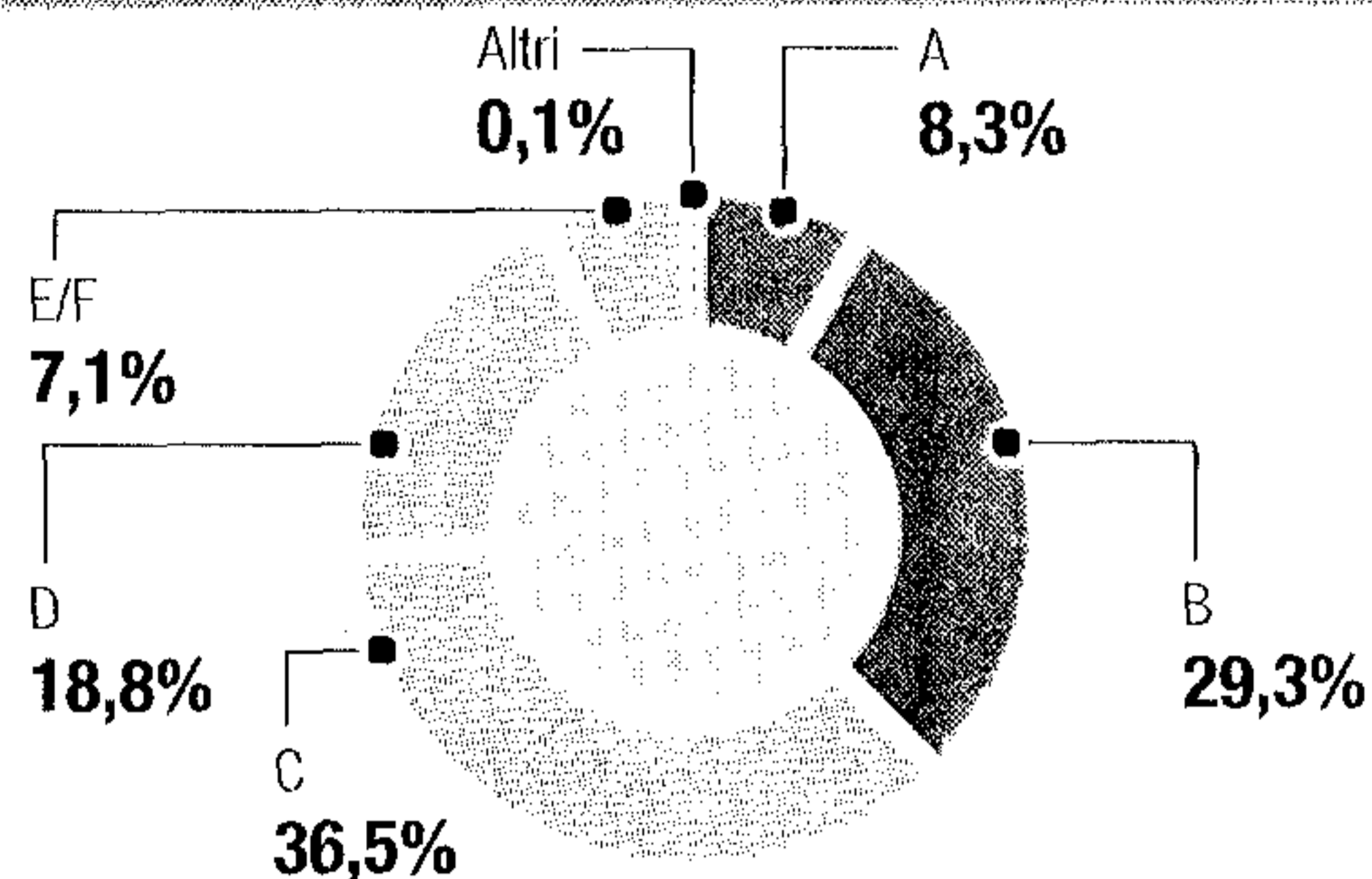
Il bello, però, è che il fenomeno è globale: il tasso di crescita dei segmenti A e B sarà notevole anche nei Paesi ricchi. In Europa, il settore è già piuttosto affermato: l'anno scorso si sono vendute quasi cinque milioni e mezzo di automobili con un prezzo di listino sotto i diecimila euro; nel 2012 si arriverà probabilmente a cinque milioni e ottocentomila. In Giappone, si passerà da due milioni e mezzo a due milioni e seicentomila. Negli Stati Uniti, invece, dove il mercato delle *low-cost* è agli inizi, il balzo dovrebbe essere notevole, a oltre 700 mila unità. «L'economia debole e la più bassa fiducia dei consumatori di questi mercati — dicono gli esperti di Roland Berger — stanno spingendo gli acquirenti ad avere maggiore attenzione al rapporto qualità/prezzo». Quello che un numero sempre maggiore di compratori dei Paesi ricchi vuole è un'auto dai costi contenuti ma di qualità e accompagnata da buoni servizi in fatto di finanziamenti, assicurazione, mantenimento e riparazione. Sono i nuovi ceti medi, che avanzano nei Paesi emergenti e arretrano in quelli ricchi. Così va il mondo.

Daniilo Taino

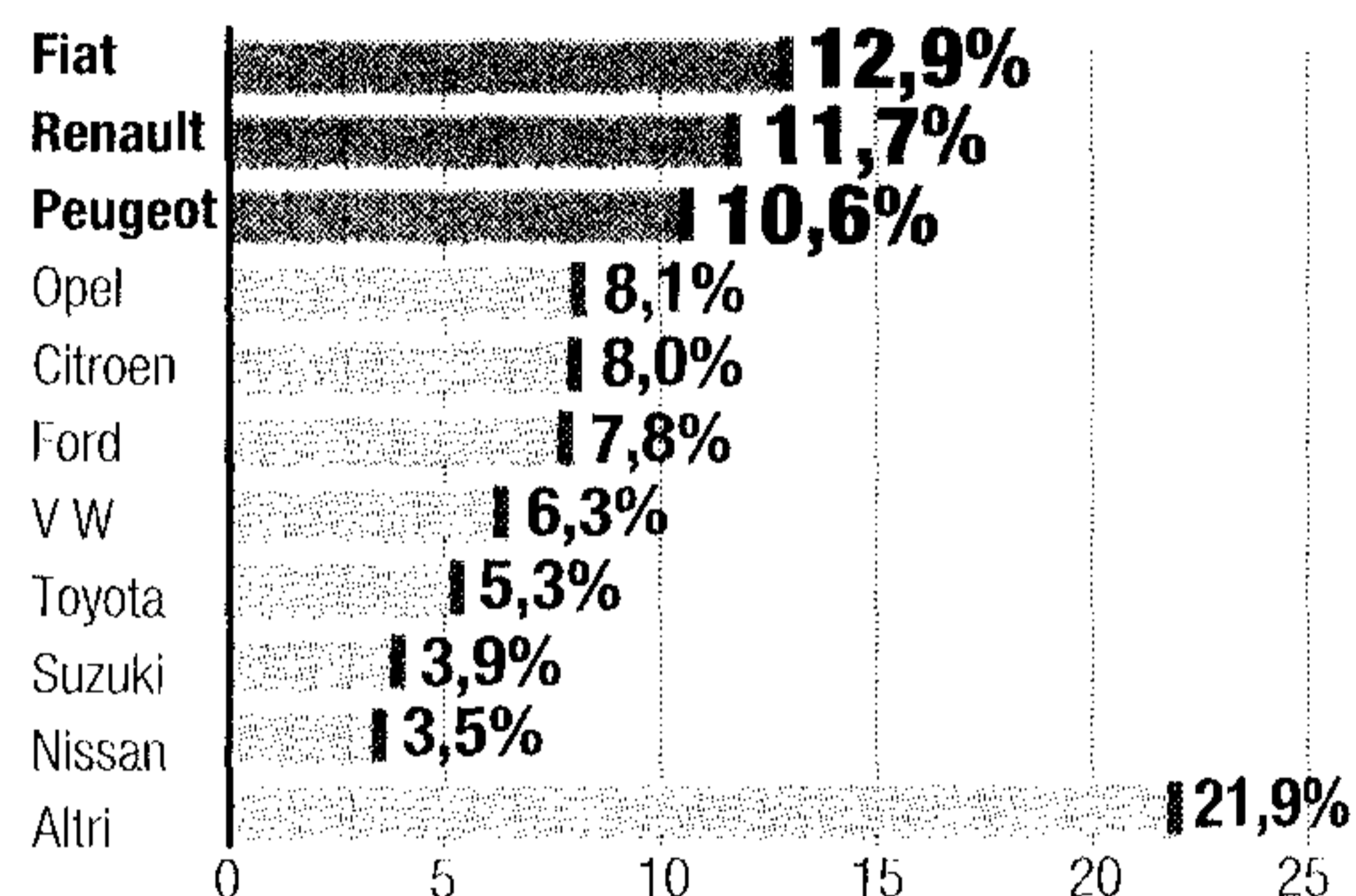


IL MERCATO DELLE UTILITARIE

Vendite per segmento in Europa nel 2006



Le marche che hanno venduto più veicoli economici in Europa nel 2006

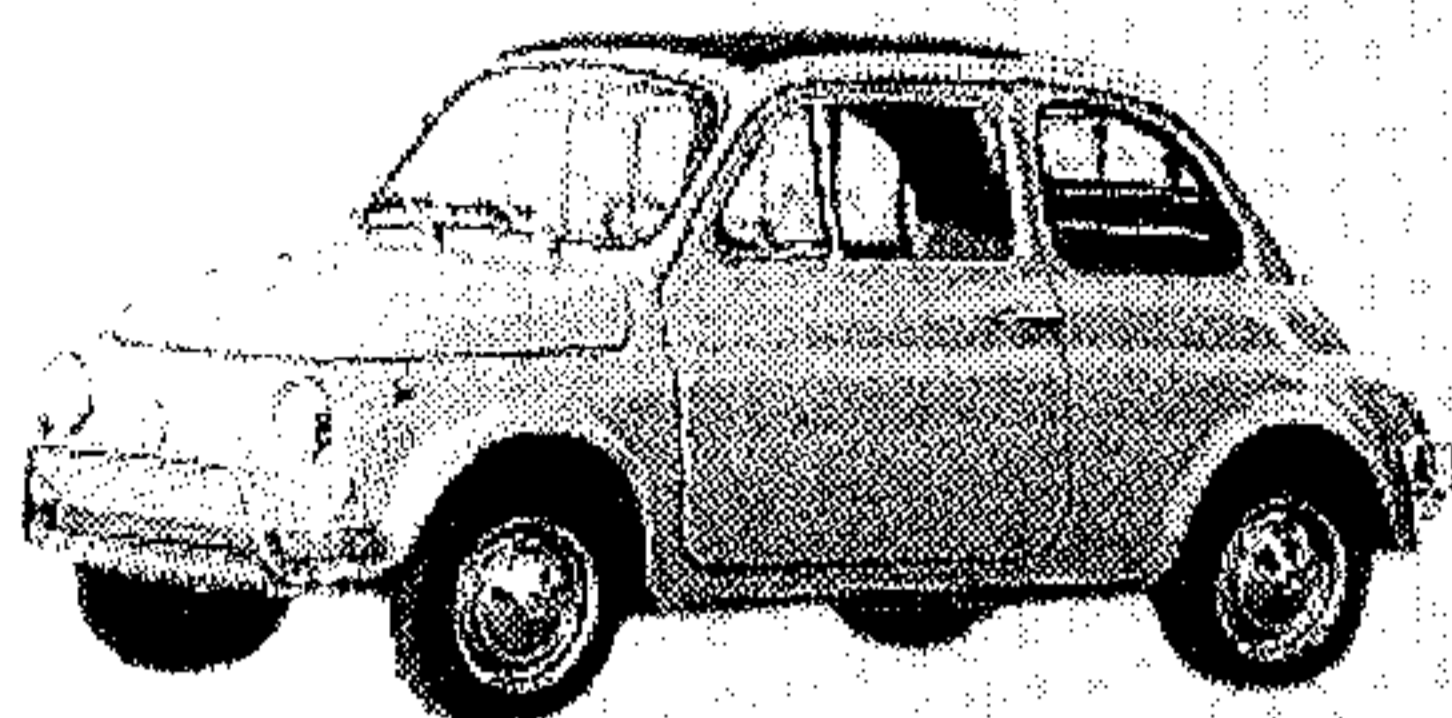


Fonte: J.D. Power; Roland Berger analysis

CORRIERE DELLA SERA

**Il passato:
la Fiat 500**

L'antesignana delle *low cost* fu la 500. Nel 1957, la Fiat lanciò un'automobile moderna ed economica alla portata di tutti, in un clima di ricostruzione post bellica. La 500 era equipaggiata con un motore da 479 cc ed era venduta a 465 mila lire. Un impiegato allora guadagnava circa 50 mila lire al mese.



**Il presente:
la Dacia Logan**

Oggi l'automobile che si avvicina maggiormente al concetto di *low cost* è la berlina Dacia Logan. L'azienda rumena, nella galassia della francese Renault, vende la versione 1.4 75 cavalli con prezzi a partire da 7.950 euro. La Logan base ha l'Abs con ripartitore di frenata Ebc e due airbag frontali.

