

AUTO & MOTORI

SALONE DI PARIGI 2018

Il Salone di Parigi ribadisce la tendenza: investimenti economici mostruosi, e decine di nuovi modelli a batteria pura o ibridi plug-in pronti per il mercato. Ma il mercato non è pronto per la svolta

Ossessione elettrica Il paradosso dell'auto



La Vision EQ Silver Arrow Concept, monoposto elettrica presentata da Mercedes a Parigi

ALBERTO CAPROTTI
INVIATO A PARIGI

L'automobile non parla più di estetica, e nemmeno di stile o di velocità. Elettrificazione è da almeno un paio di anni la parola d'ordine, ma se fino a qualche tempo fa era un'ipotesi o poco più, ormai invece sembra che non esista altro nella testa dei costruttori. Al Salone di Parigi, che chiude domani dopo dieci giorni di passione (poca) e perplessità (molta), è impossibile fare un passo senza imbattersi in una vettura a batteria. E non sono più solo le piccole city-car che hanno sdoganato il genere, ma ovunque vetture "premium" sempre più grandi e lussuose. Le protagoniste della rassegna sono loro: Mercedes EQC, Audi e-tron, Jaguar I-Pace. Ed è il segno di una nuova era.

In ballo ci sono cifre da far girare la testa: il numero uno di Renault-Nissan, Carlos Ghosn, ha annunciato che per il piano "Drive The Future" del Gruppo si prevedono 8 nuovi modelli elettrici e 12 ibridi entro il 2022, con investimenti per 18 miliardi di euro. Allineate le altre: 10 i miliardi di euro stanziati da Mercedes (con i dieci modelli della nuova divisione EQ previsti entro il 2025), una ventina per Audi nel piano quinquennale, 6 per Porsche entro il 2022, mentre Bmw vuole ottenere un quarto delle vendite nel 2025 da vetture "green".

Il problema per loro sarà riuscire a venderle, visto che mediamente produrre una vettura elettrica costa 7.500 euro

in più di una corrispondente ad alimentazione tradizionale, e una ibrida ha un gap di 5.000 euro. Insomma, anche tralasciando le perplessità generate da autonomia (ormai sempre più alta) e infrastrutture di ricarica, non è immaginabile un'inversione di tendenza sostanziale del mercato. Che sta rispondendo bene alla spasmodica corsa all'elettrico dei costruttori, ma con un'incidenza ancora marginale. La sfida è comunque cruciale: «Quel-

lo che tutti devono capire è che la mobilità pulita è come il cibo biologico: è più costosa», dice Carlos Tavares, amministratore delegato del Gruppo PSA (Peugeot-Citroen-Opel-DS). «O accettiamo di pagare di più per la mobilità a basse o zero emissioni, oppure met-

tiamo in pericolo l'intera industria automobilistica europea...». Ma la bulimia elettrica non è ovviamente una scelta casuale da parte dei costruttori, alcuni dei quali si preparano addirittura ad accettare di produrre in perdita questo tipo di vetture:

La Cina e lo spettro delle multe le ragioni della corsa alle batterie. Tavares (PSA): «La mobilità pulita è come il cibo biologico: costa di più. Va accettata, oppure l'industria europea rischia grosso»

per le consegne di elettriche (800 mila nel 2017, con una crescita del 53%). Inevitabile dunque che l'industria dell'auto europea investa in Cina nei veicoli elettrici sette volte di più che nell'Ue, 21,7 miliardi di euro contro 3,2, stando alle cifre elaborate dalla Ong Transport & Environment (T&E). La maggior parte degli investimenti viene da Volkswagen (joint venture da 10 miliardi con la cinese Anhui Jianghuai), seguita da Daimler e Renault-Nissan. La seconda motivazione si chiama CO2. L'Europa sta fissando limiti di emissioni sempre più stringenti, con scadenze - la prima delle quali già fissata al 2021 - che difficilmente i costruttori riusciranno a rispettare e con pesantissime conseguenze in caso di sforamento. Stando a quanto stabilito dalla Ue infatti le Case dovranno versare, per ogni veicolo venduto, 95 euro di multa per ogni grammo di anidride carbonica emessa al di sopra della soglia stabilita. In base ai calcoli dello studio PA Consulting, il Gruppo Volkswagen potrebbe dover affrontare sanzioni per 1,36 miliardi di euro, il Gruppo Fca per 950 milioni, che scenderebbero a 787 per PSA-Opel e a 430 per Bmw, 307 per Ford, 283 per Hyundai-Kia e 126 milioni per il Gruppo Daimler. Solo pochi sarebbero in grado di evitare le sanzioni: Volvo, Toyota, il Gruppo Renault-Nissan e Jaguar-Land Rover.

Inevitabile quindi tentare di innalzare la quota della propria produzione ibrida e elettrica, anche a costo di azzerare il profitto. Allontanando allo stesso tempo lo spettro di uno scenario inquietante, quello di una colonizzazione cinese dei marchi, che è già in atto e sempre più verosimile considerando la tecnologia a disposizione del gigante asiatico e la crescente debolezza dei costruttori tradizionali, fiaccati da normative che faticano a sopportare. A Parigi, nel padiglione dove domina Mercedes-Benz, c'è la cinese GAC, al debutto in Europa con un maxi-Suv e una concept elettrica con 595 km di autonomia dichiarata. Lo spazio occupato dalla GAC è di due volte superiore a quello di molti marchi europei. Non è un caso, sicuramente.

«Volkswagen sta per lanciare una generazione di veicoli elettrici che potrebbero avere sul mercato lo stesso prezzo di quelli a motore tradizionale, e quindi senza alcun profitto», dice Laurent Petizon, amministratore delegato della società di consulenza AlixPartners. Cosa c'è dietro allora a questa sbornia elettrica? Le vere motivazioni sono due: la prima si chiama Cina. Mercato leader al mondo per le vendite di automobili (quasi 29 milioni di unità l'anno scorso) ma anche al primo posto

170 **400** **7.800** **18**

i numeri

La Nissan Leaf è stata l'auto 100% elettrica più venduta in Italia a settembre (170 unità) e nel periodo gennaio-settembre 2018 (1.050). Nel nostro Paese il mercato delle elettriche incide allo 0,2% sul totale

Si chiama Audi e-tron il primo Suv elettrico prodotto da Audi. Spinto da due motori e una batteria, promette almeno 400 chilometri di autonomia con una ricarica completa

La produzione di un'autovettura elettrica costa mediamente ancora 7.800 euro in più rispetto a una convenzionale di pari categoria. Una ibrida plug-in 5.000 in più (dati di AlixPartners).

Il Gruppo Renault-Nissan ha annunciato 8 nuovi modelli elettrici e 12 ibridi entro il 2022, con investimenti per 18 miliardi di euro. Dieci modelli e 10 miliardi invece l'impegno per Mercedes entro il 2025

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Citroen festeggia con la scossa 100 anni di storia



La nuova C5 Aircross arriva a gennaio in Italia. La versione ibrida, prima elettrica ricaricabile del marchio francese, debutterà invece nel 2020

CORRADO CANALI
PARIGI

L'evnovità di oggi e un anniversario da festeggiare come si conviene visto che si tratta dei 100 anni del brand. Alla Citroen vivono un buon momento: gli ultimi modelli arrivati, la C3 prima e a seguire la versione crossover, la C3 Aircross, hanno fatto centro. Non solo ringiovanendo la clientela del brand, ma diventando anche la base su cui costruire un futuro più in sintonia con un settore, quello dell'automobile, che cambia e molto in fretta.

Quale momento migliore dunque per fare il punto sulla situazione se non il Salone di Parigi, la "casa" di Citroen che da marchio francese non poteva che offrire al pubblico la massima espressione di quello che in questo momento ha a disposizione. Come non ripartire da quando tutto è cominciato e cioè il 25 gennaio del 1919, giorno, mese e anno in cui André Citroen decise di fondare la Casa che prendeva il suo nome.

Per festeggiare al meglio la storica ricorrenza, Citroen ha deciso, fra le numerose iniziative in programma, di presentare nel 2019 due concept car che non solo esprimessero l'essenza di un marchio con una grande storia alle spalle, ma che potessero proiettarla in un futuro che la vedrà ancora protagonista. Il primo prototipo sarà presentato a marzo al Salone di Ginevra e proporrà la visione del marchio alla vigilia di una vera e propria rivoluzione della mobilità urbana. La seconda concept car, invece, sarà svelata in aprile al Motor Show di Shanghai, un mercato fra i più strategici anche per Citroen.

La concept svelata in Cina metterà al centro

il confort, anzi l'ultra-confort by Citroen, da sempre nel Dna dei francesi. Sono due concept "strane", come da tradizione Citroen. «Se si intende la stranezza come la capacità di essere diversi e sorprendenti si - spiega Linda Jackson, che dal 2014 è alla guida del brand francese - L'essere differenti oltre che una necessità per il marchio, è coerente con la nostra filosofia storica. Di sicuro non rifieremo la 2CV ma ci sono punti forti che vengono dal passato, come il confort che resta il nostro riferimento assoluto».

Al Salone di Parigi intanto, oltre alla nuovissima C5 Aircross benzina e diesel (in arrivo a gennaio con prezzi a partire da 25.700 euro ma già ordinabile on-line), Citroen ha presentato l'ultima nata del brand, la C5 Aircross Hybrid: una concept che prefigura la prima ibrida plug-in del marchio, attesa nel 2020. Andrà ad affiancare le motorizzazioni più tradizionali proponendo alto confort, prestazioni più elevate e consumi inferiori. Dentro al cofano c'è un 1.600 cc turbo a benzina PureTech da 180 cv abbinato a un motore elettrico da 80 kW che porterà la potenza a 225 cv. L'unità elettrica, integrata nel cambio automatico a 8 marce, fa percorrere fino a 50 km a zero emissioni e sarà alimentata da un pacco batterie al litio da 13,2 kWh ricaricabile in due ore utilizzando una wall box a 32A, o in 8 ore tramite da una presa domestica. La trazione sarà solamente anteriore e il consumo medio dichiarato è di 2 litri/100 km con 50 gr/km di emissioni.

Con il Suv ibrido, Citroen muoverà i primi passi verso la transizione che trasformerà l'offerta arrivando a proporre una versione elettrificata per ogni suo modello entro il 2025.

© RIPRODUZIONE RISERVATA