

**AUTO&MOTORI**
**CONTROMANO**
**La verità sulle elettriche drogata dalle km zero**

Se il rialzo per il mercato dell'auto continua (+20% a ottobre) crescono anche le "forzature", cioè le km zero. Il canale delle auto-immatricolazioni ha fatto segnare infatti un balzo in avanti addirittura del 71%. Le concessionarie e le Case auto hanno intestato a sé stesse oltre 16.000 vetture (quasi il 12% dell'intero mercato di ottobre), sfiorando le 7.000 targhe aggiuntive rispetto allo stesso mese del 2022. Le "km zero" servono alle concessionarie per fare quo-

ta e obiettivi, e aiutano i costruttori ridurre lo sfornamento dei limiti di emissioni di CO2 imposti dalle regole europee, ma "drogano" il mercato. In realtà quasi la metà di tutte le km zero termiche fatte quest'anno sono già passate di mano, ma solo 1 elettrica su 4 è stata effettivamente acquistata, le altre 3 sono ancora parcheggiate in concessionaria. È questa la verità nascosta di un'alimentazione che resta al 4% del mercato, ma che in realtà vende ancora meno.

Una larga fetta della popolazione da tempo non può permettersi una vettura nuova, ma nemmeno una di seconda mano recente, con evidenti conseguenze negative in termini di sicurezza ed emissioni: il 48% di questi passaggi di proprietà riguarda mezzi a gasolio contro il 15% del nuovo

ALBERTO CAPROTTI

**B**rutte, sporche e cattive. Inutile offendersi: sono in gran parte così le automobili degli italiani. Non per scelta, certo. Ma per necessità. Lo dicono i numeri, impietosi nella loro chiarezza: nel nostro Paese al 31 dicembre 2022 circolavano 39,27 milioni di vetture, il 58% delle quali con un'anzianità superiore ai 10 anni, mentre l'età media delle auto su strada - tra le più alte d'Europa - cresce in continuazione e ormai sfiora i 13 anni.

Evidenti le conseguenze negative sul piano delle emissioni nocive e della sicurezza, in un quadro complessivo confermato dalle tendenze del mercato. Nei primi 10 mesi dell'anno - ultimo confronto attendibile per incrociare i dati - sono state acquistate complessivamente 1.315.964 autovetture nuove, mentre il mercato dell'usato (sempre più in crescita) ha totalizzato più di 2.421.000 passaggi di proprietà.

I tempi di consegna dilatati per le auto nuove spinge il mercato verso quelle di seconda mano. Ma più ancora che per ogni 100 nuove immatricolazioni sono state acquistate 184 auto usate, a colpire è il fatto che nel mercato delle vetture di seconda (o terza) mano, i trasferimenti netti di auto con oltre 10 anni di anzianità sono stati oltre la metà nel primo semestre 2023 (50,3%). E sono in aumento tutte le fasce più an-



# L'auto usata, vecchia e "cattiva" Scelta obbligata per gli italiani

ziane, con il 12,6% tra i 4 e i 6 anni e il 15,6% fino a 10. C'è una larga fetta della popolazione insomma che da tempo non può più permettersi un'auto nuova, ma nemmeno una usata recente, complice l'innalzamento dei prezzi medi, la scomparsa dai listini di modelli sotto i 15mila euro e il costo crescente delle spese e di assicurazione e manutenzione. Inevitabile - per chi non può farne a meno, soprattutto per lavoro o per spostamenti indispensabili - ricorrere al mercato dell'usato, dove la disponibilità di vetture "fresche" è però sempre più scar-

sa, e a costi elevati.

A questo proposito, dopo un aumento sensibile dei prezzi da gennaio 2019 a dicembre 2022 (+42,7%), da inizio anno a oggi si registra una stabilizzazione dei costi delle vetture usate. Secondo l'indice AGPI di AutoScout24, oggi il prezzo medio di quelle offerte sul principale portale online europeo è di 22.600 euro. Anche sul fronte delle motorizzazioni arrivano dati poco confortanti, o comunque disallineati con gli obiettivi che l'Europa vorrebbe centrare. Gli italiani vogliono ancora guidare auto a gasolio, che restano le più convenienti, e

continueranno a farlo fino a quando le norme lo consentiranno. Se ormai i modelli diesel disponibili sul mercato del nuovo sono sempre di meno e sono scelti solo dal 15,2% degli acquirenti, i trasferimenti di auto a gasolio usate toccano invece addirittura il 48%, contro il 39,1% di quelle a benzina. Insignificanti le quote di elettriche (0,6%) e minime quelle delle elettrificate (5,1%).

Anche la rottamazione non decolla, malgrado i piani di incentivi che la spingano come corollario necessario per spuntare bonus più consistenti sull'acquisto di vetture

elettrificate ed elettriche. Resistono infatti sulle nostre strade decine di migliaia di automobili anziane e in condizioni precarie, che i loro proprietari non vogliono smettere non potendosi permettere di avvicendarle con prodotti più recenti e migliori. Complessivamente da gennaio a settembre 2023 rispetto agli stessi mesi del 2022, le radiazioni sono diminuite dell'8,1%. «Un fenomeno preoccupante - segnala Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor - che dura almeno dal 2021. Il calo delle rottamazioni di autovetture usate è lega-

to probabilmente alle carenze nell'offerta di una parte delle auto nuove richieste dal mercato. Carenze che, da un lato, inducono a rinviare la sostituzione delle auto già in esercizio e, dall'altro, determinano un aumento della domanda di auto usate anche per vetture che in tempi normali venivano rottamate. La conseguenza di questa situazione è che mentre le normative si accaniscono contro le emissioni di CO2 del nuovo, è il circolante vecchio ad inquinare di più. E a mettere a repentaglio la sicurezza di tutti sulle nostre strade».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**La proposta**
**Roberto Scarabel (AsConAuto): «Servono incentivi usati su usati»**

«Per accelerare la transizione ecologica della mobilità è necessario introdurre incentivi che favoriscano anche il cambio di vetture usate con auto di seconda mano più recenti». Lo ha sostenuto Roberto Scarabel, presidente di AsConAuto, in occasione di «Per un mondo automotive più sicuro e consapevole», il focus organizzato a Milano da ForumAutomotive.

«Quello che è successo negli ultimi anni in Italia, dal 2003 al 2022, - ha detto Scarabel rivolgendosi ai 6 europarlamentari presenti - è che il RAL, la retribuzione annua lorda, è passata dai 23mila euro del 2003 ai 31mila euro del 2022. Una vettura utilitaria costava 6.400 euro e oggi costa 15.600 euro, quindi è cresciuta del 37% dal 2003 al 2010, e del 77% dal 2010 al 2022; non credete sia necessario, come fatto in altri settori, dare un incentivo al cambio della vettura usata su usata? Se un cliente, che non può acquistare un'auto nuova passa, dall'Euro 2 all'Euro 4, merita di essere aiutato». Nel doppio ruolo di imprenditore e di presidente di AsConAuto, l'associazione che rappresenta l'80% dei concessionari italiani e 42.000 imprese del post-vendita, Scarabel ha sottolineato che il traguardo del 2035 è lontano: gli obiettivi ecologici quindi vanno raggiunti applicando soluzioni intermedie come i carburanti bio.

**ARRIVA LA SECONDA GENERAZIONE**

Sempre audace e ora anche ibrida Plug-in Toyota CH-R non finisce di stupire



**Q**uando debuttò, sette anni fa, ebbe il merito di rompere gli schemi: spigolosa come nessuna, aggressiva, esteticamente di grande impatto. CH-R, la Toyota meno giapponese mai costruita divise il pubblico tra chi la trovava eccessiva e chi se ne innamorò proprio per il design anticonformista. Ma sono stati di più gli amanti, visto che ha venduto 840 mila esemplari, 90 mila solo in Italia e 85 mila ancora circolanti. Un grande successo insomma.

Ora debutta la seconda generazione del Suv coupé che da solo copre il 15% dei volumi del marchio nel nostro Paese. Disegnata tra Nizza e Bruxelles, la nuova CH-R continua a mantenere lo stesso pianale della precedente - che è il medesimo della Corolla e della Prius - ma guadagna una scocca più rigida, una migliore aerodinamica, un nuovo frontale a incudine, fari più grandi e ridisegnati, e nuove maniglie a scomparsa (per la prima volta su una Toyota). Tra le novità anche l'intelligente luce sulla portiera interna che si illumina quando si agisce sulla maniglia della porta per aprirla mentre sovrappiunge una vettura. Quanto ai volumi, la nuova generazione perde 3 centimetri in lunghezza - ora l'auto misura 4,36 metri - e li aggiunge in larghezza (1,83 metri) per una migliore abitabilità posteriore, rimediando a un difetto della generazione precedente.

Ma la vera novità è sotto il cofano, dove CH-R acquista una nuova propulsione Full Hybrid di alta tecnologia visto che l'hanno inventata e che è già alla quinta generazione, alla quale seguirà nel corso del 2024 anche la variante 2.0 Plug-in da 223 Cv. I motori ora sono il 1.8 da 140 Cv o il 2.0 da 197 Cv, quest'ultimo anche con trazione integrale. I prezzi partono da 35.700 euro per il 1.8 litri (2.000 in più per il 2.0) ma al lancio Toyota offre una promozione che lo abbassa a 31.950 in presenza di finanziamento e rottamazione. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

 Canale motori  
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere anche con il QR Code


**LA PROVA SU STRADA**

Suzuki Vitara Hybrid 1.5, il lusso dell'efficienza  
Finalmente un'automobile senza effetti speciali



**R**azionale, robusta, poco assetata, senza quegli effetti speciali sostanzialmente inutili che abbondano altrove. Con Suzuki Vitara Hybrid 1.5 140V si può finalmente tornare a parlare di automobili che fanno dell'efficienza il loro valore aggiunto. L'ultima evoluzione del modello che nel 1988 inaugurò in Italia la categoria dei Suv compatti, porta al debutto la motorizzazione ibrida 1.5 140V, che affianca la variante 1.4 48V. Il nuovo sistema di propulsione fonde lo spirito avventuroso delle originarie Vitara con le esigenze di oggi, con automobilisti cioè sempre più attenti al rispetto dell'ambiente, oltre che al comfort e alle prestazioni.

Con misure che lo rendono estremamente fruibile sia in città sia fuori (è lungo 417 cm e largo 178), questo nuovo modello completa il processo di elettrificazione della gamma Suzuki, iniziato nel 2016. Il funzionamento del sistema ibrido è semplice: nelle partenze e nelle manovre a bassa velocità, ossia quando il motore termico sarebbe meno ef-

ficiente e consumerebbe di più, il sistema ibrido muove la nuova Vitara Hybrid con la sola trazione elettrica. Con la batteria completamente carica, in modalità elettrica è possibile raggiungere gli 80 km/h oppure coprire una distanza fino a 4,5 km. Quando viene raggiunta una velocità sufficiente, il motore elettrico lascia spazio a quello termico a benzina, rientrando "in gioco" per mantenere la velocità in fase di carico motore costante. Vitara Hybrid 1.5 140V è disponibile con due o quattro ruote motrici, solo con cambio automatico robotizzato AGS, che in sinergia con la componente elettrica interviene per limitare i classici vuoti delle trasmissioni CVT. Unico anche l'allestimento che ha tutto di serie (tranne la vernice metallizzata), tetto in vetro compreso, e una dotazione di sicurezza molto completa che prevede tra gli altri l'avviso di superamento di corsia, l'assistente alla frenata d'emergenza e il cruise control adattivo. Il listino parte da 30.400 euro. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**I PIANI DEL MARCHIO TEDESCO**

Il 2024 porterà a Volkswagen tante novità  
E l'ultima Golf termica 50 anni dopo la prima



Da sinistra, la Toyota CH-R, la Suzuki Vitara e la nuova Passat di Volkswagen

**D**ovrà compiere 50 anni prima di dire addio: tra pochi mesi la Volkswagen Golf celebrerà un anniversario storico e contemporaneamente debutterà su strada il restyling dell'ottava generazione, l'ultima con motore termico prima della rivoluzione del passaggio all'elettrico anche per questo modello iconico. Non è certo che quella che arriverà successivamente si chiamerà ancora Golf (in questo caso 9) oppure se verrà fagocitata dalla famiglia ID del marchio che dà alla luce esclusivamente vetture 100% a batteria. Quel che è certo è che il restyling in arrivo - che verrà svelato a gennaio con prime consegne nel secondo semestre 2024 - porterà alla Golf un nuovo frontale, un infotainment aggiornato, nuovi motori benzina e diesel e una versione Plug-in ibrida per la prima volta ricaricabile anche a corrente continua e forte di un'autonomia in solo elettrico di 100 km, il doppio rispetto a quella attuale.

Ma il 2024 di Volkswagen si annuncia ricco di molte altre novità. Restando sul fronte endotermico che (malgrado la forte propensione strategica del marchio verso l'elettrico) nei primi 10 mesi dell'anno ha rappresentato il 97,2% delle vendite, arriverà infatti la nuova T-Cross. Rigorosamente ancora e solo a benzina, è attesa per febbraio con un design più aggressivo, un nuovo display centrale e nuovi materiali per gli interni. Marzo sarà invece il mese del debutto su strada delle nuove Passat - già ora in prevendita - e Tiguan, costruite sul pianale MQB Evo e dotate di motori più evoluti. Anche per loro ci sarà la novità dell'ibrido Plug-in con 100 km in solo elettrico di autonomia, e su entrambe debutterà un propulsore mild hybrid da 48 volt. Infine la gamma 100% a batteria accoglierà a gennaio la nuova ID7, praticamente ed esteticamente una Passat elettrica da quasi 5 metri di lunghezza, e a seguire le nuove ID4 e ID5. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA