

**AUTO&MOTORI**
**CONTROMANO**
**Elettriche e lavoro  
Più occupati  
o preoccupati?**

A sentire gli industriali e la filiera dell'automotive, la transizione alla mobilità elettrica, con il divieto di produrre dopo il 2035 in Europa nuovi veicoli con motori endotermici, comporterà la perdita di 70 mila posti di lavoro. A sentire la Rome Business School, che ha pubblicato lo studio "L'evoluzione del settore automotive in Italia, l'impatto della mobilità sostenibile su economia e lavoro", gli occupati passeranno invece dagli attuali 280 mila a 296.800 entro il 2030,

proprio grazie alla transizione. A sentire Motus-E, la lobby che rappresenta chi lavora nella mobilità a batteria, «considerando che il 75% degli attuali occupati è dedicato a produzioni non esclusive per i motori endotermici», i nuovi posti di lavoro creati dalle auto elettriche compenseranno abbondantemente la diminuzione degli occupati. Morale: il lato insopportabile delle previsioni è che ognuno ha la sua, ma che nessuno è in grado di dire quale sia quella giusta.

**250**

Sono i miliardi di euro che i costruttori investiranno in Europa entro il 2030 sulla mobilità elettrica. A livello mondiale la cifra è di 1 trilardo di euro

 ALBERTO CAPROTTI  
 inviato a Parigi

**L**uca De Meo, da amministratore delegato di Renault, ma soprattutto da presidente dell'Accea, l'associazione che rappresenta i costruttori automobilistici europei, come valuta i recenti ripensamenti parziali della Ue sul passaggio totale alla mobilità elettrica entro il 2035?

Con le elezioni europee del 2024 può cambiare lo scenario, ma la scelta della mobilità elettrica è irreversibile: la Cina l'ha imboccata da una decina di anni, gli Stati Uniti si sono accodati con Tesla, e l'Europa ha svoltato in questo senso ormai da cinque o sei anni. Quel treno ha già lasciato la stazione e sarà difficile fermarlo: l'industria automobilistica europea investirà 250 miliardi di euro da qui al 2030 sull'elettrico, e a livello mondiale prevede di spendere un trilardo di euro, considerando anche le fabbriche per le batterie. E' ovvio che con queste premesse non si può tornare indietro. Il tema ora sono i tempi per completare la transizione e la flessibilità necessaria per arrivarci.

**Come costruttori cosa chiedete alla Commissione Ue?**  
Solo la possibilità di lavorare su tecnologie diverse tra loro: l'obiettivo è la qualità dell'aria e la diminuzione delle emissioni nocive, ma è assurdo

Luca De Meo, ad di Renault e presidente dei costruttori europei: «No al protezionismo ma servono regole per farci stare sul mercato a pari condizioni»

# «Auto, Europa senza strategie Così la Cina ci lascia indietro»

«Anche tra 7 anni l'Europa avrà a disposizione solo il 5% del business dell'elettrico mondiale. Per non restare esclusi dalla catena del valore, serve un lavoro di squadra a livello politico e di relazioni internazionali»

mettere una tecnologia contro l'altra. Il messaggio è: diteci quale è il traguardo che volete raggiungere, ma senza imporci le metodologie. Abbiamo tecnici e ingegneri capaci e qualifica-

ti per trovare le soluzioni salvaguardando gli interessi industriali e quelli di chi le auto le deve acquistare. **Strapotere cinese e debolezza europea: come se ne esce?**

Siamo partiti in ritardo, nei prossimi 12 anni dobbiamo recuperare il tempo perso. Non è solo una questione di infrastrutture di ricarica ma di strategia e di politica industriale che ci permetta di avere un peso più forte nella catena del valore. A partire dall'accesso ai materiali fondamentali per costruire le vetture a batteria che so-

no in gran parte sotto il controllo dei paesi asiatici. Le proiezioni dicono che anche al 2030 l'Europa avrà a disposizione solo il 5% del business dell'elettrico. Per non restare esclusi occorre un lavoro di squadra a livello politico e di relazioni internazionali. E un piano operativo che al momento manca: fissare una data di stop al termico e basta, come è stato fatto scegliendo il 2035, non aiuta. **Le auto cinesi sono solo un pericolo, o che altro?**

I cinesi stanno arrivando, anzi sono

già arrivati e sono molto forti. Possono portare valore aggiunto in tema di scelta di tecnologia: si chiama concorrenza, non pericolo. E può essere stimolante. Ma occorrono delle regole che permettano di giocare ad armi pari: non mi piace parlare di protezionismo ma di principi di reciprocità sui mercati che permettano anche a noi di approdare in Cina senza barriere come loro fanno loro qui.

**All'orizzonte si profila il passaggio all'Euro 7, che per i costi che comporta sarebbe una catastrofe...**

Soprattutto sarebbe un cambio non produttivo per nessuno, né per l'ambiente né per i costruttori. Devo ringraziare il governo italiano che si sta opponendo in modo molto chiaro e con buon senso. Non ha senso passare a una tecnologia penalizzante e senza futuro: dobbiamo concentrare tutte le risorse sulla transizione all'elettrico ed eventualmente alle opportunità offerte dall'idrogeno. Nessuno vuole opporsi all'abbandono dei carburanti tradizionali, ma occorre ricordare che solo all'industria dell'automobile è stata chiesta una rivoluzione così radicale in nome dell'ambiente, e di azzerare le emissioni di CO2 in soli 12 anni. Ma non basta solo fare e vendere auto elettriche: per rispettare le scadenze servono anche le infrastrutture. Per centrare gli obiettivi europei occorrerebbe moltiplicare per 7 l'attuale progressione. E le colonnine non le costruiamo noi. Non si può dire alla gente: comprate l'auto elettrica e arrangiatevi. La transizione va aiutata in tutti i modi possibili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'anteprima**
**Dal cielo alla strada  
Ecco Renault Rafale,  
la nuova ammiraglia**

Rafale, cioè raffica. Ha un nome che prende spunto dal mondo dell'aeronautica l'ultima novità di Renault che punta a ritagliarsi uno spazio nel cosiddetto segmento D, quello della Espace. Un nome che non a caso è ispirato a quello del velivolo Caudron Renault Rafale che, nel 1934, toccò i 445 km/h con il favore del vento e dell'aerodinamica, così come la nuova arrivata del marchio francese conta di fare, in termini di prestazioni e risparmio energetico, grazie ad un design pensato ad hoc. La Rafale, all'interno della strategia "Renaultion" del costruttore francese, punta infatti a soddisfare il piacere di viaggiare e vuole farlo con tutte le comodità, la tecnologia e la sicurezza al servizio del piacere di spostarsi in auto. Il nuovo modello è anche il primo di serie interamente progettato secondo il nuovo linguaggio stilistico introdotto con l'arrivo di Gilles Vidal a capo del design Renault. Si tratta di un Suv coupé dalle linee dinamiche e sportive lungo 4,71 metri e largo 1,86 che debutterà sul mercato nel secondo trimestre del 2024 con una prima versione E-Tech benzina full hybrid da 200 Cv con un'autonomia dichiarata di 1.100 km, adatta appunto per i lunghi viaggi. Per quanto riguarda la vita di bordo, la grande novità offerta dalla Rafale è il Solarbay, il tetto panoramico diviso in due sezioni e dotato di una tecnologia di "vetro intelligente" che lo trasforma da trasparente ad opaco attraverso un pulsante oppure un comando vocale tramite Google Assistant. La nuova "ammiraglia" francese sarà oggetto, in un secondo momento, di un'importante evoluzione del gruppo motopropulsore ibrido, dove tutti i parametri saranno ottimizzati per raggiungere una potenza di 300 cv. Questo risultato sarà raggiunto soprattutto con l'aggiunta di un altro motore elettrico sul retrotreno che azionerà direttamente le ruote, rendendo Nuovo Renault un Suv coupé a trazione integrale. L'ulteriore e successivo passaggio all'ibrido Plug-in, consentirà poi a nuovo Renault di effettuare quasi tutti i percorsi quotidiani in modalità 100% elettrica. (A.C.)

**LA STRATEGIA QUATTRO MODELLI PRONTI AL LANCIO: ATTO3, HAN, DOLPHIN E SEAL**

**Stile e tecnologia: BYD debutta in Italia  
E si presenta con un pieno di ambizioni**

Solo ibride Plug-in e 100% elettriche, stile e tanta tecnologia. Sbarca anche in Italia BYD, acronimo di Build Your Dreams ("Costruisci i tuoi sogni"), che è il più grande produttore al mondo di batterie agli ioni di litio. Da diversi anni la casa cinese si è messa anche a costruire automobili, diventando rapidamente in patria leader per le auto con la spina. La pianificazione prevede subito la commercializzazione del Suv di taglia media Atto 3 (nella foto), con un motore con 204 Cv a prezzi che partono da 41.990 euro e dell'ammiraglia Han, con un bimotore da 517 Cv e trazione integrale (autonomia dichiarata di 521 km nel ciclo misto e 662 nel ciclo urbano con batteria da 85 kWh) in vendita a 71.000 euro. Poi arriverà la berlina compatta Dolphin proposta con potenze di 95, 136 e 204 Cv a partire da 30.790 euro e un'altra berlina ma di grossa taglia: la Seal. Per il mercato italiano, Byd ha scelto di affidarsi ai più importanti network di vendita come Autotorino, Barchetti ed Intergea, attraverso le controllate Theorema e Car Village, con punti vendita dislocati a Milano, Brescia, Verona, Torino e Firenze. Poi, la rete si espanderà anche a Como, Bergamo, Udine, Modena, Trento e Bolzano.

**NOVITÀ AL DEBUTTO, TRA UN ANNO ANCHE LA VERSIONE IBRIDA**

## Fiat si gioca un nome storico: la nuova 600 è con la spina

**O**ccorre crederci davvero per mettere sul tavolo una scommessa impegnativa già solo a partire dal nome. Fiat, evidentemente ci crede molto, e rispolvera quel 600 che per il marchio torinese non è un numero ma un'icona del suo glorioso passato. Sessantotto anni dopo la prima, ecco allora la nuova 600, con una "e" accanto che sta a significare che la tradizione scende a compromessi con il difficile presente della mobilità elettrica. Impossibile dire che non assomigli terribilmente alla 500X, alla quale si affiancherà almeno per un anno prima di sostituirla del tutto, mentre il frontale richiama le forme tonde e simpatiche della 500 elettrica. La nuova 600e è una crossover dal design accattivante di segmento B e verrà prodotta a Tychy, in Polonia, sulla stessa linea di montaggio della Avenger che consente di realizzare, come nel caso della baby-Jeep, anche una variante a motore termico. Quella prevista per la 600 sarà ibrida (proba-

bilmente mild) e arriverà a metà del 2024 solo in alcuni Paesi, tra cui l'Italia. Lunga 4,17 metri (9 cm meno della 500X), larga 1,78 e alta 1,57, la 600e è spinta da una batteria da 54 kWh e un motore da 156 Cv. L'autonomia dichiarata varia da 406 (nel misto) a 600 km (nell'impiego urbano), la velocità massima è di 150 km l'ora, con accelerazione da 0 a 100 km/h in 9 secondi. Tre le modalità di guida: Eco, Normale e Sport. Un modulo fino a 100 kW consente la ricarica rapida fino all'80% in meno di mezz'ora. Di serie viene offerto un caricatore standard da 11 kW e il cavo Mode 3 per una ricarica completa in meno di 6 ore. Esteticamente è la prima Fiat ad abbracciare il nuovo corso imposto dal marketing che prevede l'abolizione del grigio. Solo colori sgargianti quin-



La nuova Fiat 600e: arriverà a settembre con prezzi a partire da 35.950 euro

di per la livrea, mentre gli interni sono minimal-tech, con sfoggio di molte luci Led in plancia. «È la prima auto compatta a offrire la cromoterapia - sottolinea il capo di Fiat, Olivier François -. Si possono selezionare infatti fino a 8 diversi colori per la luce d'ambiente e per la radio, con un totale di 64 diversi abbinamenti. Un'esperienza di immersione cromatica senza precedenti». Su fronte sicurezza sono disponibili tutti i sistemi di assistenza alla guida, fino al livello 2 di autonomia. Il portellone elettrico è ad apertura automatica, e il display da 10,25" per l'infotainment è completamente personalizzabile. Due le versioni, già ordinabili con prime consegne a settembre. Quella di accesso è la Red, e il listino parte da 35.950 euro, che con gli

incentivi statali in caso di contestuale rottamazione e offerte promozionali scende a 29.950. La top di gamma «La Prima» costa invece 40.950. L'impressione è che la scelta di offrire in partenza solo la versione elettrica potrebbe penalizzare da un punto di vista dei numeri l'esordio di un modello importante in un segmento di mercato affollatissimo, ma il rilancio Fiat non sembra ammettere compromessi. Lo stesso Olivier François ha ribadito che all'interno di Stellantis, a livello di volumi, Fiat resta il primo brand del Gruppo con 1 milione e 23 mila vetture immatricolate l'anno, più della metà delle quali fuori dall'Europa. «L'obiettivo - ha sottolineato il numero uno del marchio - è diventare sempre più globali e profittevoli». Da Fiat con il punto di domanda a seguire, a Fiat con il punto esclamativo: questo è lo slogan scelto. Il futuro adesso è tutto da guidare.

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

 Canale motori  
[www.avvenire.it/economia/motori](http://www.avvenire.it/economia/motori)

 Si può accedere  
 anche con il QR Code
