



## MOBILITÀ ELETTRICA

# Le microcar sgommano in città

**Comodi e veloci, i «quadricicli» a batteria stanno invadendo le vie dei nostri centri storici. Diventando la passione di un pubblico sempre più ampio. Grazie a prezzi contenuti e a bassi costi di gestione.**

di Laura Della Pasqua

**A**ll'inizio erano le vetture dei giovanissimi (i quadricicli leggeri con abitacolo chiuso si possono guidare anche a 14 anni con patente AM). Poi, da quando si sono moltiplicati i divieti alla circolazione delle auto a benzina in gran parte delle città, è scoppiata la passione anche degli adulti. Le microcar elettriche mettono d'accordo tutti: dal fanatico ambientalista, a chi odia spostarsi con i mezzi pubblici, a chi ama le nuove tecnologie ma non vuole o non può

spendere più di tanto, a chi è stanco di aspettare per ore un taxi, a chi, infine, è attento ai consumi. Così se le vetture a batteria di media e grande cilindrata faticano a conquistare gli automobilisti, le microcar sono diventate la passione di un pubblico sempre più vasto. E siccome oltre a essere pratiche, sono comode e pure «modaiole», hanno fatto bingo. Sono loro i padroni delle grandi città, sfrecciano anche nei vicoli e contendono gli spazi dei piccoli posteggi agli scooter. Il modello è quello delle Kei car, le ultracompatte che in Giappone riscuotono successi, anche in virtù di tassazioni favorevoli e bassi costi d'esercizio.

Qualche dato di questo mercato in ascesa? Da gennaio a giugno 2024, come riportato da Dataforce, sono stati targati 10.115 quadricicli con un aumento di immatricolazioni del 54,51 per cento rispetto al 2023 in cui quelli con la spina hanno una quota del 67 per cento. In buona sostanza stan-

no sostituendo le auto da città.

**I quadricicli leggeri più venduti sono due modelli del Gruppo Stellantis** (nessuno dei quali è prodotto in Italia): la Citroën Ami e la Fiat Topolino, con una quota di mercato congiunta dell'83,85 per cento. L'Ami si caratterizza per un'estetica minimalista, con fari circolari infossati, mentre si può personalizzare la carrozzeria con cerchi in lega colorati e inserti vivaci. La Fiat Topolino, invece, richiama lo

stile iconico della Cinquecento originale degli anni Sessanta, con fari ispirati alla Nuova 500 e una carrozzeria disponibile solo nel colore Verde Vita. Per chi vuole un tocco vintage c'è la versione «Dolcevita», con tettuccio apribile e cordini di chiusura.

E se qualcuno teme che gli spazi siano risicati, la Ami dispone di vani portaoggetti all'interno dell'abitacolo, mentre la Topolino ha un portapacchi posteriore opzionale. Dal punto di vista dei costi,





A sinistra, la Fiat Topolino riprende lo stile della vecchia 500 degli anni Sessanta.

Bmw Isetta, conosciuta anche col soprannome di Bubble car, due posti e un bagagliaio di 230 litri in una carrozzeria di 2,5 metri, forse la più graziosa sul mercato. Lunga appena 2,5 metri, può raggiungere anche i 90 km/h e conta su un'autonomia che, a seconda della batteria, varia da 100 a 180 chilometri. I prezzi di questa microcar partono da 17.900 euro.

**Il settore dei quadricicli pesanti elettrici è dominato dalla Yoyo**, creata dal brand torinese XEV, su progetto di una startup originaria di Hong Kong, divenuta celebre come «auto stampata in 3D». Ha un pacco-batteria da 11,5 kW che, oltre a garantire un'autonomia di 150 chilometri, può essere sostituito, una volta diventati esausti gli accumulatori, grazie alla tecnologia del *battery swapping*. Il prezzo di partenza della YoYo è di 15.990 euro.

Frutto di una joint venture tra Filante Motors, con sede a Pero, alle porte di Milano, e

la Citroën Ami ha un prezzo base di circa 7.900 euro, variabile in funzione degli allestimenti e degli accessori, mentre la Topolino parte da 9.890 euro. I motori a batteria hanno entrambi un'autonomia di 75 chilometri e una velocità massima di 45 km/h.

A insidiarne il successo ci sono temibili concorrenti: la francese Aixam eCity Pack, prezzo di partenza 15.020 euro, autonomia di 75 chilometri, e la Microlino, che richiama nelle forme la leggendaria



A sinistra, la Citroën Ami, che può essere completamente personalizzata. Sopra, la Microlino: richiama la Bmw Isetta.

## 10 MILA

**i quadricicli elettrici immatricolati nel primo semestre 2024 (+54,5 per cento).**

un'altra azienda di Singapore, la Swapa Zip è lunga poco più di 2,5 metri, ha un'autonomia di 100 chilometri e una velocità massima di 45 km/h. Il prezzo base è di 15.860 euro. Viene direttamente dalla California, creata dalla startup Eli Electric Vehicles, la microcar Eli Zero, presente sul mercato sin dal 2022, ha un'autonomia di 100 chilometri, una velocità massima di 45 km/h. Il suo prezzo di partenza è di 9.890 euro.

Ma la richiesta è tale che vengono lanciate in continuazione nuove soluzioni. Al Salone dell'Auto di Bruxelles, infatti, ha debuttato la Microlino Spider dell'azienda elvetica Micro. È un'evoluzione della classica Microlino, caratterizzata da uno stile minimal e forme audaci, a carrozzeria aperta, senza portellone e tetto, studiata per brevi spostamenti. Al momento è solo un concept e si rivolge a contesti particolari come aree residenziali, località turistiche, strutture alberghiere e golf

club. Guarda al mercato Usa dove può circolare su tutta la rete stradale che ha limiti di 35 miglia (56 km/h) ma bisogna vedere se effettivamente verrà messa in produzione.

**Interamente italiano è il progetto Mole Urbana, che promette di riportare in Italia le iconiche utilitarie.**

Le vetture (undici modelli) sono disegnate, progettate e costruite in Italia tranne le batterie che sono cinesi. Due i siti produttivi: gli ex stabilimenti Blutech di Orbassano e Rivoli, in Piemonte, dove la nanofactory sorge grazie a un recupero immobiliare tramite il ministero delle Imprese e del Made in Italy, e la struttura di Fabriano, Ancona, che servirà il Centro-Sud e i Paesi del Mediterraneo. Con un aumento di capitale da 3,5 milioni di euro sottoscritto da Cdp Venture Capital, **Finpiemonte** e un gruppo di industriali marchigiani, il progetto punta a decollare nel 2025.

Luca De Meo, ceo di Renault e presidente dell'Acea (l'Associazione dei costruttori europei), aveva sottolineato al Salone di Parigi l'importanza del mercato delle piccole citycar, per stimolare una nuova ondata di motorizzazione di massa che potrebbe fare da volano alle vetture a batteria. Al di là delle dichiarazioni pare che il mercato abbia già deciso. Chissà che non sia questa una strada finalmente percorribile - per una transizione ragionevole verso l'elettrico. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA