

L'incubo del 2020: i costruttori chiedono pietà alla Ue «Ridurre le emissioni costa 2.000 euro in più a vettura»

Dal Salone dell'auto di Parigi i costruttori europei lanciano a Bruxelles l'allarme sulle prospettive che creerà l'abbassamento dei target di emissioni ai 95 grammi di CO₂ entro il 2020 deciso dal Parlamento Europeo. «Auspiciamo la creazione di una normativa sull'ambiente più equilibrata in Europa, che permetta alle imprese di continuare a innovare con costi minori», ha detto nella riunione dell'Accea (l'associazione dei costruttori europei dell'auto) che si è tenuta a margine del Salone il presidente di turno, nonché patron dell'Alleanza Renault-Nissan Carlos Ghosn. E l'amministratore delegato di Fiat Chrysler Sergio Marchionne che ha partecipato all'incontro ha precisato che «se si abbassa la soglia cambia la natura industriale, i prezzi salirebbero e venderemmo meno auto. Con la nuova soglia fissata per il 2020 - ha aggiunto Marchionne - si parla di 1.800-2.000 euro di costi in più a vettura». «Bisogna consentire alle imprese di mantenere e rafforzare la leadership tecnologica e il ruolo di traino a livello di normativa che la nostra industria ha svolto tradizionalmente in Europa», ha detto Ghosn

ricordando che l'industria europea dell'auto dà «ocupa 12,7 milioni di persone, investe in ricerca e sviluppo 32,3 miliardi di euro all'anno ed ha un fatturato di 843,4 miliardi, pari al 6,6% del Pil europeo». «Imporre regole ancora più stringenti prima che si crei un mercato per le auto elettriche e ibride plug-in», ha aggiunto Martin Winterkorn, numero uno del gruppo Volkswagen, primo costruttore in Europa (e nei primi 6 mesi dell'anno anche mondiale), potrebbe essere « fatale » per l'industria dell'auto europea e per la sua competitività nello scenario mondiale. Winterkorn ha ricordato che il gruppo Volkswagen investe da solo oltre 10 miliardi di euro all'anno in ricerca e sviluppo. «In concreto - ha precisato - ogni singolo grammo di CO₂ che noi tagliamo nella nostra flotta europea ci costa quasi 100 milioni di euro, che noi investiamo senza sapere se il nostro investimento verrà ripagato. Penso quindi che sia compito del business e della politica fare di tutto per confermare i target già decisi e rendere le auto elettriche e ibride plug-in un successo in larga scala». (Ferdinando Sarno)



Si chiama Fresh Breeze il prototipo di un'auto "volante" a emissioni zero testato nei giorni scorsi in Germania

L'intervista

Ogni anno 1,3 milioni di morti sulle strade. L'appello del presidente Fia, Todt: «Si investono somme ingenti contro malattie come Aids e Ebola che causano molte meno vittime Preziosa la tecnologia della Formula 1»



Jean Todt, presidente Fia

Sicurezza al volante «Va coinvolta l'Onu»

DI PAOLO CICCARONE

È un pallino che ha in testa da anni Jean Todt, presidente della Federazione Internazionale dell'Automobile, a proposito della relazione fra le corse e la strada, soprattutto in materia di sicurezza. Si batte da anni per trasferire poi su strada quello che si è imparato, eppure, come dimostra l'incidente di Jules Bianchi domenica scorsa nel GP del Giappone, per quanto si faccia, non basta mai. Il concetto base è uno solo: se in pista si va forte e si rispettano le regole, non si capisce perché su strada, dove si va meno forte, non si possa fare lo stesso e salvare delle vite.

Ogni anno nel mondo 1,3 milioni di persone muoiono e 50 milioni restano ferite in seguito ad incidenti stradali. Cosa si può fare per frenare questa strage?

«Fondamentale è coinvolgere i grandi organismi internazionali. L'Onu ad esempio investe somme ingenti per combattere malattie come Aids, Ebola o altre che causano molte meno vittime, mentre non fanno nulla per questa emergenza».

Il comportamento corretto di chi guida però rimane fondamentale...

«Certo. Quando si parla di vittime della strada, invece, dipende solo da noi e dal comportamento che manteniamo, della mancanza di rispetto verso pedoni e ciclisti e delle regole elementari. In Italia, abbiamo 3600 morti l'anno, molti meno rispetto al passato ma sempre troppi. E lo dobbiamo principalmente alla mancanza di rispetto delle norme basilari. Su questo possiamo intervenire e se un pilota, una competizione, sono un esempio, devono esserlo positivo per far capire, specie ai giovani, che la pista è una palestra di vita, dove anche andando veloci tutti devono rispettare le regole».

A Monza, nei giorni del Gran Premio, lei ha parlato anche di un altro aspetto che miete tante vittime,

il "colpo di sonno"...

«Sì, oltre il 20% dei morti sono dovuti a questa patologia di cui molti soffrono ma non ne sono consapevoli. Riferendosi all'Italia si tratta di 800 vittime dovute a questa patologia che colpisce all'improvviso e non lascia scampo. Dobbiamo lavorare per limitare le vittime e conoscere anche questo fenomeno».

Quando si parla di circuiti si parla anche di infrastrutture, negli ultimi anni sono migliorati e cambiati, invece le nostre strade non sempre sono a questo livello...

«In Formula 1 quello di Bianchi è il

primo incidente grave da 20 anni a questa parte. Il travaso alle auto stradali delle tecnologie che garantiscono l'incolumità dei piloti in F1 è fondamentale. Per quanto riguarda le strade invece, molto dipende dai governi e dai loro investimenti. In alcuni paesi la situazione è buona, in altri meno. Diciamo che sotto questo aspetto si può fare molto, non solo per la sicurezza ma anche per le nuove forme di mobilità, penso a quella elettrica, che necessita di apposite strutture».

Quest'anno in Formula 1 ci sono i motori ibridi, con la stessa potenza di quelli dell'anno scorso, ma con consumi più bassi del 40 per cento...

«Avere la stessa potenza dei motori e consumare il 40% meno vuol dire che domani

possiamo trasferire sulle strade questi concetti. È una rivoluzione importante per la diminuzione dell'inquinamento, delle cilindrata più piccole dei motori e per la durata delle batterie. Peccato che questa rivoluzione, così importante per la Case auto e per la salute dei nostri figli, non sia stata divulgata in maniera corretta e come avrebbe dovuto essere, invece si parla di "formula noia" e altro ancora, dimenticandosi che abbiamo auto potenti, quasi più veloci di quelle dell'anno scorso, meno inquinanti e con meno consumo».

E poi è partita la Formula E, la serie con

monoposto elettriche...

«È una nuova sfida. Importante per tutti. A Pechino c'è stata la prima gara, vedremo come evolverà, ma anche in questo caso abbiamo il dovere morale di sostenere questa nuova serie, che propone una mobilità che potrebbe essere il futuro delle nostre città».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NOVITÀ

Ford lancia le cinture con air-bag integrato

A Bimbiniera, la kermesse dedicata al mondo delle famiglie e dei bambini svoltasi a Novegro, Ford ha presentato per la prima al pubblico italiano le innovative cinture di sicurezza con air-bag integrato inventate per incrementare la sicurezza dei passeggeri che siedono sui sedili posteriori dell'auto in caso di impatto. Il sistema è progettato per proteggere testa, collo e busto, specialmente nel caso di passeggeri più vulnerabili, come i bambini e le persone anziane. Grazie all'air-bag, la forza dell'urto viene assorbita da un'area cinque volte superiore rispetto a quella di una cintura tradizionale. Debutteranno a bordo della nuova Ford Mondeo, che sarà lanciata all'inizio del 2015, e saranno successivamente offerte a bordo di altri modelli Ford.



Una Smart dopo il crash-test EuroN'Cap al quale viene sottoposta ogni vettura per valutarne la sicurezza



L'attacco della ricarica della Mercedes S500 Plug-in hybrid

La tendenza

DI FERDINANDO SARNO

Alle prese con vincoli ambientali e normative sempre più severe, l'auto del futuro diventerà più frugale e dotata di tecnologie ibride, mentre il diesel perderà la sua attrattiva. Prospettive ancora una volta rimandate invece per l'auto elettrica che, anche se sovvenzionata dal governo in alcuni Paesi e da massicci investimenti di importanti produttori, sta ancora lottando per mantenere le sue promesse. Le cifre lo dicono con chiarezza: su 1.000 modelli di vetture prodotti nel 2013, solo due erano elettriche e diventeranno 9 su mille nel 2020, mentre gli ibridi dovrebbero raggiungere il 4,7% del mercato mondiale in sei anni, contro il 2,9% del 2013.

La tendenza insomma è segnata. Anche se il diesel in Europa rappresenta ancora la scelta preferita dalla maggior parte degli acquirenti che vogliono risparmiare sui consumi, il mercato è sceso dell'8% dal 2012 e tutti gli esperti sono d'accordo sul fatto che i costi della motorizzazione aumenteranno con lo sviluppo delle nuove norme Euro 6 rendendolo meno conveniente.

Normale che i costruttori si adeguino, così al Salone di Parigi va in scena una specie di "festival

Ma dove vai se l'ibrido non ce l'hai?

Volkswagen, con la Passat GTE, e Ford con la Mondeo si adeguano. Ma anche i marchi di lusso non possono più farne a meno: così ora la Lamborghini Asterion ha 910 CV ma emissioni nocive uguali a quelle della Panda

dell'ibrido" che ha contagiato tutti i marchi (Fiat a parte) e invaso ormai anche il segmento del lusso. Significativo che i marchi di assoluta elite come Lamborghini presentino un "mostro ecologico" come la Asterion LPI910-4 che a fronte di 910 CV ottenuti con un 5,2 litri 10V e tre motori elettrici, promette le stesse e-

missioni nocive di una Panda. Nel "club del lusso green" sventta poi Porsche che presenta l'inedita Cayenne SE-E-Hybrid annuncia consumi medi di 3,4 litri/100 km (29,4 km/litro) ed emissioni di CO₂ non superiori a 79g/km. Ma la signora delle ibride è la Mercedes Classe S Plug-in Hybrid che sposa un motore elettrico da 85 kW con un V6 biturbo benzina da 245 Cv, per un consumo medio di 2,8 litri per 100 km.

Tornando sulla terra, alle vetture cioè accessibili dai comuni mortali, non è un caso che Volkswagen e Ford abbiano inserito in gamma la doppia alimentazione anche sui loro modelli più popolari. Il costruttore tedesco a Parigi lancia così la Passat in versione GTE, con motore TFSI da 156 Cv, combinato con un elettrico da 115 Cv e 400 Nm di coppia per raggiungere 220 km/h di velocità. Dopo diversi stadi di svi-

luppo invece Ford introduce l'ultima generazione Mondeo che in versione ibrida contiene le emissioni di CO₂ in 99 g/km. Variazione sul tema per il gruppo PSA Peugeot-Citroen, che ha optato per un sistema ibrido inedito: al posto di essere stoccata all'interno della batterie, pesanti e complesse, l'energia risiede dentro un serbatoio d'aria ad alta pressione comandato da una valvola idraulica. Montato sulla Peugeot 2008 e sulla Citroen C4 Cactus, secondo la PSA questo propulsore permette di limitare i consumi a due litri ogni cento chilometri. Ancor meglio (ma a livello per ora ci concept car) dice di aver fatto Renault, che ha annunciato di aver raggiunto la cifra simbolica di un litro ogni 100 km in una vettura di taglia simile a quella della Clio. Il veicolo, l'Eolab, è un ibrido che ricorre a materiali leggerissimi e un aerodinamica studiata per ridurre i consumi.

Protagonista per l'impegno speso nel progresso dei veicoli ibridi è il gruppo Toyota che con Lexus a Parigi espone la NX, prima crossover compatta premium ibrida, e il trasgressivo C-HR concept al cui design sarà ispirato il futuro linguaggio dello stile Toyota. Ma il gigante giapponese va oltre con il grande successo della Yaris Ibrida e con la FCV, prima berlina di serie alimentata da fuel cell a idrogeno, dal prossimo anno disponibile anche in Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DA SAPERE

IL BOOM DELLE IBRIDE PLUG-IN

Variante dell'ibrida pura (nella quale il motore elettrico si alimenta automaticamente attraverso l'impianto frenante a recupero d'energia o tramite il generatore di bordo), l'auto ibrida elettrica plug-in (in sigla PHEV: plug-in hybrid electric vehicle) è un tipo di vettura le cui batterie possono essere caricate anche senza l'ausilio del motore a combustione, utilizzando una fonte di energia elettrica esterna collegata attraverso sistemi a cavo.