

ECONOMIA | PRIMO PIANO

Il «Mondial de l'Auto» di Parigi
Il settore è in difficoltà, dal Salone arrivano segnali incoraggianti ma anche minacce sulla via della Seta

Scossa cinese

Il Far East invade l'Europa. Elettrico in declino? Tutt'altro

di Aldo Tagliaferro

Se l'automotive aveva bisogno di certezze, dal Mondial de l'Automobile 2024 di Parigi ne sono arrivate almeno tre. Che poi ci piacciono tutte, resta da vedere. Ma dal Salone che si è chiuso ieri il settore riparte da tre punti fermi: intanto i Saloni europei non sono morti, poi l'elettrico - a dispetto dei funerali già officiati nell'opinione pubblica italiana - è più vivo che mai e, infine, i cinesi stanno dando l'assalto al mercato europeo con un'offensiva senza precedenti.

Rinascita

Partiamo dai Saloni. L'ultimo respiro esalato a fine febbraio dalla kermesse di Ginevra, un tempo il vero appuntamento continentale delle quattro ruote, era stato un segnale che l'automotive europea stava abdicando. Invece a Parigi (che ha cadenza biennale) i padiglioni rispetto alle ultime due edizioni hanno ricominciato ad affollarsi. Di Case e di appassionati. 47 aziende costruttrici, mezzo milione di visitatori, 5 Halls occupate, 25 premiere mondiali oltre a 30 tavole rotonde frequentate da big del calibro di Tavares, De Meo e Zipse sono numeri che ridanno fiato alla filiera che vive in modo doloroso la transizione energetica. Certo, le assenze sono ancora molte: all'appello mancava completamente il Giappone (da Toyota in giù), non si è vista Hyundai, si è notata l'assenza di Mercedes e di altri brand premium come Volvo e Jaguar Land Rover, per non parlare del vuoto lasciato dalle supersportive (nessun segno da Ferrari, Porsche, Lamborghini...) e anche da qualche generalista, Fiat in primis, ma anche Jeep, Opel, Seat. La ribalta, allora, se la sono presa i padroni di casa, Renault in primis, ma anche Peugeot e Citroën; significativa la presenza del Gruppo Volkswagen - quello più in difficoltà negli ultimi mesi per la minaccia di dover chiudere per la prima volta un paio di stabilimenti in Germania - con ben tre brand in passerella. E segnali si vitalità arrivano anche da Bmw (e Mini), Alfa Romeo che allarga l'offerta di Junior, Dacia che svela il Suv Bigster e Kia. Senza contare l'autentica invasione di brand cinesi, ma di questi ci occuperemo dopo.

L'offensiva elettrica

Arretrata dal punto di vista infrastrutturale e con l'opinione pubblica più scettica del Continente sull'elettrico, l'Italia negli ultimi mesi ha cominciato a tirare il freno sulle auto elettriche. Lo fa il mercato (a un misero 4%), lo fa il Governo che ha chiesto a Bruxelles di anticipare la verifica sulla transizione energetica fissata al 2026 in vista dello stop all'endotermico fra poco più di dieci anni, lo fa l'opinione pubblica che non perde occasione per mettere in dubbio l'auto con la spina. Eppure i segnali che arrivano da Parigi sono di segno opposto: ogni modello nuovo, ogni prospettiva, ogni progetto che venga dall'Europa o dal Far East prende e mossa dall'alimentazione elettrica (in qualche a idrogeno...) e nessuno sembra avere intenzione di rallentare la corsa o posticipare i piani industriali. Vero, tutti si affrettano a ricordare che al momento sono pronti a offrire soluzioni di ogni tipo, dall'endotermico al plug-in, ma è evidente che non si investe più un euro nelle soluzioni esclusivamente a benzina e a gasolio. Anzi, c'è perfino un ricco corner dedicato alle colonnine elettriche, da quelle per la casa alle Superfast. Tra l'altro in Francia i costi dell'energia - complice il nucleare - sono nettamente più convenienti rispetto all'Italia.

Basta una breve carrellata sui modelli lanciati a Parigi per rendersene conto. Prendiamo Bmw: le due Mini nelle varianti con i muscoli, le John Cooper Works in prima mondiale, sono solamente elettriche, sia la Cooper che il crossover Aceman, e lo stesso vale per le due Bmw Vision Neue Klasse che segnano il nuovo corso di stile ma anche di filosofia di Monaco: panoramico vision display a bordo, tetto trasparente, alimentazione elettrica sia per la berlina che per il Sav X, che proiettano il brand nel futuro. Anzi, nel futuro è già stato confermato il primo modello a idrogeno, atteso nel 2028.



Andiamo dall'altra parte del mondo, in Corea. Kia toglie i veli alla EV3, Suv compatto con la spina destinato a fare volumi e non solo immagine. L'autonomia supera i 600 km (Wltp), in città si va addirittura oltre i 770. Per intendersi: con una sola sosta breve - bastano 15' per caricare 200 km - si va da Francoforte a Parigi. Tanto spazio a bordo, un design fluido che si traduce in un'eccellente aerodinamica (Cx 0,263), tanti Adas ereditati dalla mastodontica EV9 e un prezzo medio in Europa di 36mila euro che si rivolge a parecchie tasche. Seguiranno a breve EV4 ed EV5 mentre a Parigi si fa già ammirare il Concept Pvs5, buono anche per il delivery, che sarà prodotto dal 2025. Insomma, la strada è tracciata. Vale anche per Peugeot, il brand generalista con il maggior numero di veicoli elettrificati (9 più 3 commerciali): in parata le nuove versioni elettriche di e408, e3008 ed e5008 oltre a un prototipo già proiettato nella dimensione della guida autonoma, che però non è esattamente dietro l'angolo. I cugini di Citroën rinnovano la C4 e C4X ma soprattutto svelano il concept del Suv C5 Aircross, al 95% già in veste definitiva, con suggestivi fari posteriori con funzione aerodinamica e un bel muso. Ovviamente anche elettrica.

Hanno la spina anche le novità di Renault, che a Parigi - come già a Ginevra - fa la parte del leone. Della Renault 4 leggete a parte, la R 5 sta per debuttare su strada, Twingo arriverà nel 2026, e sono tre modelli di segmento A e B solo elettrici... Ma l'Ad Luca De Meo si spinge oltre svelando il concept Emblem che non solo incarna la nouvelle vague stilistica della Regie, ma adotta la tecnologia Duo Energy, ovvero elettrico più altri 350 km con l'idrogeno, in totale



Dalla prima pagina
di Claudio Cacciamani*

L'intelligenza applicata alla finanza? Maneggiare con cura

Sul primo piano, vi potrebbe essere la tentazione dell'intermediario di acquisire informazioni senza il consenso consapevole del cliente o, peggio, tramite canali non idonei e non autorizzati. Di conseguenza, ne deriverebbe una qualità di informazioni non utile e, magari, addirittura dannosa, in quanto di beneficio solo unilaterale dal lato dell'offerta nella loro successiva elaborazione. Proprio una non corretta implementazione di quest'ultima potrebbe indurre una proposta non favorevole per il cliente, ma sfavorevole. Si pensi ai prodotti di investimento che possono attrarre il cliente, ma senza risultare idonei ai suoi obiettivi di lungo termine, ai finanziamenti che, sfruttando determinati desideri e necessità, anche compulsive, della clientela, impongono un costo sproporzionato in termini di onere finanziario e servizi accessori e, infine, alla copertura di rischi che non meritano, forse, attenzione, trascurando altri essenziali per l'esistenza e la vita di aziende e privati. In questo ambito spetta sempre più alle Autorità di Vigilanza svolgere una corretta e continua supervisione degli intermediari per prevenire comportamenti non etici e alle Associazioni di tutela dei consumatori intervenire con tempestività per denunciare casi di utilizzo non idoneo dell'Intelligenza Artificiale a scapito degli utenti. Sempre Cochi e Renato continuano «La Canzone intelligente» affermando "Che spieghi un po' di tutto e un po' di niente". Spetta alla deontologia degli intermediari e, soprattutto, alla consapevolezza della clientela nel fornire le informazioni verificare risultati efficaci e utili dell'Intelligenza Artificiale nel mondo bancario, finanziario e assicurativo piuttosto che profitti immeritati a scapito di clienti non competenti o, peggio ancora, semplicemente sprovveduti.

La regina Renault 4 Guarda avanti, non indietro

oltre mille km a emissioni zero. «Quando mostro qualcosa in un Salone - ha chiosato De Meo - sapete poi che lo porto anche sul mercato...».

La prima mondiale di Audi è la versione sportback della Q6 e-tron, Suv fastback elettrico dal design sportivo e convincente con 516 Cv, oltre 650 km di autonomia e potenza di ricarica fino a 270 kW (e appena 15' alle colonnine Ionity per ricaricare 400 km), perché anche i quattro anelli spingono molto forte sull'elettrico. Le nuove A5 e Q5, esposte a Parigi con motorizzazioni per tutti i gusti, con la spina e senza, restano però i pezzi forti per il mercato di oggi. Restiamo nel Gruppo: Skoda ha tolto i veli a Elroq, il Suv elettrico compatto che inaugura il nuovo corso del design mentre Volkswagen sceglie l'elettrico anche per una sigla adrenalinica come GTI. Oggi si chiama ID.GTI come fa vedere la concept portata al Mondial. Ad accompagnare la strategia elettrica un listino molto aggressivo in Francia per la ID.3, 5mila euro di anticipo poi rate da 169 euro e vendite triplicate oltralpe per i modelli elettrici. Debutta anche il Suv Tayron, un po' più tradizionale, che si va a inserire tra Tiguan e Touareg.

A proposito di elettrico, ci sono perfino gli americani: Tesla sceglie l'understatement con uno stand deliberatamente senza logo, proprio come il già celebre Cybertruck che debutta in Europa senza loghi o marchi. Non passa però inosservato, avendo più spigoli di un libro di geometria e dimensioni da camion. E poi Cadillac: lo storico brand del lusso a stelle e strisce ci riprova in Europa, a Parigi ha già piazzato uno show-room nel lussuoso 8° arrondissement. La novità si chiama Optiq, un Suv elettrico dal taglio molto sportivo.

Micromobilità

Una delle battaglie - anche industriali - più attuali è quella che riguarda la mobilità alternativa. Anche a Parigi quadricicli e microcar, rigorosamente elettrici, si danno battaglia per accaparrarsi i 14enni. Stellantis rilancia con Citroën Ami, il quadriciclo più venduto d'Europa, che rinfresca il look, mentre il brand di Renault Mobilize punta sulle microattività con Duo e soprattutto la versione commerciale Bento con un bagagliaio chiuso di 649 litri e autonomia di 149 km. E a proposito di cargo Ligier (che rinnova JS50 e Myli 2025) presenta Pulse 2, una bici in grado di trasportare fino a 150 kg di carico e con 40 km di autonomia. Microlino invece punta sulla versione glamour Spiaggina che si ispira alle beach car anni '60.

Finanziare l'elettrico

Di più: a credere nell'elettrico c'è anche il mondo della finanza. Non passa inosservata la presenza di Crédit Agricole che non è al Mondial solo perché gioca in casa. Il Gruppo ha investito da tempo sulla mobilità e attraverso CA Auto Bank e Drivalia ribadisce di puntare alla leadership della mobilità europea elettrica nei settori del finanziamento e del leasing. Oggi gestisce 878mila veicoli, punta a superare il milione nel 2026 e ha già partnership con oltre 60 brand. Significative le provenienze dei 5 modelli rigorosamente elettrici sullo stand: tre sono cinesi (MG, Dongfeng, GAC) e due americani (Tesla e Cadillac) anche se da Audi a Porsche il portafoglio parla ovviamente anche europeo.

I cinesi spingono

Della presenza dei cinesi ci si rende conto già all'ingresso: spingono con insofferenza ai varchi per poi monopolizzare anche le conferenze stampa (al punto che il presidente di Leapmotor parlerà esclusivamente in cinese) ma spingono forte anche sull'offensiva commerciale: sono moltissime le Case in passerella, da quelle già note come BYD, che ha svelato il Suv coupé Sealion 7, ad altre che lo saranno a breve. Come Leapmotor: di proprietà di Stellantis per il 51%, rappresenta l'altra metà del cielo di una joint venture che mette insieme veicoli elettrici cinesi e la rete commerciale di Stellantis che ha l'esclusiva fuori dalla Cina. Sbarcata in Italia a fine settembre con la City Car T03 (spendeva 8900 euro...) e il Suv C10 per famiglie (circa 36mila euro), a Parigi svela B10, Suv di segmento C molto ben rifinito e dal design fluente e occidentale, con eleganti maniglie a scomparsa. Solo nel 2025 sono attesi altri tre modelli della Serie B, tanto per far capire la potenza di fuoco. Carlos Tavares in persona ha salutato il debutto europeo di Leapmotor spiegando che i tre pilastri su cui poggia Leapmotor sono l'accessibilità nel prezzo, la tecnologia elettrica e la rete di assistenza. Ci sono i presupposti per fare grandi numeri, anche se viene da chiedersi che ne sarà di Fiat con questo andamento...

Poi ci sono cinesi dai nomi fantasiosi, come Skyworth ed altri nostalgici come HongQi (significa bandiera rossa), tutti accomunati da auto elettriche e spalle gorilla, nel secondo caso FAW, perché alla fine della serie di scatole cinesi spunta sempre una partnership governativa o di uno dei colossi di Pechino, ad esempio AITO fa capo a Huawei, si quella dei telefonini. E allora ecco sbarcare a Parigi in forze anche GAC, Forthing e Xpeng: resterà spazio per gli europei?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



prattutto iperconnessa ed elettrica.

Il frontale è caratterizzato da un pezzo unico che include il logo illuminato (novità assoluta) e un contorno luminoso che comprende i fari tonde che rimandano alla mitica 4L. Altro rimando alla storia è il terzo vetro trapezoidale che caratterizza la fiancata, mentre al posteriore le forme stondate e la linea di cintura accentuata rompono con il passato anche se il generoso portellone segue la stessa filosofia aprendosi - elettronicamente - su un bagagliaio immenso per la categoria (420 litri, più di 1400 abbattendo i sedili e una prateria di 2 metri e 20 abbattendo anche quello del passeggero) e soprattutto la soglia di carico più bassa in circolazione, 607 mm. Altro rimando alla storia è il tetto apribile in tela nelle versioni «plein sud».

Assemblata a Maubeuge, con la parte elettrica costruita a Ruitz e il motore a Cleon, Renault 4 è Made in Europe, e lo si vede negli interni sofisticati e digitalizzati dove trova spazio openR link sviluppato con Google.

Sgombriamo il campo dai dubbi: R 4 non monterà mai un motore endotermico, nemmeno in versione ibrida. Si può scegliere tra due potenze, 120 e 150 Cv. Tre i livelli previsti di rigenerazione, oltre alla funzione «one pedal». Si carica in corrente alternata fino a 11 kW, in continua a 80 o 100 kW a seconda della batteria.

Il sistema extended grip prevede due modalità di guida ulteriori (Snow e All Terrain) oltre ai «classici» Sport, Eco, Comfort. La capacità di traino è tutt'altro che banale per un'elettrica: fino a 750 kg. Le sospensioni sono multilink anche al posteriore, una rarità nel segmento B.

A.T.

*Professore Ordinario di Economia degli Intermediari Finanziari all'Università di Parma