

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

Al Salone dell'Auto ora si va senza auto

Senza glutine, senza aglio, senza zucchero, senza olio di palma, senza patria, senza lavoro, senza casa, senza famiglia, senza politica, senza certezze... Mancava solo il Salone dell'Auto senza auto per completare la moda della generazione dei "senza". Volvo infatti si è presentata nei giorni scorsi al Los Angeles Auto Show con uno stand in cui non è stata esposta alcuna vettura. Una provocazione, certo. Per ribadire il suo progetto di rottura con la tradizione di

queste manifestazioni, il marchio svedese ha esposto una grande scritta sopra al vuoto: "This Is Not A Car" (questa non è un'automobile) e raccontato invece la sua visione della mobilità (noleggio, connettività, car sharing, guida autonoma). Tutto molto innovativo, pure troppo. Come andare al ristorante e trovare in menù solo uno splendido racconto sull'alimentazione. Senza altro. Forse un filo senza senso. E magari - si spera di no - senza futuro. (A.C.)

L'assessore all'Ambiente e Clima, Cattaneo: «Stiamo studiando un sistema che utilizzi la black box per superare l'attuale concetto di categorie "euro", troppo penalizzante per chi percorre pochi chilometri» Un'auto su cinque ne è già dotata: assicurazione meno cara, ma privacy a rischio

COSMA DE' MEDICI

Un'auto privata su cinque oggi in Italia è equipaggiata con una "scatola nera", uno strumento telematico dotato di sistema di rilevazione satellitare che, in cambio della tracciabilità dei movimenti del veicolo e della registrazione dei dati sul suo impiego, permette agli automobilisti di ottenere sconti sulla polizza assicurativa. Per le vetture aziendali non esiste un dato consolidato, ma la percentuale di penetrazione di questa tecnologia appare altrettanto significativa. La stima relativa alle vetture delle società di noleggio a lungo termine indica infatti un rapporto di tre ogni cinque. Numeri importanti che pongono l'Italia sotto i riflettori a livello mondiale per quello che riguarda l'utilizzo dei dispositivi connessi come strumento di controllo.

Grazie alle comunicazioni via etere e all'utilizzo dei Gps, infatti, le "black box" sono in grado di rendicontare in maniera dettagliata gli spostamenti delle macchine, dei furgoni e dei camion che li adottano, anche in tempo reale. Ne indicano orari, posizioni, velocità e una serie numerosa di altri parametri. Tali riscontri possono essere consultati dalle assicurazioni e dalle Forze dell'ordine per verificare, per esempio, il rispetto delle norme del Codice della Strada da parte di un conducente coinvolto in un incidente. In giudizio infatti possono essere accettati come mezzo di prova e possono portare a modifiche sulla colpa del sinistro, magari per il rilevamento dello sfioramento di un limite di velocità anche di pochi chilometri orari. La principale spiegazione della grande diffusione delle scatole nere è da cercare per i privati negli sconti obbligatori per legge offerti dalle compagnie assicurative sulle polizze RCA delle vetture dotate di questa



Le emissioni diesel sotto accusa. Sopra a destra, la "scatola nera" installata sotto al cofano

MERCATO ITALIA

Crollo del diesel (-25%) Ma resta la prima scelta

I limiti posti dalle amministrazioni alla circolazione delle auto diesel stanno modificando le abitudini di acquisto degli italiani. Nel mese di novembre il mercato delle vetture nuove a gasolio ha accusato una nuova flessione in termini di volume pari al 25%, che porta al -11,8% il cumulato nel periodo gennaio-novembre. In termini di rappresentatività, il diesel dall'inizio del 2018 ha perso 11,9 punti percentuali, ma continua a detenere il 51,8% di quota di mercato. L'usato continua invece a registrare il segno positivo: a novembre i passaggi di proprietà delle vetture a gasolio sono aumentati del 5,7%, cifra che porta la crescita complessiva nei primi undici mesi del 2018 al 7,7%. Secondo il Centro Studi di AutoScout24 nel prossimo anno il 44% di chi è intenzionato ad acquistare un'auto di seconda mano si orienterà sempre su una vettura a gasolio e solo il 28% su una a benzina. Anche i prezzi medi di vendita nel periodo settembre-ottobre restano sui livelli del 2017 (-2,1%), tranne per le auto più datate (Euro 3 o inferiori) in cui il calo è del 7,4%. Per sei utenti su dieci, dunque, le pesantissime misure adottate contro il diesel non influiscono nella scelta. L'intenzione di acquisto varia in base alla dimensione della città in cui si vive: nei centri al di sotto di 50mila abitanti, il gasolio primeggia con il 48% dei consensi, ma nelle città superiori a 250 mila abitanti la situazione si inverte e la prima scelta diventa un veicolo a benzina (38%). A livello geografico il diesel resta la motorizzazione preferita nelle intenzioni di acquisto al Centro (42%) e Sud Italia-Isole (59%). (A.C.)



SCATOLA NERA Al Centro-Sud la massima diffusione

L'installazione della scatola nera viene effettuata presso le officine convenzionate con la compagnia assicurativa. Il montaggio effettivo richiede un paio d'ore e i costi generalmente sono a carico della compagnia assicurativa. Per quanto riguarda la diffusione sulle autovetture intestate ai privati, secondo l'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni, il 20,1% delle polizze stipulate nel secondo trimestre del 2018 riguardano veicoli dotati di questa tecnologia. Sul circolante dei relativi 27 milioni di veicoli, il livello di penetrazione è oggi del 20%, pari a 5,5 milioni di unità. Le punte massime si raggiungono in quelle aree dove storicamente i prezzi delle polizze sono più elevati a causa di una maggiore incidenza delle truffe. Considerando i contratti assicurativi stipulati nel secondo semestre del 2018, si va dai minimi del Nord-Est ai massimi del Centro-Sud. Da una parte troviamo le province di Bolzano (2,9%), Belluno (5,6%), Trento (6,3%), Gorizia (6,7%), Rovigo (6,8%) e Sondrio (8%), dall'altra quelle di Reggio Calabria (40,1%), Crotone (40,2%), Napoli (53,9%) e Caserta (60,2%). Le grandi città fanno registrare valori abbastanza omogenei: Bologna 17,6%, Genova 14,1%, Milano 14,7%, Roma 21,6%, Torino 17,3%. Per flotte e auto aziendali non esistono dati consolidati ma l'Associazione nazionale dell'industria dell'auto-noleggio e dei servizi automobilistici (Aniasa) stima in 470mila quelli degli operatori di settore già connessi, pari al 60% del circolante, con una punta del 70% per le immatricolazioni nel 2018. (C.D.M.)

La scatola nera anti smog

Il progetto della Regione Lombardia: «La telematica può misurare le emissioni reali annue»

5-15%

Gli sconti obbligatori sulla polizza RC auto offerti per legge dalle compagnie assicurative per chi installa la scatola nera, in media oscillano dal 5 al 15%

tecnologia, che in media oscillano dal 5 al 15%. Per le aziende, oltre ai vantaggi assicurativi, le scatole nere vengono utilizzate anche per il monitoraggio delle flotte, per il controllo dello stile di guida dei conducenti, per la gestione in tempo reale delle consegne, per la certezza di poter sempre localizzare la posizione del veicolo e delle merci trasportate, oltre che per poter soccorrere i propri autisti in tempi rapidi in caso di panne o incidenti. A questi compiti, in Lombardia se ne potrebbe aggiungere uno decisamente originale. Le scatole nere po-

tranno essere impiegate per assicurare la mobilità su gomma dei cittadini che possiedono una vecchia auto, soggetta ai blocchi del traffico regionali, e che non possono permettersi l'acquisto di una macchina nuova. Grazie, poi, ad app e software dedicati, i dati raccolti potranno essere impiegati per insegnare ai conducenti lombardi una guida più virtuosa, attenta ai consumi e poco inquinante, oltre che per fornire alle amministrazioni dati utili a realizzare politiche più efficaci in tema di mobilità. Il progetto ideato da Raffaele Cattaneo, assessore all'ambiente e clima della Regione Lombardia, è ambizioso e punta sulla telematica per "smontare" la cultura della demonizzazione dell'auto e contrastare le emissioni inquinanti da traffico veicolare in maniera innovativa. «Il no-

stro obiettivo - spiega Cattaneo - non è combattere la mobilità dei cittadini, ma gli inquinanti. Le nuove tecnologie ci permetteranno di farlo. Vogliamo superare il concetto di categoria "euro" e realizzare un sistema basato sulle emissioni reali. Una macchina Euro 3 che percorre pochi chilometri l'anno inquina meno di una Euro 6 che ne fa molti di più. Con la scatola nera si potrà evitare di rotamare una Euro 4 che fa appena 4-5mila chilometri l'anno a favore di un mezzo nuovo, destinato a un utilizzo analogo, con benefici per la qualità dell'aria e vantaggi per le categorie più deboli, le famiglie e gli anziani che non intendono affrontare ulteriori costi». Come funzionerà? «Il dispositivo potrà registrare i dati di percorrenza e potranno aderirvi tutti i cittadini lombardi. C'è un tavolo di lavoro in

corso: i fattori allo studio sono numerosi a partire dalla classe di omologazione del veicolo. La tecnologia analizzerà lo stile di guida e persino il mete, tutti fattori che incidono sulle emissioni. Il tavolo tecnico che coinvolge anche altri assessorati sta lavorando anche per individuare chilometraggi annui massimi, a seconda del tipo di veicolo, superati i quali non sarà più permessa la loro circolazione». Per quanto riguarda tempestività e prospettive, «tutto dovrà essere operativo entro il 31 ottobre 2019. In un'ipotesi del 100% di adesioni da parte degli automobilisti lombardi - precisa Cattaneo - saremo in grado di monitorare quotidianamente le emissioni reali da traffico privato. I dati raccolti ci aiuteranno a sviluppare politiche e iniziative mirate».

LA PROVA/1

«Habitabilité, capacité e modularité» Il comfort alla francese della C5 Aircross

C'è un segmento di vetture in Italia, quello dei C-Suv, o-beso di consensi e dove la concorrenza è spietata, con 38 modelli a listino e 230mila esemplari venduti dal 2014 a oggi (+82%). Offrire qualcosa di più e di diverso qui diventa dunque essenziale per ritagliarsi uno spazio sul mercato. Così Citroën, lanciando la nuova C5 Aircross, ha scelto di puntare comodità e spazio. Lunga 4,50 metri, esteticamente gradevole e proporzionata, anche se forse priva di un pizzico di originalità nel design: abbiamo provato la neonata francese in Marocco su un affascinante percorso da Marrakech ai monti dell'Atlante apprezzando effettivamente l'elevato comfort garantito dalle sospensioni a smorzamento progressivo (denominate Progressive Hydraulic Cushions), uno dei suoi maggiori punti di forza. Al tradizionale gruppo molla-ammortizzatore si affianca una coppia di fermi idraulici di fine corsa, che lavorano separatamente

nelle fasi di rimbalzo e compressione, migliorando la risposta sulle asperità. Il risultato - che Citroën definisce "effetto tappeto" - è che ogni avvallamento viene assorbito con efficacia, grazie anche ai sedili Advanced Conofort. Molto curata anche l'insonorizzazione, con nuovi vetri anteriori stratificati di spessore doppio. Patrick Fontana, responsabile del progetto C5 Aircross, ne sottolinea le doti di «habitabilité, capacité e modularité»: da record, per la categoria, la capienza del bagagliaio (580 litri minimo) e molto pratica la soluzione dei tre sedili posteriori indipendenti ripiegabili, scorrevoli e a scomparsa, una delle particolarità che aumentano la sensazione di ambiente curato e accogliente. Venti i sistemi di assistenza alla guida che garantiscono grande sicurezza attiva e passiva a una vettura che non dispone di trazione integrale ma offre il meno costoso sistema Grip Control che adatta tutti i tipi di terreno.



La Citroën C5 Aircross. Sotto, la Mercedes Classe B

Tra le 7 candidate a diventare "Auto dell'Anno 2019", la Citroën C5 Aircross arriva nelle concessionarie a gennaio (in attesa della versione ibrida che debutterà tra un anno) ma è già a listino con due motori benzina, il 1.2 e il 1.6 turbo da 131 e 181 CV, e i 1.5 e 2.0 a gasolio da 131 e 177 CV abbinati al cambio manuale a 6 marce o all'automatico sequenziale a 8 rapporti EAT8. Quattro anche gli allestimenti: Live, Feel, Shine e Business. I prezzi partono da 25.700 euro per la versione di ingresso a benzina. (A.C.)

Canale motori
www.avvenire.it/
economia/motori
Si può accedere anche con il QR Code



LA PROVA/2

Mercedes Classe B: essere, non apparire La berlina famigliare è cresciuta tanto

Il profilo è abbastanza anonimo, soprattutto nel posteriore: non è un'auto per apparire, ma per essere. Nel senso che quando la vedrete passare, probabilmente non vi girerete per guardarla. E questo è il miglior complimento che si possa fare oggi ad una vettura seria, affidabile e super-tecnologica, che non ha bisogno di forme particolarmente affascinanti per farsi scegliere. La terza generazione di Mercedes Classe B è già ordinabile (con prezzi che partiranno da poco sopra i 30 mila euro) e arriverà nelle concessionarie italiane il prossimo febbraio. Cambia

completamente nello stile, nella telematica e nella disponibilità dei motori, ma resta la classica berlina per famiglie, molto "femminile" (nel senso che ha ereditato le quote rosa della vecchia e azzeccatissima Classe A che non si sono riconosciute nella nuova) e ora un po' più sportiva di prima, più filante grazie a un corposo intervento sull'aerodinamica, conservando all'interno spazi ampi e aumentando le superfici vetrate. Deciso e d'impatto il passo in avanti nell'automazione e nell'assistenza alla guida grazie al sistema multimediale MBUX su due schermi touchscreen da 7 pollici (che diventano da 10 nelle versioni più accessoriate) dotato di intelligenza artificiale. Basta dire «Hey Mercedes» e il sistema risponde a ogni domanda. L'assistenza alla guida permette

di viaggiare in modalità parzialmente automatica grazie e telecamere e sensori radar. A questo si aggiungono la frenata di emergenza e l'assistenza attiva al cambio di corsia. Gradevolissima la prima impressione al volante, favorita anche dalla posizione alta di guida, non da Suv ma quasi. Cinque le motorizzazioni offerte, due benzina e tre diesel, con cambio automatico doppia frizione a 7 rapporti, che vedono l'esordio di quello a 8 rapporti nelle due versioni a gasolio maggiori. I due benzina sono gli stessi della Classe A (180 da 136 CV e 200 da 163 CV), entrambi con filtro antiparticolato, mentre i diesel (180 da 116 CV e 200 e 220 da 150 e 190 CV) consumano ed emettono pochissimo essendo i primi in assoluto già omologati secondo le normative WtP Euro6 d-Tempt che diventeranno obbligatorie nel 2020. Una risposta forte di Mercedes alla polemica sul diesel: quello pulito esiste, e sarebbe un peccato demonizzare pure questo.

Alberto Caprotti