



Valerio Berruti

Benzina, mild hybrid, diesel tornano ad affacciarsi nei listini. Le vendite di auto calano e i produttori vogliono capire dove andrà il vento

Che fatica per l'elettrica

C'è, e comincia a vedersi anche piuttosto bene, la crisi dell'auto elettrica. Ma stavolta non si tratta soltanto di vendite ma di modelli, finora sempre in crescita. Oggi, infatti, diverse case stanno facendo marcia indietro per lasciare spazio nuovamente all'elettrificazione ibrida e plug-in. Soprattutto nella categoria delle supercar e del lusso. Così, dopo il rinvio al 2028 della prima Lamborghini elettrica e lo stop di Maserati alla MC20, ecco l'annuncio della Ferrari che ha slittato di almeno tre anni l'arrivo della sua seconda supercar a batteria (la prima è prevista per fine anno). Conseguenza della crisi di vendite anche delle "normali" vetture alla spina.

Altro dietrofront, o quasi, è quello dell'Audi che, almeno per il momento avrebbe messo da parte la sua strategia "100% elettrica", aprendo nuovamente alle auto termiche e ibride. Il futuro è incerto e quindi meglio non trascurare nulla, è il pensiero del ceo della casa di Ingolstadt, Gernot Döllner: «Tra il 2024 e il 2026 lanceremo una nuova linea di veicoli termici e ibridi plug-in, il che ci garantirà massima flessibilità per almeno altri sette, otto, forse dieci anni. Poi vedremo come evolveranno i mercati. Abbiamo, comunque, già deciso di estendere la produzione oltre le scadenze precedentemente annunciate». La prova? Le nuove Audi A6 e Q3 con versioni a benzina, mild hybrid, plug-in e diesel. Più chiari di così. Un cambio di rotta a cui sicuramente guarderanno al-

tri costruttori perché i tempi cambiano e il mercato detta legge. E, dunque, anche il granitico marchio sportivo (e di lusso) del gruppo Volkswagen comincia a rendersi conto che non è possibile progettare un'auto che vada bene per tutti i mercati e che non può certo affidarsi soltanto all'elettrico in Europa e meno che mai negli Stati Uniti, dove le vendite di vetture a zero emissioni restano al palo.

E a proposito di mercato, arriva una dura presa di posizione di Massimo Artusi, presidente della Federauto, l'associazione dei concessionari italiani: «Nonostante le scelte dirigistiche della Commissione europea e il continuo ricorso a incentivi, la vendita di auto elettriche non decolla; in conseguenza di ciò il parco circolante invecchia sempre di più con effetti nefasti proprio per quella sostenibilità che si dice di voler difendere, mentre non si vuol tenere conto che il processo di trasformazione dei carburanti per i motori termici in vettori rinnovabili e carbon neutral sta proseguendo nella sua maturazione e lo sarebbe ancor di più, se non fosse ostacolato dalla normativa (figuriamoci se fosse agevolato!)». Chissà se prima o poi se ne accorgerà anche l'Europa...

E

VERDE & ROSSO



Eni e Bmw insieme per la mobilità sostenibile. L'accordo si pone l'obiettivo di integrare i biocarburanti in un'offerta sempre più ampia di servizi per la mobilità basata sul principio di neutralità tecnologica. A cominciare dall'Hvo (olio vegetale idrogenato), il biocarburante diesel prodotto da Enilive.



L'escalation dei listini. Dal 2013 i prezzi medi delle auto sono saliti del 52 per cento a fronte di aumento del reddito familiare del 23 per cento. Un gap che rende le automobili sempre meno un bene di massa. Sono questi i dati che emergono dall'indagine sulla mobilità degli italiani di Aniasa.



MOTORI

La nuova Audi Q3, disponibile in versioni a benzina, mild hybrid, plug-in e diesel



Peso: 84%