

**AUTO&MOTORI**
**CONTROMANO**
**Record di spesa  
Ma festeggia  
solo chi vende**

Gli italiani non hanno mai speso tanti soldi per comprare auto nuove come nel 2023: 45 miliardi di euro. Il Centro Studi Fleet&Mobility spiega che si tratta di un incremento del 20% rispetto al 2022, a fronte di un aumento dei volumi del 19% (1.590.610 le unità acquistate). È un risultato che supera il record del 2007, quando gli italiani avevano speso 44,9 miliardi di euro, acquistando però 2,5 milioni di vetture. Nel 2023, quindi, con quasi 1 milione di auto in meno, è

stato raggiunto quasi lo stesso risultato economico del 2007. La differenza? L'incremento del prezzo medio unitario delle vetture, passato da 18.000 euro nel 2007 a oltre 28.000 nel 2023. Se prima quello dell'auto era un mercato che cercava di vendere, anche sottocosto, pur di far girare le fabbriche, ora l'industria guarda solo ai margini di guadagno. E i tanti che non possono più permettersela, ne acquistano una vecchia. O vanno a piedi. Gran cosa il progresso.

**LO STALLO**
**L'annuncio  
degli incentivi  
paralizza  
il mercato**

Inizia con un paradosso il 2024 dell'automobile: nonostante 570 milioni di finanziamenti già stanziati ad aprile 2022 e disponibili da dieci giorni, il programma di bonus per l'acquisto di vetture a basso impatto ambientale ancora non è partito. Manca infatti la formalità burocratica di un decreto che autorizzi l'apertura della piattaforma online sulla quale i concessionari possono prenotare gli sgravi per i loro clienti. Risultato: migliaia di ordini già conclusi sono congelati, perché chi acquista ovviamente attende di poter godere del bonus. La ragione dello stallo è da attribuire alla decisione del ministero delle Imprese e del made in Italy che ha annunciato la volontà di rimodulare gli incentivi in senso migliorativo per gli utenti. Un chiarimento dovrebbe arrivare l'1 febbraio prossimo, dopo una serie di riunioni al Ministero, decise per discutere il piano di sostegno del mercato e della filiera automobilistica italiana.

Il clima di indeterminazione attuale però scontenta tutti: gli annunci in materia di nuovi incentivi, secondo i sindacati di settore e associazioni come l'Unrae, portano a una vera e propria paralisi del mercato. «È negativo che si parli di incentivi prima di renderli effettivi. Questo annuncio bloccherà i consumatori finché non vedranno il Dpcm», ha spiegato il segretario nazionale Fim Cisl, Ferdinando Uliano, invitando il governo a «procedere in fretta».

Il ministro Urso a dicembre aveva annunciato che i «nuovi» contributi andranno da un minimo di 1.500 euro (su auto della fascia 61-135 g/km di CO2 con rottamazione di una Euro 4) a un massimo di 13.750 (su auto della fascia 0-20 g/km di CO2 con rottamazione di una macchina fino a Euro 2 e reddito Isee inferiore a 30 mila euro). Inoltre, i 570 milioni di fondi disponibili dovrebbero essere irrobustiti con i circa 297 avanzati nel 2023. Altra novità dovrebbe riguardare l'apertura degli incentivi anche alle società di noleggio, grandi assenti dello scorso anno. Dovrebbe essere confermato invece il tetto massimo di spesa per accedervi, che era di 42.700 euro per le auto di prima e terza fascia, 54.900 euro per quelle di seconda. Secondo il ministro «la modulazione dei tetti di prezzo ci garantirà di sostenere in particolare la produzione italiana: nel 2022 solo il 19-20% degli incentivi è andato a modelli prodotti in Italia».

**Alberto Caprotti**
© RIPRODUZIONE RISERVATA
**Lancia Ypsilon,  
la novità più  
attesa 21 anni  
dopo la prima**

Sarà contraddistinto da un pieno di novità il 2024 dell'auto. E, in molti casi, di novità di peso, riguardanti anche i settori medio-bassi del mercato, quelli più accessibili. Il modello più atteso - a 21 anni dalla prima - è certamente la nuova Lancia Ypsilon che debutterà a metà febbraio. Il marchio per ora ha diffuso solo poche immagini di particolari estetici ma si sa che la nuova generazione non avrà nulla in comune con quella attuale, a partire dal design. Anche la taglia sarà più abbondante (circa 4 metri). Chic e tecnologica, la nuova Lancia Ypsilon sarà elettrica (con 400 km di autonomia) ma anche termica grazie a una versione 1.2 litri a benzina mild-hybrid.

Nel Vecchio Continente l'automobile "pesa" con 13 milioni di posti di lavoro, un contributo industriale che vale il 7% del prodotto interno lordo dell'Unione, e oltre 60 miliardi di investimenti ogni anno nel settore della ricerca e sviluppo. Eppure la partita tra Cina ed Europa in tema di auto per il 2024 ricomincia da 3-0 in favore del Paese asiatico.

Per capirlo - partendo dal presupposto che la sfida si gioca quasi esclusivamente sull'elettrico - basta un dato disarmante: le case automobilistiche che operano nel mercato europeo infatti si sono assicurate solo meno di un quinto (16%) dei metalli chiave per la produzione di batterie di cui avranno bisogno da qui al 2030. Questo è quanto emerge da un'analisi che Transport & Environment, l'organizzazione ambientalista indipendente europea, ha realizzato sulla base dei contratti di fornitura resi pubblici dalle aziende stesse.

La progressiva invasione di auto cinesi (5 milioni di vetture esportate nel mondo nel 2023) - secondo i report di tutti gli analisti di settore - proseguirà anche nell'anno appena iniziato, anche a causa di un rallentamento della loro economia interna. Fra batterie, software e prezzi, trio d'attacco nel quale la Cina è in netto vantaggio, il 2024 sarà in salita per la "squadra" europea nonostante marchi generalisti come Citroën, Renault, Fiat, Volkswagen e Opel si stiano finalmente affrettando a mandare in campo modelli a zero emissioni dai prezzi più accessibili, sotto i 25 mila euro.

L'aspetto positivo è che le aziende cinesi non si limitano ad esportare ma stanno investendo in Europa per aprire sia fabbriche di batterie, come Catl in Germania e Ungheria, sia di automobili, come Byd, MG e Great Wall, tutti marchi alla ricerca di siti nei Paesi dell'Unione europea. Quella che sembra delinearsi per il nostro continente è una politica di collaborazione con il "nemico" e non di contrapposizione. Che si evidenzia anche a livello di accordi commerciali, come quello raggiunto da Stellantis, che ha investito 1,5 miliardi di euro nella cinese Leapmotor, poco più che una start up al 36° posto in patria per vendite di elettriche, ma molto avanti sulle piattaforme software. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA
**GLI SCENARI**
**La Cina regna  
ma l'Europa  
può ancora  
dire la sua**

La partita si gioca sulle batterie: in svantaggio su tutti i fronti, l'auto targata Ue si difenderà con la politica delle alleanze. E aprendo alle fabbriche asiatiche sul territorio continentale

Immatricolazioni condizionate dall'attesa dei nuovi bonus statali dichiarati a dicembre dal ministro Urso ma non ancora resi effettivi: migliaia gli ordini fermi nelle concessionarie



Il faro posteriore della nuova Lancia Ypsilon

# 2024

## Le quattro sfide in automobile



Il faro posteriore della nuova Renault 5

**LE TECNOLOGIE**  
**L'elettrico è fermo se il prezzo non scende**

In tema di transizione energetica, il 2023 è stato purtroppo un anno perso. Lo dimostrano i dati sulle automobili "green": a dicembre le vetture 100% elettriche hanno raggiunto quota 6,0% e le ibride Plug-in il 4,0% sul totale delle nuove immatricolazioni, ma l'intero anno ha chiuso con le elettriche ferme al 4,2% (solo mezzo punto più del 2022), e le Phev al 4,4%. Un risultato lontano dalle quote non solo dei maggiori mercati d'Europa ma anche di Paesi come la Spagna, cioè con Pil pro capite inferiore rispetto all'Italia a parità di potere di acquisto. Tale ritardo ha avuto conseguenze negative sulle emissioni medie di CO2 che, contrariamente al trend di riduzione imposto dalle norme europee, sono invece addirittura cresciute nell'intero 2023 a 119,5 g/Km (+0,7%).

«Il nostro rimane un mercato poco attratto dalle auto elettriche che nel 2023 hanno chiuso con la percentuale di vendita più bassa di tutta Europa - commenta Salvatore Saladino, Country Manager di Dataforce Italia -. L'Italia dimostra di essere un Paese "resistente" alla crescita delle auto a batteria, con la maggior parte degli esperti di mercato che imputano all'infrastruttura di ricarica ancora non pienamente diffusa la colpa principale di questo ritardo. Resto convinto invece che non sia l'infrastruttura l'ostacolo più grande. Il problema è piuttosto nel racconto in negativo che di questa storia si continua a fare, e chi lo amplifica. Sono certo che arriverà il tempo nel quale le vetture elettriche saranno superiori a quelle a motore termico sotto tutti gli aspetti, ma oggi non è così. Esaurita l'onda dei "pionieri" di questa tecnologia, qualsiasi persona di buon senso non è disposta a pagare anche il 50% in più per un prodotto che, se davvero volesse diventare di massa, dovrebbe costare il 30% in meno».

C'è però, secondo Saladino, un solo aspetto positivo a corollario dell'Italia fanalino di coda in Europa su questo tema: «Finirà che il nostro Paese dimostrerà di essere quello più intelligente, quello che alla fine, grazie ai consumatori che non comprano, farà capire che il percorso di transizione non si può fare solo con slogan politici e soprattutto a spese della gente, della qualità e sostenibilità delle loro vite». (A.C.)

Italia peggior mercato e le emissioni medie di CO2 nel 2023 sono addirittura aumentate Saladino (Dataforce): «La transizione non si può fare solo con slogan e a spese della gente»

© RIPRODUZIONE RISERVATA
**Ritorna, ma con la spina: è la nuova Renault 5**

La data d'esordio c'è già: 26 febbraio. Il palcoscenico designato, anche: Salone di Ginevra. Pure il prezzo si conosce, anche se non è ancora ufficiale: 25mila euro. Parliamo della nuova R5 E-Tech, la compatta elettrica con cui Renault rilancia uno storico modello del passato, l'utilitaria che il marchio francese produsse dal 1972 al 1984. La nuova R5 è già ordinabile e le prime consegne sono previste per l'ultimo trimestre dell'anno. Lunga 3,92 metri, condivide il 70% dei suoi componenti con Clio e Captur ed è mossa da una batteria da 52 kWh per circa 400 km di autonomia. Un'altra novità assoluta nell'infotainment: a bordo debutterà infatti l'assistente virtuale Reno.

In Francia è già ben più che un progetto, da noi è ancora solo un'ipotesi in cerca di sviluppo. Ma l'idea dell'auto elettrica (o a limitato impatto ambientale) offerta in leasing con canone calmierato per famiglie a basso reddito, si sta facendo strada seriamente. E potrebbe diventare realtà in tempi relativamente brevi. A spingere verso questa soluzione, che renderebbe più accessibile la mobilità con la spina in Italia (attualmente limitata a un nicchia di mercato) facendola finalmente decollare, è l'Automobile Club d'Italia, che si candiderebbe a gestire il parco dei veicoli coinvolti nell'iniziativa e che nei mesi scorsi ha avviato colloqui con tre ministeri di competenza (Infrastrutture, Imprese, Ambiente). Secondo il presidente dell'AcI, Angelo Sticchi Damiani, «sarebbe importante far scattare il test nel corso dell'anno, anche con un numero minimo di vetture. Poi lo strumento andrà affinato. In quanto alle risorse, per iniziare si potrebbe attingere dal fondo incentivi per le elettriche non impiegate».

Il nostro governo potrebbe copiare quanto sta facendo la Francia - dove il 1 novembre scorso è già iniziata la raccolta delle richieste - introducendo un piano per offrire vetture "ecologiche" nuove a 100 euro al mese a fronte della rottamazione di quelle vecchie. Per quanto riguarda il reddito degli aventi diritto e la rata mensile, da noi per ora ci sono solo delle ipotesi: per il primo, si immaginano 14.000 euro l'anno di Isee; per il canone invece, da 75 a 125 euro al mese. L'anticipo da versare alla Casa automobilistica sarebbe a carico dello Stato, cioè il proprietario dei mezzi. Un algoritmo individuerebbe il canone da versare, tenendo conto dell'Isee, delle categorie (da Euro 0 a Euro 3) dei mezzi da rottamare, della tipologia di auto che si andrà a guidare, per poi stilare la graduatoria delle attribuzioni. Così da eliminare dalla circolazione 10 milioni di veicoli, il 27% del parco, che è vetusto, a beneficio di ambiente e sicurezza stradale. Il titolare del leasing avrebbe a disposizione l'auto per anni, senza esserne proprietario: immaginabile una durata triennale. A fine contratto, se vorrà, il cittadino potrà restituire la vettura allo Stato, oppure versare il riscatto fissato inizialmente per divenire proprietario del veicolo in via definitiva. (A.C.)

**IL PROGETTO**  
**È arrivata l'ora della mobilità inclusiva**

L'auto a limitato impatto ambientale offerta con un leasing a canone calmierato per le famiglie a basso reddito: in Francia è già realtà. Da noi potrebbe diventarlo presto

© RIPRODUZIONE RISERVATA