

**AUTO&MOTORI**
**CONTROMANO**
**Plug-in bugiarde  
Una scoperta  
senza alcuna fretta**

A corroborare la sensazione che le nostre poche certezze cambino di minuto in minuto, è arrivato in questi giorni il rapporto della Direzione Generale per l'azione sul clima di Bruxelles. Secondo gli ultimi dati raccolti tramite monitor installati a bordo di un campione di 600.000 automobili nel 2021, sembrerebbe che le Plug-in (per intenderci le vetture ibride che funzionano anche con la spina) pur usufruendo quasi ovunque degli incentivi all'acqui-

sto per i veicoli ecologici, nella guida reale emettono in media una quantità di CO2 superiore di 3,5 volte a quella dichiarata dalle case costruttrici. Mentre la discrepanza del consumo reale di carburante e quindi di emissioni CO2 dei veicoli diesel e benzina è limitata al 20%. Il dato è sconcertante, ma lo è ancora di più forse apprendere che la Direzione Generale ha impiegato tre anni per elaborare i dati e smascherare l'inganno.

I nuovi incentivi in attesa di debutto dovrebbero prevedere anche l'accesso agevolato al noleggio di auto elettriche per i redditi più bassi, senza anticipo e con un canone calmierato. Una specie di "leasing sociale" che il governo di Parigi ha già introdotto con successo, ma non senza problematicità

ALBERTO CAPROTTI

L'esempio virtuoso arriva dalla Francia, e ha registrato un grande successo. Al punto che altri governi - tra i quali il nostro - da tempo stanno ragionando su iniziative simili, almeno a livello sperimentale. A Parigi l'hanno chiamato "leasing sociale", ed è uno degli strumenti varati dall'esecutivo guidato da Emmanuel Macron per stimolare e sostenere l'adozione della mobilità elettrica in Francia.

In pratica è uno strumento che permette a chi dispone di un reddito inferiore ai 15.400 euro di poter ottenere in leasing un veicolo elettrico per almeno 3 anni, pagando un canone agevolato di soli 100 euro al mese, che diventano 150 in caso di vetture familiari. Il programma in Francia ha ottenuto forti adesioni, tanto che a gennaio il Governo ha dovuto sospendere in anticipo a causa dell'eccesso di domanda. Infatti, le richieste hanno superato la disponibilità del fondo che era stato stanziato. Il programma era inizialmente aperto a coloro che percorrono più di 8.000 km all'anno, o che vivono a più di 15 km dal luogo di lavoro. Il Governo, da parte sua, mette un contributo di 13.000 mila euro per ogni vettura assegnata. Solo 50.000 richieste sono state accettate, ben oltre le 25.000 previste inizialmente. Le domande a gennaio, superavano già quota 90.000.

Alla Francia l'iniziativa è costata sinora circa 650 milioni

**50 milioni**

È la cifra che il governo italiano avrebbe in programma di stanziare per finanziare il noleggio a lungo termine di auto elettriche per famiglie a basso reddito



Nel 2023 sono state immatricolate in Italia quasi 1,6 milioni di automobili, il +19% rispetto al 2022

# L'auto a chi non può acquistarla L'esempio francese per l'Italia

di euro, cifra che sarà detratta dal fondo per il *bonus ecologico*, cioè gli incentivi previsti per le automobili elettriche, pari in tutto a 1,5 miliardi di euro. La Francia comunque ha intenzione di ripristinare il leasing sociale alla fine del 2024 per l'anno 2025. Ci sarà da capire se cambieranno le condizioni e soprattutto se verranno stanziati più fondi per consentire ad un numero maggiore di persone di poterlo sfruttare. La domanda ora è se questo strumento che permette di incentivare l'accesso alla mobilità elettrica, possa essere ap-

plicato anche in Italia. Il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, aveva già anticipato il dicembre scorso il varo di un apposito Dpcm con 950 milioni di stanziamento complessivo - per introdurre nuovi incentivi sulle auto alla spina e, per l'appunto, una forma di noleggio agevolato con caratteristiche molto simili a quelle francesi. L'ipotesi era quella di un fondo apposito da 50 milioni di euro stanziati per favorire il noleggio a lungo termine di un'elettrica per almeno tre anni, con un canone mensile tra 75 e 125 euro e di una platea di beneficiari limitata alle fa-

miglie a basso reddito. L'entità esatta del contributo e le soglie di accesso saranno definite entro 120 giorni dall'entrata in vigore del Dpcm. Questa formula, proposta dall'AcI e sostenuta da Urso, in realtà ha incontrato subito qualche difficoltà per ottenere il via libera in seno al governo, visto quanto affermato dal ministro dei Trasporti, Matteo Salvini: «Il principio è sacrosanto, vediamo come tradurlo in pratica senza esporci a controindicazioni. Vedendo l'uso e l'abuso di certi strumenti in Italia, potrebbe trattarsi di una sorta di "auto di cittadinanza" o di bo-

non potrà che essere problematica trattandosi di un provvedimento che riguarda la mobilità 100% a batteria, in condizioni normali rivolta a una fascia di popolazione altospesente ed elettrocompatibile in ragione delle le modalità di ricarica che comporta. Altri punti da chiarire saranno quelli relativi ai costi per la manutenzione delle vetture e alle polizze assicurative, ma il governo Meloni ha subito chiarito che si tratterebbe di un'iniziativa a carattere sperimentale che necessiterà quindi di ulteriori specifiche.

Il tempo dei ragionamenti in effetti è stato lungo, visto che la riforma dei nuovi incentivi volti a svecciare il parco auto circolante che doveva entrare in vigore a inizio 2024 - e che dovrebbe contenere anche questa misura - tra problemi attuativi e rinvii vari non verrà varata prima di maggio. Sarà inoltre necessario un aggiornamento della piattaforma Invitalia-Mimit, per l'apertura delle prenotazioni. Anche la formulazione della parte relativa al noleggio agevolato è ancora tutt'altro che chiara, e

**l'iniziativa**
**Una vettura per riuscire a lavorare: l'idea di Renault**

La mobilità è fondamentale per trovare un posto di lavoro, o per mantenerlo. Ed è fonte di disuguaglianza visto che spesso chi cerca occupazione o vive in condizioni di fragilità finanziaria è obbligato a rifiutare un lavoro per mancanza di soluzioni di trasporto. Questa problematica sociale aveva spinto già nel 2012 il Gruppo Renault a lanciare il programma di mobilità inclusiva CareMakers che ha aiutato 3.000 persone. Oggi, con l'iniziativa "Les voitures de future fonction", il costruttore francese rafforza il suo impegno offrendo alle persone in periodo di prova lavorativa la possibilità di noleggiare un veicolo a lungo termine o con opzione d'acquisto e di iniziare a pagare solo dopo aver ottenuto la certezza del posto di lavoro. «Si tratta di una novità assoluta in Francia - dice Cléa Martinet, direttrice Sviluppo Sostenibile del Gruppo Renault - che aiuta anche chi non può avvalersi di soluzioni di finanziamento grazie a un ecosistema di partner: enti sociali, istituti finanziari specializzati nei budget limitati e player della mobilità inclusiva. Per partecipare al programma è necessario essere residente in Francia, avere un'esigenza di mobilità legata ad un progetto professionale e un reddito inferiore o pari a 14.000 euro. (A.C.)

**ARRIVA LA VERSIONE 2024**
**Cambia poco e non cede all'elettrificazione  
Volkswagen T-Cross vuole vincere ancora**


FERDINANDO SARNO

In soli 4 anni di vita la T-Cross ha registrato 1,2 milioni di unità vendute, 100 mila delle quali in Italia, mercato in cui è diventata di fatto la "fuoriclasse" di casa Volkswagen. E auto che vince non si cambia, ma al massimo si ritocca. La versione 2024 mantiene le dimensioni della precedente (4,1 metri di lunghezza), ma esteticamente aggiorna il frontale e la linea di coda dove sono state integrate luci a LED di nuova concezione. Nuovo il volante multifunzione, migliorate le rifiniture su plancia, portiere e poggia braccio centrale, lo schermo dell'infotainment da 8" (di serie) e da 9" (in opzione), i sedili comodi e alla "tedesca" (quindi rigidi) e l'ottimo materiale in plastica morbida piacevole al tatto. La seconda generazione della T-Cross rimane fedele alla trazione anteriore e si presenta con due motori turbo benzina (TSI): quello d'accesso è un tre cilindri da 1,0 litri con una potenza di 70 kW (95 CV) e quello più potente eroga 81 kW (110 CV) a 85 kW (115 CV), con il cambio automatico DSG a 7 rapporti in opzione. Nel nostro test drive abbiamo guidato una 115 CV R-Line. Grande motore per accelerazione, ripresa e per i consumi ridotti. La T-Cross è ben piantata sulla strada, ha un'ottima maneggevolezza supportata dallo sterzo leggero, pronto e preciso. Il rollio non influisce troppo sulla dinamica di marcia mentre, se si ha la possibilità di spendere qualche euro in più, con l'aggiunta di Pack specifici la nuova T-Cross diventa "quasi" perfetta. Un difetto? I montanti anteriori sono un po' ingombranti e, soprattutto in curva, creano degli angoli bui. Tre gli allestimenti (Line, Edition Plus e Style/R-Line): i prezzi partono da 26.200 euro. I patiti dell'elettrificazione dovranno rassegnarsi perché per la T-Cross non è prevista una versione ibrida, né tantomeno elettrica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

 Canale motori  
www.avvenire.it/economia/motori

 Si può accedere  
anche con il QR Code

**DEBUTA LA QUARTA GENERAZIONE**
**Swift, anima giapponese e design torinese  
Suzuki aggiorna la sua city car ibrida**


GABRIELE VILLA

Tre cilindri possono bastare, eccome. Lo dimostra la nuova Suzuki Swift Hybrid, provata nei dintorni di Bordeaux lungo un nastro stradale non sempre liscio come la seta. La piccola e compatta city car giapponese (3 metri e 86 cm.) è mossa infatti dal nuovo motore 3 cilindri di 1,2 litri, che eroga 83 CV e 112 Nm di coppia, ma scorre in sopplesse grazie al peso "piuma" complessivo della vettura (919 kg). Forte di un successo consolidato in vent'anni (9 milioni di unità vendute in 170 Paesi, di cui mezzo milione in Italia) la Suzuki Swift giunge alla quarta generazione con interventi di estetica e di sostanza, sul fronte del design e della tecnologia, che sono usciti anche dalle matite dei progettisti del Suzuki European Design Center di Robassomero, nel Torinese, che è buon motivo di vanto per il modo tutto italiano di interpretare la fantasia. Il propulsore della nuova Swift è supportato da un sistema mild hybrid a 12 Volt, abbinabile alle due ruote motrici con cambio manuale a

5 marce o al più diffuso automatico CVT a variazione continua. Ibrido per la nuova vettura di Suzuki significa anche percorrere oltre 20 km con un litro e "liberare" emissioni di 99 g/km di CO2, cioè sotto quella soglia che permette, ad esempio, di accedere gratuitamente all'Area C di Milano e in generale in molte ZTL in Italia. La nuova Swift Hybrid approda sul mercato con un allestimento unico che, secondo filosofia e tradizione Suzuki, può vantare una dotazione completa, tanto che i soli optional sono la vernice metallizzata, o quella bicolore. Il che vuol dire che non si spende un euro in più sia per il comfort sia per i sistemi di assistenza alla guida che, tra l'altro, sono stati implementati grazie ai nuovi radar ad onde millimetriche e alla telecamera monoculare. Suzuki Swift Hybrid arriverà nelle concessionarie a maggio con prezzi a partire da 22.500 euro per la versione a due ruote motrici con cambio manuale, 24.000 per quella con il CVT e 24.500 per la trazione integrale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**ELETTRICA, MA NON SOLO**
**Scelta intelligente per la nuova E-3008  
Peugeot fa il pieno di tecnologia e riduce i prezzi**


ADRIANO TORRE

In assenza di una più significativa adesione all'elettrico della clientela italiana, la nuova Peugeot E-3008 focalizza le attenzioni su 3 aspetti: lo stile ingentilito, moderno, aerodinamico e con soluzioni più tecnologiche, poi il fascino del nuovo sistema Panoramic i-Cockpit in grado di offrire una panoramica di livello spaziale, ma soprattutto la provvidenziale correzione di listino che dai previsti 50 mila euro ha ricevuto un sensibile ritocco scendendo a 41.980 nell'allestimento Allure da 210 cv e 73 kWh, utili per rientrare nelle normative sugli incentivi ma anche per fronteggiare la concorrenza. La nuova E-3008 ha stile e doti convincenti: spazi ampi e comoda assortita, design affinato e tecnologie di bordo avanzate, soluzioni azzeccate per rinfrescare i risultati ottenuti dal modello 3008 precedente: non a caso oltre alle versioni elettriche caratterizzate da tre motorizzazioni, Peugeot ha previsto anche una versione ibrida a benzina da 136 CV a 38.700 euro. La E-3008 è declinata su tre livelli di potenza (da 210 a 320 CV): si può scegliere tra 2 ruote motrici da 157 kW con batteria da 73 kWh e 525 km di autonomia, poi Dual Motor da 240 kW a 4 ruote motrici batteria da 73 kWh e 525 km di autonomia, infine a 2 ruote motrici e 170 kW con accumulatore da 98 kWh e 700 km di autonomia. All'acquisto viene consegnata anche la colonnina di ricarica easyWallbox utilizzabile a 2,3 kW e fino a 7,4 kW con upgrade. In tema di ricarica, va segnalato che si recuperano 100 km in soli 10 minuti con le colonnine pubbliche idonee. Ampia, comoda e tecnologica, si distingue per lo schermo panoramico curvo da 21" integrato nel cruscotto, per il nuovo volante compatto con controlli touch e per i tasti i-Toggle personalizzabili per impostare le 10 funzioni preferite o più utili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA