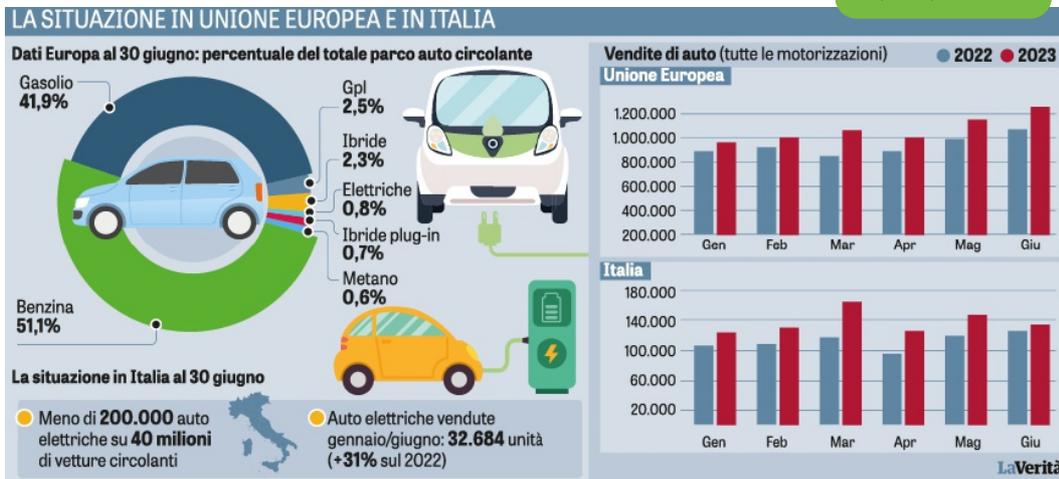


## ► AMBIENTE E POVERTÀ

Pdf by:  
<https://www.pro-memoria.info>



# Ma quale boom dell'auto elettrica Ritornano pure le regine del diesel

La grancassa ecologista ha incensato gli ultimi dati sulle immatricolazioni. Ma, analizzando i numeri, salta fuori che «tirano» ancora le vetture tradizionali. E Stellantis riesuma le Fiat 500 X e Tipo a gasolio

di MAURIZIO CATTANEO

La grancassa dell'auto elettrica ha colpito ancora. E ancora una volta siamo di fronte a una clamorosa bufala. «A giugno balzo del 66% delle vendite di auto green in Europa», titolava ieri un giornalone ad ampia diffusione. E un altro faceva il paio con un allisonante «L'Europa dell'auto diventa green». Di più: ecco apparire, a caratteri cubitali «Auto elettrica, il riscatto italiano» e ancora «Italia sempre più green».

Ora, che a giugno le vendite di auto alla spina in Europa e in Italia siano cresciute è innegabile, e anche con una percentuale a due cifre. Ma il dato, se si vuole essere seri, va contestualizzato prendendo in considerazione i numeri di partenza del cir-

colante green e, più in generale, l'intera gamma delle motorizzazioni.

Ebbene, fuor di demagogia ambientalista, si scopre che le auto a batteria (elettriche e ibride plug-in) - rappresentano ancora l'1,5% del parco auto totale dell'Ue. Questo significa che solo poco più di una vettura su 100 circolante nei Paesi europei è «green». Percentuale che scende ancora di più se si prendono in considerazione solo le elettriche pure. Considerando che Norvegia (con una quota del 16,2%) e l'Islanda (4,6%) fanno gara a parte, nell'Unione europea solo tre Paesi hanno una quota di auto elettriche a batteria superiore al 2%: Danimarca, Olanda e Svezia.

Nell'Europa dei 27, il 51,1% delle automobili va a benzi-

na, il 41,9% a gasolio, lo 0,8% è elettrico mentre le plug-in sono solo lo 0,7% e quelle a metano sono lo 0,6%. Meglio fanno le ibride (2,3%) e quelle a Gpl (2,5%).

Le auto elettriche circolanti in Italia al 30 giugno 2023 sono meno di 200.000 su un parco vetture totale del nostro Paese pari all'incirca a 40 milioni di esemplari. L'incremento nei primi sei mesi dell'anno è stato del 31%, pari a 32.684 unità sullo stesso periodo del 2022. Tradotto in cifre, si tratta di poche migliaia di auto in più. In percentuale, tra alti e bassi (in alcuni mesi c'è stato persino un calo di vendite) nei primi mesi 2023 ci si muove attorno al 2,5-3%. Poche auto elettriche, dunque, acquistate, va detto per completezza dell'informazione, princi-

palmente da aziende o società di noleggio. Dati alla mano, questo significa che gli automobilisti italiani, dell'elettrico, ancora non ne vogliono sapere. E, in effetti, la parte del leone nelle immatricolazioni a giugno la fanno le auto a benzina, con una quota di mercato che sfiora il 30%. Percentuale che, sommata a quella dei diesel (peraltro in contrazione del 2,4%) arriva a quasi il 50% del venduto.

I dati, quelli veri, non mostrano, dunque, un'Europa (e, soprattutto, un'Italia) convintamente lanciata verso il green. Anzi, i tempi della transizione si stanno rivelando superiori a quanto previsto e la data del 2035 che, per l'Unione europea, deve sancire la fine della vendita di auto endotermiche, appare sempre più irrealisti-

ca da rispettare per lo switch off.

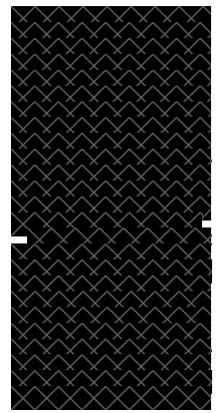
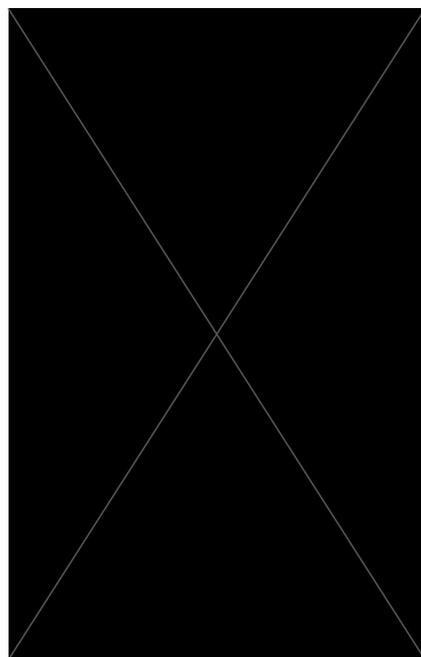
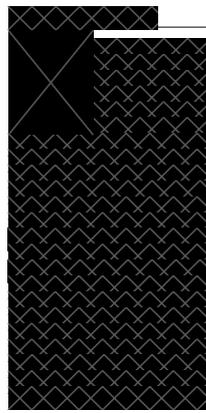
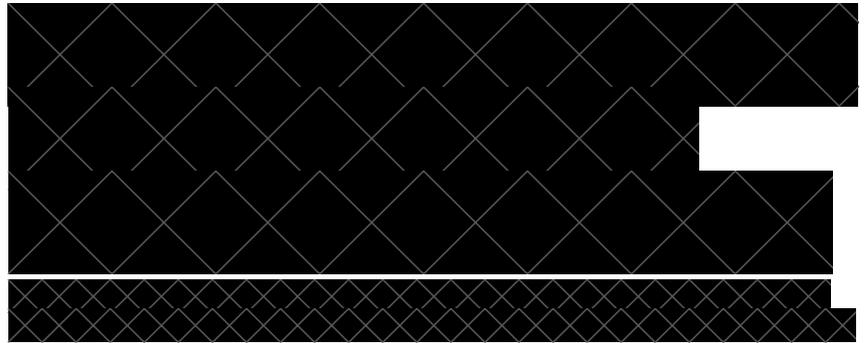
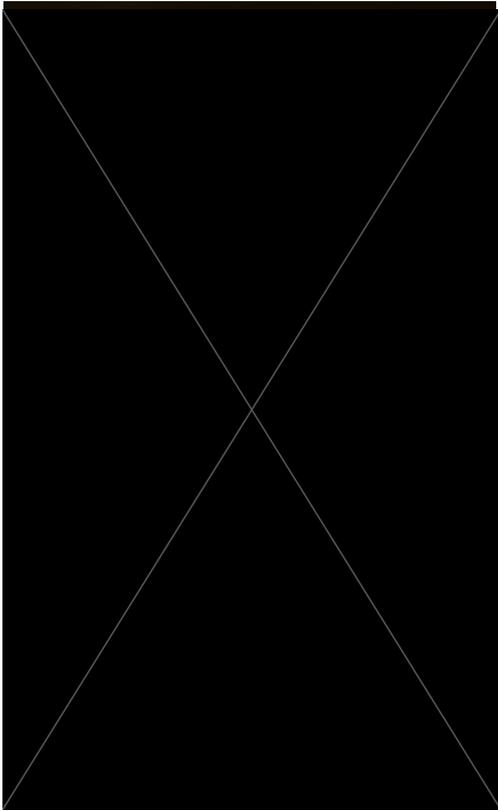
Non stupisce, dunque, il ripensamento di Stellantis in merito alle tempistiche per eliminare completamente la gamma benzina e diesel. E se John Elkann, almeno pubblicamente, annuncia per Exor un grande piano nel segno del green e della sostenibilità, ecco che il ceo della casa italo-francese, Carlos Tavares decide di rimettere a listino la versione diesel della Fiat 500 X e della Tipo, due modelli campioni di vendite che, nei mesi scorsi, erano scomparsi dalle vetrine delle concessionarie e dai listini. Se Stellantis frena sui tempi verso il «tutto elettrico», ci sono Case che, di lasciare il motore endotermico, proprio non ci hanno mai pensato. A cominciare dal numero

1 mondiale, Toyota, il cui amministratore delegato, Koji Sato, ha dichiarato senza mezzi termini che «il futuro del gruppo non è certo solo elettrico». E come Toyota stanno facendo anche Honda, le altre case giapponesi e coreane.

I campioni del green a ogni costo farebbero bene, poi, a guardare anche altri pochi dati. A tutt'oggi, il guadagno lordo per ogni auto prodotta da Tesla è di circa 14.500 euro, che diventano quasi 9.000 euro netti a esemplare. Sceso, poi, a 7-8.000 dopo la recente politica del taglio dei prezzi. La distanza rispetto alle concorrenti è netta: la seconda in classifica, ovvero General Motors, si ferma a poco più di 2.100 euro. Seguono ancora in terreno positivo Toyota, Volkswagen e



**BRUXELLES ADDIO** Il vicepresidente della Commissione Ue, Frans Timmermans [Ansa]



Hyundai, Ma c'è chi lavora con margini risicatissimi come Ford, Stellantis, Mercedes e Bmw. La situazione, in verità, sta migliorando ma, almeno per ora, ogni percentuale in più di vetture elettriche vendute equivale un buco nei bilanci (e nella forza lavoro) delle Case europee. E tutto ciò senza considerare l'invasione di vetture cinesi a poco prezzo che si fa sempre più massiccia.

Ma allora perché c'è chi si ostina a celebrare la rivoluzione verde? Siamo di fronte, probabilmente, a quella «gauche caviar» che non considera, oltre allo scarso impatto del circolante sulla totalità delle sostanze inquinanti, anche i destini dell'industria e neppure il peso delle auto elettriche sul portafoglio delle famiglie. Il costo

delle vetture a batteria è, infatti, mediamente il 30% in più degli stessi modelli con motorizzazioni diesel o a benzina.

E la questione prezzo emerge chiaramente dalla diretta correlazione tra reddito pro capite e auto elettriche circolanti. Le vetture a spina sono poche negli Stati centro-orientali e meridionali dell'Unione europea, dove il reddito netto medio è di 13.000 euro. Al contrario, le quote più elevate si riscontrano nei cinque Paesi dell'Europa settentrionale e occidentale dove il reddito supera i 32.000 euro. E allora non è sbagliato affermare, come ha fatto il ministro **Gilberto Pichetto Fratin** che, almeno per ora, «l'auto elettrica è roba da ricchi».

Pdf by:  
<https://www.pro-memoria.info>

