

ANOMALIA ELETTRICA

*MA PERCHÉ
DOVREI COMPRARLA
A BATTERIA?
NON MI FIDO,
MEGLIO ASPETTARE.
E CONTINUARE
AD ANDARE IN GIRO
CON LA MIA
TERMICA...*

In Europa, nel 2022, le vendite delle Bev sono esplose: +40,1% in Gran Bretagna, +32,3% in Germania, +28,9% in Spagna, +25,3% in Francia. L'Italia, invece, si muove in senso clamorosamente opposto: -26,6%. Un fenomeno dalle molte cause. I prezzi troppo alti, nonostante gli incentivi. Un'offerta ampia soltanto tra le premium. Una rete di ricarica che resta insufficiente. Ma anche una barriera psicologica e culturale verso una tecnologia di cui ancora si diffida

di **Rosario Murgida**

Da giorni non si fa altro che parlare del bando delle endotermiche approvato in via definitiva dall'Europarlamento. Il tema è di cruciale importanza perché il futuro dell'auto, salvo sorprese a oggi improbabili, è stato ormai deciso: dovrà, per forza di cose, essere elettrico. Peccato che l'Italia, nel panorama europeo, rappresenti una gigantesca anomalia (vedere anche l'editoriale del direttore, a pagina 1). Lo dicono i numeri: da noi le Bev, lungi dal sfondare, arretrano. E se da altri Paesi del continente arrivano segnali di una loro graduale perdita di slancio, una situazione di mercato come la nostra non

trova riscontro altrove. Nel 2022, secondo i dati Unrae, in Italia sono state immatricolate poco più di 49.500 auto a batteria, il 26,6% in meno rispetto al 2021. Impietoso il confronto con la crescita a doppia cifra di Germania (+32,3%), Francia (+25,3%), Regno Unito (+40,1%) e Spagna (+28,9%). Non basta? Allora guardiamo alla Norvegia, certo non confrontabile ai Paesi citati per popolazione e ampiezza della domanda, ma da anni considerata il paradiso delle elettriche. Ebbene, a Oslo e dintorni sono state immatricolate oltre 138 mila Bev: quasi tre volte il dato italiano e +21,6% sul 2021.

L'anomalia del Belpaese risulta non meno clamorosa se si guardano le quote

di mercato. La penetrazione delle Bev è scesa dal 7% del 2021 al 4,3%, contro il quasi 18% tedesco e il 13,3% francese. Tra i clienti privati italiani, inoltre, questa percentuale è ancora più bassa: almeno il 40% delle vendite riguarda le aziende (secondo l'Aniasa, nel 2022, il solo canale del noleggio ha rappresentato almeno il 30% delle immatricolazioni di auto a zero emissioni) e, di conseguenza, non si sbaglia a indicarla poco sopra il 2%.

A gennaio il declino delle Bev sul nostro mercato è proseguito inesorabile, con un -8,6% e una quota in ulteriore discesa al 2,6%. Un dato arrivato poco prima del voto dell'Europarlamento, che è stato scontato, ma comunque in →

ATTUALITÀ VERSO IL 2035

→ grado di scatenare nuovi allarmi in seno alla maggioranza di governo per le possibili conseguenze sul nostro tessuto industriale. Il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, ribadendo quanto già detto a Quattroruote (vedere l'intervista pubblicata sul fascicolo di febbraio), ha parlato di una «decisione folle e sconcertante, contro le industrie e i lavoratori italiani ed europei, a tutto vantaggio delle imprese e degli interessi cinesi». La sua opinione su quello che considera un «suicidio» politico e industriale è condivisa dal ministro degli Esteri, Antonio Tajani, che ha fatto la proposta di limitare il bando al 90% delle auto, mentre i colleghi Adolfo Urso (Imprese) e Gilberto Pichetto Fratin (Ambiente) hanno confermato l'approccio dell'esecutivo a una transizione improntata sulla «neutralità tecnologica».

Del resto, la linea l'aveva già dettata il presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, bollando il bando come «irragionevole e lesivo del nostro sistema produttivo» e anticipando iniziative per modificare l'intero provvedimento. Dichiarazioni d'intenti a parte, però, l'unica possibilità di cambiare almeno in parte un processo che al momento appare ineluttabile è legata all'esito delle elezioni europee del 2024 e alla conseguente nuova composizione della Commissione UE, nonché alla clausola che impone a Bruxelles di valutare nel 2026 «i progressi compiuti» verso il traguardo del 2035. In questo contesto, peraltro, qualche crepa in seno alla stessa Commissione sta emergendo. E i dubbi sulla fattibilità della strada intrapresa iniziano a serpeggiare perfino tra alcuni convinti ambientalisti: chi solo poco fa avrebbe mai detto, per dire, che l'ecologista Bruno Bernard, presidente della città metropolitana di Lione, avrebbe rinviato al 2028 il divieto alla circolazione delle auto diesel in nome di «un principio di realismo»?

Tornando in Italia, restano da spiegare i motivi della nostra anomalia. Che possono essere suddivisi in tre capitoli: i prezzi, la rete di ricarica e il contesto culturale. 🚗🔌

PREZZI

OFFERTA INADEGUATA



Da anni si parla dei costi eccessivi delle auto a batteria per le tasche degli italiani. È un problema da affrontare al più presto, se non si vuole perdere il treno dell'elettrificazione. E non è soltanto una questione di domanda: lo è anche, se non soprattutto, di un'offerta inadeguata e scarsamente sostenuta da contributi statali chiaramente inefficienti. Basta vedere quanti e quali sono i modelli incentivabili e, al tempo stesso, non allineati alle richieste dei consumatori.

SCELTA LIMITATA

Secondo la nostra banca dati, sono una quarantina le elettriche che oggi possono accedere agli incentivi (3 mila euro senza rottamazione, 5 mila con rottamazione di un'auto con classe di emissioni da Euro 0 a 4 e con la condizione che il prezzo di listino non superi i 42.700 euro, Iva inclusa). Si va dalla DR 1.0 alla Opel Corsa, dalla Volkswagen ID.3 a diverse cinesi (Aiways U5 e MG 4, 5, Marvel e ZS). Sembra un'offerta ampia e variegata,

che però si riduce drasticamente considerando il fattore oggi dirimente nelle scelte d'acquisto: il prezzo. Gli italiani, secondo una ricerca della società di consulenza Aretè, sono sì disposti a valutare l'acquisto di un'elettrica, a patto però che non costi più di 30 mila euro. Con questo limite, l'offerta si riduce alla romana Spring, alla molisana DR 1.0, ad alcune versioni di Fiat 500, Kia e-Soul, MG 4 e 5, Mini, Nissan Leaf, Renault Twingo e Zoe, Smart fourfour e alla sola ID.3 base. Le Case, del resto, sono ben consapevoli del problema. Per Andrea Alessi, direttore della Volkswagen Italia, l'offerta scarsa di elettriche è «una possibile concausa» del declino delle vendite, «perché non è ancora in grado d'incontrare al 100% le necessità e le preferenze degli italiani, da sempre nettamente orientate verso i modelli dei segmenti A e B». Detto questo, ora immedesimiamoci in un padre di famiglia costretto a sostituire la sua vettura e disposto ad acquistare una Bev. Entrato, per esempio, in una concessionaria Fiat, si troverà di fronte

€ 17.680

OPEL CORSA

Con incentivi e promozioni lo sconto arriva a € 4.000

€ 33.800

OPEL CORSA-E

Con gli incentivi si scende fino a quota 28.800



€ 17.800**FIAT 500 1.0 HYBRID**

Con promozioni e incentivi, si può acquistare anche per € 12.300

€ 29.950**FIAT NUOVA 500**

Scende a € 24.950 con gli incentivi e sotto i 23.500 in promozione

€ 16.870**PEUGEOT 208**

In promozione e con gli incentivi, viene offerta a € 13.700

€ 36.780**PEUGEOT E-208**

Anche con gli incentivi rimane sopra i 30 mila euro: € 30.880



a una scelta: spendere poco più di 23 mila euro per una Nuova 500 oppure risparmiarne oltre 10 mila e comprare la versione ibrida della citycar torinese. È facile prevedere che punterà sulla seconda opzione. E lo stesso discorso si potrebbe replicare con la Opel Corsa, la Peugeot 208 e la Renault Twingo. È la prova che gli incentivi sono inefficaci. L'Unrae lo sostiene da mesi e ora il governo sembra pronto a rivederne l'intera impalcatura, magari seguendo una proposta della stessa associazione delle Case estere. «Gli incentivi potrebbero funzionare molto meglio già soltanto aumentando la soglia d'accesso», afferma il direttore generale Andrea Cardinali, invitando a replicare il più efficace schema in vigore tra il 2019 e il 2021. Anche in questo caso, i numeri non mentono. Il plafond di 150 milioni di euro per i contributi all'acquisto di termiche o ibride mild e full è andato esaurito in un mese, mentre per Bev e ibride plug-in, a inizio febbraio, risultava ancora disponibile oltre il 90% delle risorse. Attenzione, però: non è detto che, indipendentemente dal loro schema, gli incentivi possano essere una soluzione di lungo termine,

considerato che non possono certo durare per sempre. Inoltre, quando vengono levati, le ricadute negative sono immediate. A gennaio, le immatricolazioni tedesche di Bev sono scese del 13,2% e la quota è crollata al 10,1%. La causa? La decisione di Berlino di tagliare proprio gli incentivi. Non bastano, quindi, solo sussidi. Ne sono convinti al gruppo Stellantis, parlando della necessità di «lavorare su un piano strutturale e coordinato per accompagnare la transizione dell'intero comparto automotive», ma anche in realtà oggi quasi immuni dal crollo delle vendite. È il caso della BMW. «Il mercato elettrico dimostra una dinamica a doppia velocità. Quello generale è in calo, ma il premium è in forte espansione», afferma il numero uno della filiale italiana, Massimiliano Di Silvestre.

Non a caso, tra le dieci elettriche più popolari del 2022 crescono solo la Mini (+15%) e, soprattutto, la Model Y (+340%). Il premium, però, non fa massa e non è alla portata di quel ceto medio che, rappresentando gran parte della domanda, è da decenni il bacino naturale della clientela delle Case. D'altro canto, è già chiaro dove s'indirizzerà l'offerta. Ford, Mercedes-Benz, Stellantis, Renault e Volvo, hanno fissato per il 2030 l'addio ai motori endotermici. Tre anni dopo toccherà al gruppo Volkswagen e nel 2035 alla Toyota. Il gruppo BMW, fedele al suo approccio multienergia, non ha invece indicato date per il phase-out. Dunque, gran parte dell'offerta attuale sarà elettrica e, probabilmente, con listini ancora elevati per lungo tempo, anche perché tra le varie Case non poche hanno già escluso la possibilità di partecipare alla guerra dei prezzi scatenata dalla Tesla. Dunque, una porzione consistente della clientela sarà esclusa dall'acquisto di veicoli, visto che, con l'Euro 7, anche i prezzi delle termiche sono destinati a salire. Alcuni manager del settore parlano di aumenti di almeno 3 o 4 mila euro, il che avrebbe come effetto di avvicinare la tanto agognata parità dei costi, ma solo al rialzo. Un ragionamento valido, però, solo se si troveranno soluzioni ingegneristiche adatte. Cosa non facile: per il ceo della Renault, Luca de Meo, il nuovo standard Euro 7 «è infattibile». Il che significa soltanto una cosa: l'addio ai motori a scoppio ben prima del 2035.

€ 15.350**RENAULT TWINGO**

Con l'ultima promozione della Casa, il prezzo cala a € 14.600

€ 23.050**RENAULT TWINGO E-TECH**

Il prezzo scende a € 18.050 con incentivi e rottamazione



ATTUALITÀ PARCHEGGIO IN AUTORIMESSA

TI LASCIO LA CHIAVE A PATTO CHE...

Una sosta in garage con la macchina affidata al custode, il furto della vettura e la società di noleggio che chiede di risarcirla: è la recente disavventura di un automobilista. Ecco come fare per tutelarsi

di **Manuela Piscini**

Gliele lascio in macchina, le chiavi?» Quante volte lo abbiamo chiesto, parcheggiando la nostra auto in un garage con custode, ottenendo dallo stesso poco più di un distratto cenno affermativo. Poi, abbiamo ritirato la ricevuta senza nemmeno controllare che cosa ci fosse scritto sopra e ce ne siamo andati. Magari non del tutto tranquilli all'idea di affidare a uno sconosciuto una vettura aperta, ma spesso inconsapevoli delle conseguenze che la mancata o incompleta compilazione di quello scontrino potrebbe avere nella sfortunata eventualità di un furto.

PROBLEMI ASSICURATIVI

A indurci a riflessione è stato un post in cui F.C. - ci limitiamo a riportare le sue iniziali - condivideva quanto gli stava accadendo a seguito della sparizione dell'auto che aveva noleggiato e parcheggiato in un sito custodito. Almeno in teoria, viene da aggiungere, visto come sono poi andate le cose (vedere il riquadro a lato). Il suo racconto, stilato - va ribadito - "a caldo", ha avuto un'eco ben maggiore di quanto lo stesso autore avrebbe immaginato, forse anche a dimostrazione del fatto che confermava come razionali i timori che covano nell'inconscio di ogni automobilista al quale viene richiesto di separarsi dalle chiavi della sua vettura. Inizialmente, infatti, scrive F.C., visto che, a fronte del furto totale del mezzo, non era in grado di restituirla come previsto dal contratto, la società di noleggio ha sostenuto che si trattava di un incauto affidamento e ha quindi richiesto l'intero valore del mezzo, non ritenendo congrua la corresponsione della sola franchigia.

Con le stesse considerazioni avrebbe peraltro dovuto fare i conti, F.C. e molti come



IL CASO F.C.

INCAUTO A CHI?

In trasferta per lavoro, F.C. noleggia una vettura che decide di parcheggiare in un'autorimessa con custode, considerandola un posto più sicuro della strada. Il mezzo viene rubato a seguito dell'emissione di una seconda ricevuta, identica all'originale (foto). In un primo momento, la società di rent-a-car considera il fatto un incauto affidamento, nega la vettura sostitutiva e richiede il risarcimento dell'intero valore del veicolo. In seguito, una più attenta analisi dei fatti e il ritrovamento dell'auto consentono di delineare il caso specifico «non come furto, ma come truffa effettuata da terzi». A F.C. viene quindi richiesto il solo importo indicato come franchigia danni, previsto dai termini e condizioni del contratto di locazione.

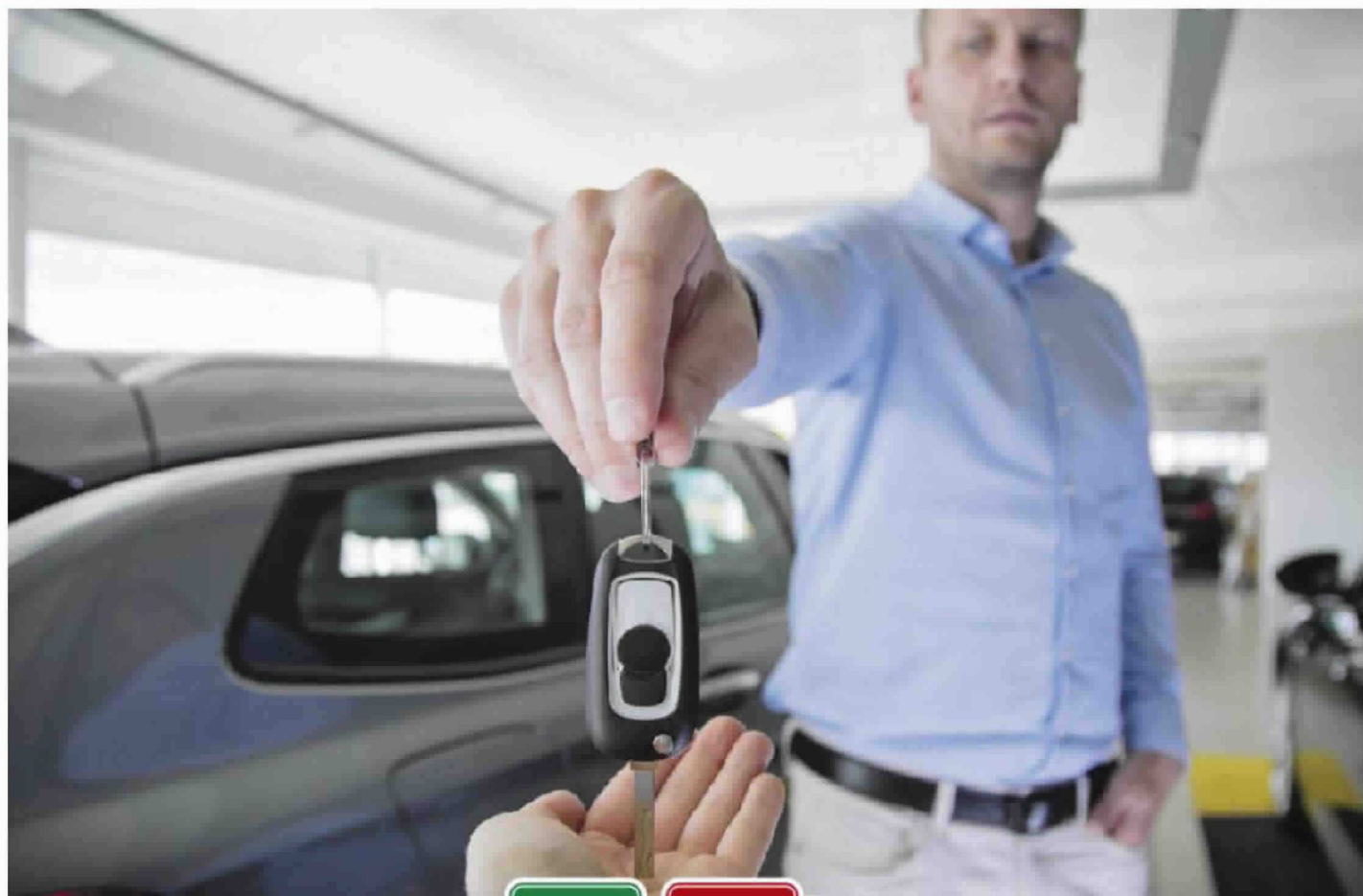
lui, se fosse stato il proprietario dell'auto e la controparte l'azienda con cui aveva stipulato una polizza furto e incendio. Giuseppe Benincasa, direttore generale dell'Aniasa, che rappresenta industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital, spiega infatti che «la richiesta della consegna delle chiavi in caso di furto totale è previsto nei contratti di tutti i nostri associati, ma anche in quelli delle assicurazioni».

L'intento di tale clausola è proprio quello di evitare di risarcire chi la macchina se l'è fatta sottrarre perché non se n'è presa adeguata cura. «Soltanto nel nostro settore, ogni anno si verificano circa 8 mila furti», continua Benincasa. Una percentuale importante degli oltre 100 mila complessivamente denunciati nel nostro Paese. Non tutti, ovviamente, dovuti a banali distrazioni. E, in un momento in cui la disponibilità di veicoli è limitata, il danno per le parti coinvolte non è esclusivamente patrimoniale.

SCONTRINI COME CONTRATTI

Questo non significa, per fortuna, che lasciare le chiavi nell'auto sia sempre considerato un incauto affidamento. Non lo è, alle condizioni che poi vedremo, quando si consegnano all'addetto di un parking, come succede in quelli datati, solitamente di dimensioni minori rispetto a quelli nuovi, proprio perché sono stati costruiti quando anche le auto erano più piccole, oppure perché sono stati ricavati in strutture preesistenti. Per sfruttare al massimo la superficie a disposizione - e per rispettare le normative antincendio, come ci si sente spesso spiegare - il gestore ha bisogno di spostare le auto e quindi richiede che siano lasciate aperte e con le chiavi a portata di mano.

In quel caso, sottolinea Stefano Martarelli, presidente dell'Apa, l'associazione →



SÌ

NO

LOMBARDIA PARKING
 Via Ariberto 4 Milano Tel. 02-89403630
 orario di apertura dalle 06.00 alle 02.00



KV92L03062
62
 E. 09/02/2023-15.46

VETTURA *PANDA* TARGA *QR 008 ED*

GARAGE *05*
 G. *18*
 Tel. 027
20133 MILANO
 E 11-02-23 20:55
 CL. *07*

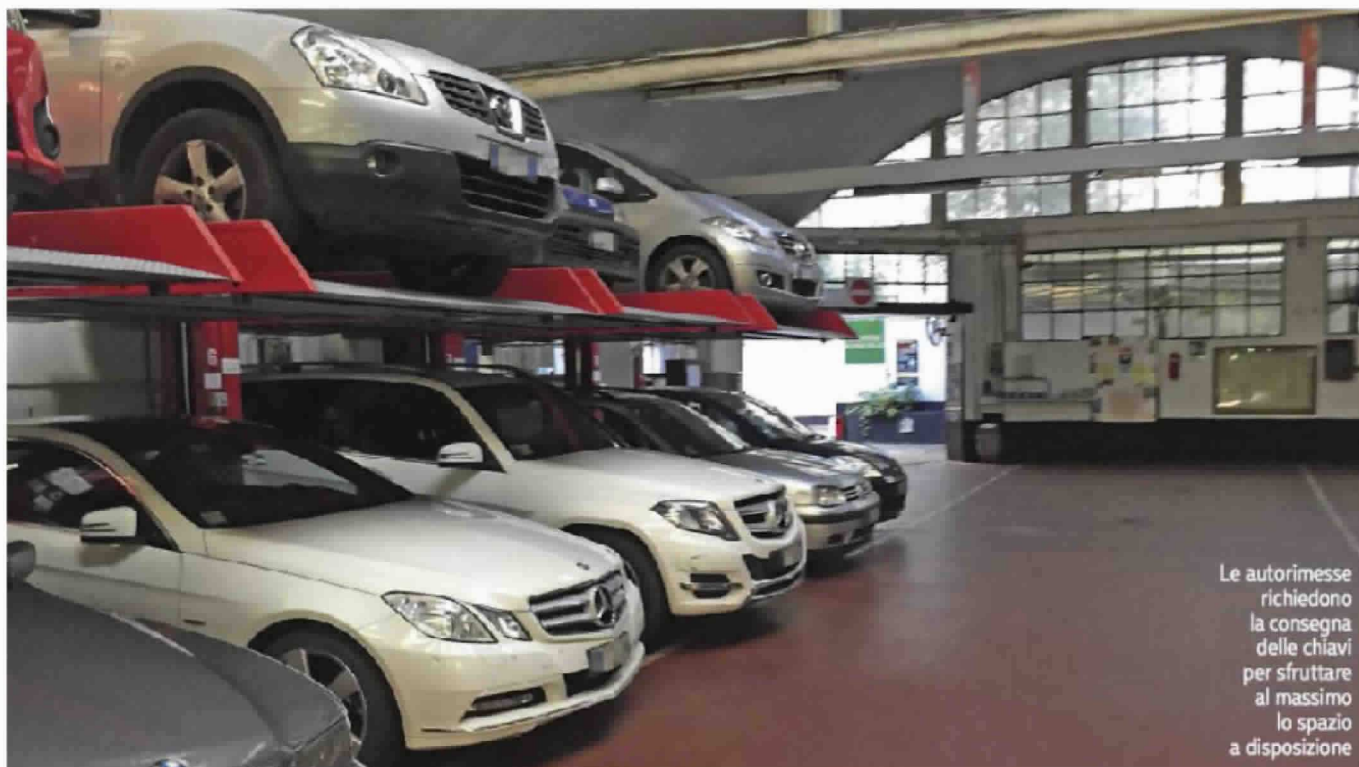
PARCHEGGIO DI VIA *09* 14
 ARRIVO: 11/02/2023 13:05:19
N. Posteggio PARK 9
 >> IMMEDIATO
 1 PRIVATO

Lava

INTESTAZIONE E TARGA
 Con una ricevuta così si è in una botte di ferro.
 Sono presenti, infatti, la ragione sociale
 dell'azienda ed è previsto che il custode scriva
 a mano i dati relativi al modello e alla targa
 della vettura affidata in custodia.

TROPPO VAGHI
 Ragione sociale, data, ora di consegna
 e un numero scribacchiato in fretta
 non sono sufficienti. In caso di furto,
 con uno scontrino così, sarà difficile ottenere
 il risarcimento da parte dell'autorimessa.

ATTUALITÀ PARCHEGGIO IN AUTORIMESSA



Le autorimesse richiedono la consegna delle chiavi per sfruttare al massimo lo spazio a disposizione

SOSTIENE LA CASSAZIONE

LA REGOLA DEL DEPOSITO

Il contratto di parcheggio non è espressamente disciplinato dal Codice civile. Inoltre, come ha chiarito la Corte di cassazione, le strisce blu e gli autosili automatizzati sono molto diversi, proprio per quanto riguarda questo aspetto, dalle autorimesse con custode. Nel primo caso, si paga lo spazio che si occupa, ma non si affida il veicolo alla sorveglianza del personale addetto. Quando invece non ci si limita a lasciare l'auto in sosta ma, consegnando le chiavi al gestore del parking, si richiede implicitamente che la stessa sia custodita, si applicano, sempre secondo l'organo supremo di giustizia, le norme sul deposito. Quindi, l'autorimessa risponderà per eventuali furti, a meno che non dimostri di non aver potuto adempiere all'obbligo per una causa a essa non imputabile (come, per esempio, il caso in cui la ricevuta sia stata rubata all'automobilista). Senza la consegna delle chiavi, il parcheggio è da considerarsi non custodito, a maggior ragione in presenza di cartelli ben visibili che lo sottolineano.

→ provinciale autorimesse di Milano, «l'utente sottoscrive un vero e proprio contratto di custodia. Quando invece si lascia la vettura nei più recenti autosili automatizzati o sulle strisce blu, si paga semplicemente la locazione di uno spazio non presidiato. Il conducente parcheggia e se ne va con le chiavi in tasca». Nel primo tipo di parcheggio, chiarisce la Corte di cassazione, si applicano le norme sul deposito e quindi sarà il gestore a rispondere di eventuali furti (vedere il riquadro a lato).

Perché ciò accada, però, è necessario avere in mano una ricevuta che indichi in modo chiaro la ragione sociale dell'azienda alla quale si è affidato il proprio mezzo, ma anche – e questo accade purtroppo molto meno frequentemente – il modello e la targa della vettura. In caso contrario, sarà difficile far valere i propri diritti.

Pretendere un talloncino compilato con tutti i crismi è soltanto la prima delle precauzioni da prendere. Bisogna infatti anche fare attenzione a dove lo si mette. «Classico è il caso di chi lo infila nel cappotto che poi, al ristorante, appende allo schienale della sedia», ricorda Martarelli. Facile preda del malintenzionato di turno, lo scontrino così sottratto consente di ritirare l'auto. A quel punto, il derubato non ha le chiavi per richiedere il risarcimento del furto alla compagnia

di assicurazione (che esige tutte le copie) e non ha nemmeno la ricevuta per rivalersi sul gestore del parcheggio.

Fortunatamente lo aveva lo scontrino, e compilato in tutte le sue parti, F.C., vittima in realtà, com'è stato acclarato, di una vera e propria truffa da parte del parcheggiatore che quello scontrino aveva clonato.

Ed è stato proprio il possesso della ricevuta, nonché il ritrovamento della macchina, a garantire il lieto fine alla sua vicenda. Perché, come rassicura Benincasa, «quando la buona fede del cliente è evidente (e può succedere che sia necessario qualche gior-

AL DI LÀ DELLE CLAUSOLE CONTRATTUALI, VALE LA BUONA FEDE DELL'AUTOMOBILISTA

no per verificarla), la clausola non viene applicata alla lettera».

In altre parole, non abbiate timore a sottoscrivere contratti che richiedono, in caso di furto totale, la riconsegna delle chiavi. Se avete fatto tutto come si deve, i vostri diritti saranno salvaguardati. Certo, conclude Benincasa, in un'epoca dominata dalla tecnologia che i ladri sanno benissimo come sfruttare a loro vantaggio, derubricare il furto a reato perseguibile soltanto dietro querela di parte, come prevede la riforma Carabia, non aiuta nessuno.

© Riproduzione riservata