

AUTO & MOTORI
CONTROMANO
Un'idea per far ripartire i taxi fermi per Covid

Fermi per ore, ad aspettare clienti che non arriveranno. A Milano come a Roma, e in tutte le città le lunghe file di taxi nei posteggi sono una delle immagini più evidenti delle conseguenze della pandemia. Tra lockdown e coprifuoco, i 50mila autisti di auto pubbliche dallo scorso marzo non lavorano quasi più, o lo fanno per pochi euro al giorno. La chiusura serale di bar e ristoranti poi ha cancellato i turnisti notturni, con ripercussioni su tutta la categoria: di gior-

no ci sono ancora più taxi, ma i clienti sono sempre meno e i parcheggi non riescono più a contenerli. La categoria ha ricevuto qualche contributo, ma non idee. Ci permettiamo di suggerirne una: incentivare l'uso tramite dei voucher a tariffa scontata, soprattutto per i tragitti verso le scuole. Consentire ai genitori di accompagnare i figli in taxi spendendo cifre modeste alleggerirebbe il trasporto pubblico di linea, e sarebbe un aiuto per la categoria.

ALBERTO CAPROTTI

A come Alleanze. Stellantis, ma non solo. La fusione appena ratificata tra i gruppi Psa e Fca ha aperto l'anno delle integrazioni tra marchi automobilistici. Il motivo è semplice: la trasformazione industriale e tecnologica in atto comprime i margini e innalza lo sforzo in investimenti: nessun costruttore può stare più da solo. Il grande passo più atteso dei prossimi mesi è quello di Tesla. Elon Musk ha recentemente ammesso di non escludere per il suo marchio, storicamente solo elettrico e orgogliosamente "diverso", possibili alleanze con un produttore di auto tradizionali: secondo molti analisti, per ragioni di comuni interessi, il più accreditato è Volkswagen.

B come Batterie. La crescita esponenziale delle immatricolazioni delle auto elettriche (+155% rispetto al 2019 in Italia, pari a oltre il 3% sul totale) introduce un problema che inizierà a diventare d'attualità con la rottamazione delle prime vetture di questo tipo e il conseguente smaltimento e recupero delle batterie. La questione coinvolge soprattutto i produttori che, da normativa, ne sono responsabili per l'intero ciclo di vita. A questo proposito, la Commissione Europea ha presentato la proposta di un nuovo regolamento che prevede l'introduzione di standard minimi obbligatori di sostenibilità e sicurezza per tutte le batterie al litio immesse sul mercato.

C come Condivisione, la grande incognita dei prossimi mesi. Senza la mazzata del Covid il car sharing sarebbe decollato e la tendenza a sostituire la proprietà con il semplice possesso avrebbe dilagato. Il timore sanitario per l'auto condivisa invece ha rallentato molto un processo comunque avviato, che tornerà di grande attualità non appena il contagio (speriamo) diventerà un triste ricordo.

D come Digitalizzazione. Sarà la parola chiave del 2021 della mobilità. A partire dai processi di acquisto, sempre più in remoto, ovvero dietro lo schermo di un computer. Oggi l'automobile si guarda, si sceglie e si acquista anche in rete, con o senza l'interazione con le concessionarie tradizionali. Un cambiamento epocale accelerato dalla pandemia e dal lockdown.

2021

Il nuovo alfabeto dell'automobile

E come emissioni. La normativa europea ha imposto per il 2021 il limite massimo di 95 g/km a veicolo per le emissioni di CO2 misurata sulla media delle auto vendute da ogni marchio. Un obiettivo molto impegnativo per i costruttori che, per evitare multe salatissime, sono costretti a compensare le emissioni delle vetture tradizionali con modelli elettrificati o particolarmente virtuosi. Ed è solo un passo verso l'obiettivo del taglio del 60% della CO2 entro il 2030 recentemente deciso dal Parlamento di Strasburgo. Indietro non si torna.

F come Fiat. È una delle gambe meno forti del nuovo "millepiedi" Stellantis: il marchio del Lingotto affronta la sfida della fusione tra i Gruppi Fca e Psa portando però in dote un gioiello prezioso, la 500 elettrica appena lanciata sul mercato e che a marzo farà debuttare la sua versione 3+1, quella più chic e dotata della terza porta controvento. I numeri e la critica le stanno già dando ragione: un'icona che si adegua sempre ai tempi e che sarà protagonista assoluta se il mercato delle vetture a batteria decollerà davvero.

G come gasolio, la parola che governo e amministrazioni locali vorrebbero far sparire dal nostro vocabolario. La campagna pseudo-ecologista contro le auto diesel quest'anno entrerà nella fase della guerra senza quartiere che ha determinato nel 2020 un crollo sul mercato delle vendite superiore al 45% e una quota sul totale scesa sotto il 33%. In assoluto un errore, perché senza il gasolio raggiungere gli obiettivi di abbattimento delle emissioni di CO2 diventa difficile. Mercedes, che sull'abbinamento diesel+elettrico ha scommesso tanto, ha dimostrato che è una soluzione ottimale per garantire efficienza e bassissime emissioni.

H come Hydrogen. L'idrogeno è la prossima grande scommessa delle emissioni zero: molti costruttori hanno ripreso a crederci, imitando i giapponesi che non hanno mai smesso di farlo. A marzo debutterà la seconda generazione della Mirai di Toyota, anche se in Italia ne arriveranno ben poche, visto che l'unica stazione di rifornimento aperta ai privati è quella di Bolzano. Altre però potrebbero essere costruite nei prossimi anni: Bmw e Eni ci stanno lavorando.

I come incentivi. Con la Legge di Bilancio 2021 il governo ha stanziato 370 milioni di euro di bonus per l'acquisto entro il 31 dicembre prossimo di automobili nuove a basso impatto ambientale, con motore elettrico, ibrido o termico (benzina e diesel) Euro 6.

I fondi sono suddivisi per tre fasce di emissione di anidride carbonica: chi acquisterà un'auto con emissioni di CO2 fra 0 e 20 g/km (dunque un'elettrica o ibrida ricaricabile) ha un incentivo di 10.000 euro se rottamerà contestualmente una vecchia auto, e di 8.000 euro senza rottamazione. Per le auto con emissioni fra 21 e 60 g/km (che sono prevalentemente quelle con motore ibrido ricaricabile) saranno concessi 6.500 euro con rottamazione e 3.500 euro senza. Per quelle con emissioni fra 61 e 135 g/km, le più diffuse e abbordabili, e anche con motore termico, l'incentivo complessivo è di 3.500 euro. Per questa fascia, il bonus è previsto solo se si rottama una vecchia auto.

La novità introdotta dal 1 gennaio è che i nuclei familiari con reddito Isee inferiore a 30.000 euro potranno avere uno sconto per l'acquisto di auto elettriche pari al 40% del prezzo d'acquisto, a patto che il listino sia inferiore a 36.600 euro e con potenza fino a 204 CV; tale bonus sarà concesso anche a chi non possiede una vecchia auto da rottamare. L'incentivo è finanziato con 20 milioni di euro, e sarà in vigore fino al 31 dicembre 2021 (sempre che i fondi non vengano esauriti prima).

Nuovi incentivi: cresce fino a 135 g/km il limite di emissioni di CO2 delle Euro6 per usufruirne Bonus elettrico per le famiglie meno abbienti

M come Micromobilità. Individuale o condivisa, con mezzi leggeri, a pedale, o anche tramite vetture di piccola taglia: è la grande tendenza di oggi e di domani. L'Osservatorio nazionale sulla sharing mobility poco tempo fa ha censito 86 servizi di micromobilità pubblica in Italia, presenti in uno su tre dei 110 capoluoghi di provincia. Ad affiancare il boom di biciclette e scooter a batteria, è esplosa il fenomeno dei monopattini elettrici, più di 27mila solo quelli pubblici condivisi censiti. Una buona notizia pensando alla diminuzione del traffico veicolare pesante, ma in assenza di una rigida regolamentazione che riguardi questi mezzi, la loro pericolosità diventa sempre più un problema fuori controllo. Anche l'ultimo decreto del Ministero della Giustizia che ha inaugurato l'anno con un leggerissimo ritocco al ribasso sulle multe per infrazioni al Codice della strada, purtroppo non ha previsto nulla in tema di micromobilità elettrica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
AL CONSUMER ELECTRONIC SHOW

Mercedes, Hyperscreen e intelligenza artificiale

Il futuro è nell'abitacolo



L'edizione 2021 del CES, il Consumer Electronic Show di Las Vegas aperto al pubblico dall'11 al 14 gennaio, sarà solo in versione virtuale ma offrirà anche questa volta preziose anticipazioni circa il futuro dell'automobile. Come i vantaggi del 5G e della connessione tra veicoli, e tra veicoli e infrastrutture. O l'evoluzione dei sistemi computerizzati di bordo e la so-

luzione dei problemi di cybersicurezza. Ma anche le incredibili applicazioni della robotica e dell'intelligenza artificiale. Particolarmente attesa la novità di Mercedes-Benz che presenterà il suo Hyperscreen M-BUX (Mercedes-Benz User Experience), l'evoluzione cioè del cruscotto che ha rivoluzionato l'era dei display per auto (nella foto la versione attuale). Il nuovo schermo utilizzerà l'intelligenza artificiale (AI) per abilitare un metodo avanzato di controllo dell'intrattenimento e delle funzioni veicolari. Il marchio tedesco non ha fatto trapelare grandi indiscrezioni, ma ha anticipato che avrà una capacità di apprendimento elevata e sarà formato da un grande ed unico display curvo, per tutta la larghezza dell'auto, dal guidatore al passeg-

gero anteriore. Dunque comporrà anche un cambiamento importante nel design degli interni delle prossime Mercedes. In attesa di una larga diffusione sui vari modelli della Stella, il nuovo MBUX Hyperscreen debutterà inizialmente sull'ammiraglia elettrica Mercedes EQS, dove sarà presente come optional. Al CES 2021 parteciperanno anche i marchi Bmw, Fca e Tesla, con Bosch a illustrare tutte le proprie novità applicate all'automotive, e non solo. Mary Barra, Ceo di General Motors, terrà una presentazione il 12 gennaio, per «condividere uno sguardo più da vicino sulla strategia di trasformazione di GM - si legge in una nota - nel promuovere la mobilità per le comunità di tutto il mondo, in quanto gettare le basi è solo l'inizio per un futuro completamente elettrico».

Naturalmente si parlerà di guida autonoma e delle tecnologie sviluppate da Amazon, Nvidia e Waymo, il servizio di taxi senza conducente di Google. Sarà presente la Sion di Sono Motors, l'auto a pannelli solari, giunta al secondo prototipo. E sono annunciate al debutto batterie «in grado di ricaricarsi al 90% in sei minuti». (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA
MOBILITÀ ELETTRICA

Colonnine in autostrada obbligatorie ogni 50 km

La legge di Bilancio 2021 prevede che tutti i concessionari autostradali debbano installare colonnine di ricarica veloci per veicoli elettrici lungo le tratte di loro competenza, almeno ogni 50 chilometri. L'obiettivo è quello di garantire ai possessori delle auto elettriche di poter utilizzare la rete autostradale effettuando un viaggio in tutta tranquillità, facendo il "pieno" in modo rapido, eliminando una delle principali problematicità alla diffusione della mobilità elettrica. Secondo quanto previsto dalla legge appena entrata in vigore, il termine per l'installazione dei punti di ricarica di potenza elevata è di 180 giorni e, nel caso i concessionari non provvedano, chiunque ne faccia richiesta si può candidare per instal-



Sembra vicina la svolta del "pieno" elettrico in autostrada

larle. In quest'ultimo caso il concessionario dovrà pubblicare, entro 30 giorni, un bando volto a selezionare l'operatore sulla base di caratteristiche tecniche e commerciali che valorizzino efficienza, qualità e varietà dei servizi proposti. In realtà queste nuove disposizioni non sono una novità assoluta. Si tratta di un provvedimento volto a rendere più perentoria l'installazione dei punti di ricarica lungo le trat-

te ad alta percorrenza, con l'obiettivo di evitare lunghi contenziosi. Infatti, anche in virtù dell'obbligo di installare le colonnine in autostrada a carico dei concessionari, previsto dal decreto legislativo 257 del 2016 (il termine per adempire era il 31 dicembre 2020), in questi mesi sono stati posati pochissimi punti di ricarica, con l'unica eccezione dell'A22 del Brennero. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I PIANI E LA SCOMMESSA DACIA

Renault, la cura De Meo

E c'è l'elettrica low-cost

Il 2021 sarà un anno cruciale per Renault dopo le forti perdite di bilancio del 2020. Il 14 gennaio, il ceo Luca De Meo illustrerà il piano strategico di ripartenza "Renault solution" che punta a riallacciare le sinergie con le alleate del Gruppo, Nissan e Mitsubishi. Saranno confermati i risparmi per 800 milioni di euro annui, con il taglio di 1.500 posti di lavoro. E una riduzione di circa il 30% della gamma Renault attuale, anche se l'obiettivo è quello di mantenere gli stessi livelli di vendite e di quota di mercato.

Una sfida estremamente complicata, che conta molto sul successo di alcune novità. Come la Spring di Dacia - il brand più popolare del Gruppo Renault - che promette di diventare la vettura che rivoluzionerà il



La nuova Dacia Spring: arriverà a marzo

fronte delle auto elettriche. Era accaduta la stessa cosa nel 2004 con il primo modello Dacia low cost, la Logan, e soprattutto nel 2010 con il Suv accessibile quasi ad ogni portafoglio, la Duster. Ora Dacia è pronta a lanciare il suo primo modello al 100% elettrico. Spring Electric debutterà a marzo in una versione specificamente pensata per il car sharing, seguita da quella per i clienti privati e, successivamente, da una variante

commerciale Cargo, per le consegne dell'ultimo miglio senza emissioni inquinanti. Ancora non è stato comunicato un listino definitivo, ma si sa che la Spring Electric verrà proposta con batteria inclusa nel prezzo e due livelli di allestimento. E che andrà a posizionarsi in una fascia inferiore alla recente Twingo Electric che è oggi a listino a partire da 22.450 euro, incentivi esclusi. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA