

**GENEVA**  
INTERNATIONAL  
MOTOR  
SHOW

# AUTO & MOTORI

SALONE DI GINEVRA 2018

## Diesel finito, dilemma al volante

ALBERTO CAPROTTI  
INVIATO A GINEVRA

**A**bbassa il rumore del motore, cerca di capire dove finisce la curva, tiene le sue ruote in tutte le "scarpe" possibili: l'impressione è che, pur non sapendo bene cosa metterà nel serbatoio nell'immediato futuro, l'automobile sia ancora viva e lottando insieme a noi. Diesel è ovviamente la parola più spesa all'88ª edizione del Salone di Ginevra, aperto fino a domenica 18 marzo: tutti sanno che prima o poi dovrà essere abbandonato ma nessuno ha il coraggio di sostenere che sia giusto farlo. E nemmeno di indicare la reale data dell'addio, visto che il mercato europeo - pur in calo - continua a premiarlo. Intanto, con i tedeschi impegnati a convincere il mondo che il gasolio non è poi il diavolo magrado il danno prodotto dal dieselgate; con i francesi sostanzialmente dedicati a guardare cosa fanno i rivali e a rispondere alle mosse nei vari segmenti; con i cinesi e gli indiani ancora alla ricerca di una identità internazionale; con gli inglesi stabilmente arroccati (Brexit permettendo) a difendere il loro dna di costruttori di modelli sportivi o di lusso, a Ginevra il made in Italy si segna-

**Salone di Ginevra: molte le idee di alimentazione alternativa ma regna la certezza che il gasolio durerà ancora**

la ancora una volta come baluardo della passione. Basta ricordare la folla presente alla presentazione della Ferrari 488 Pista. O il fascino delle Maserati e la dinamicità e il carattere delle Alfa Romeo, che ancora attirano gli sguardi degli appassionati di tutto il mondo. Ma la tentazione della passione per velocità ed eleganza si inchina doverosamente davanti ai problemi dell'inquinamento ambientale e alla qualità della vita a bordo, anche se c'è da credere che questi due mondi coesisteranno ancora a lungo. È proprio nell'ambito delle "green car" che l'evento espositivo ginevrino riesce a spiegare al grande pubblico quello che potrà essere il vero cambiamento dal punto di vista delle tipologie di propulsione. Alle molte novità 100% elettriche, tutte proiettate verso autonomie anche doppie rispetto alle odierne attraverso l'imminente arrivo di migliorate tecnologie per le batterie, corrisponde una massiccia presenza a

Ginevra di soluzioni "miste", ad esempio ibridi con unità termica diesel (Mercedes) o addirittura ibridi con motore bifuel benzina-metano (Skoda). Un dato intanto risulta incoraggiante per l'Italia. Con oltre 230 mila auto vendute nel 2017, il nostro si conferma come il Paese con il più alto numero di vetture ad alimentazione alternativa in Europa. È quanto emerge dal rapporto Anfia sulle vetture "verdi" immatricolate nel 2017 nei Paesi Ue/Efta. In sostanza, una su quattro del mercato europeo è immatricolata in Italia. Un primato però conquistato non grazie alla crescita delle auto elettriche o ibride, che anzi da noi a causa della mancanza di incentivi statali sono quasi inesistenti sul mercato, ma per la forte domanda di vetture alimentate a gas. Questi carburanti incidono, sul totale di 953.355 vetture ad alimentazione alternativa vendute nei Paesi Ue/Efta nel

2017, per il 21,6%, ovvero 205.667 unità. Di queste la sola Italia ne ha vendute lo scorso anno 161.785, cioè il 70,3% del totale. Molto più contenuta invece è la diffusione nel nostro Paese di auto elettriche o ibride. Le immatricolazioni delle prime, pur essendo quasi raddoppiate rispetto al 2016 (2.819) sono state lo scorso anno 4.827, che corrispondono allo 0,2% del mercato totale registrato in Italia nel 2017 e al 2,1% delle immatricolazioni di vetture ad alimentazione alternativa. Ad avere il rapporto più favorevole sono Svezia, con 1 auto elettrica ogni 19, Belgio e Olanda, con 1 ogni 38, e Finlandia, 1 ogni 39. In fondo alla classifica si trovano l'Italia, con 1 ogni 408, e la Grecia, con 1 ogni 443. Un peccato davvero, anche perché l'etichetta EV, che fino a poco tempo fa veniva tradotta dai designer in modelli a-

nonimi e spesso quasi inguardabili, passa ora a firmare auto dal grande fascino e dall'appeal paragonabile (se non superiore) a quelle delle vetture con propulsori turbo e benzina. È il caso della inedita Porsche Mission E Cross Turismo vista a Ginevra, che prefigura il primo modello 100% elettrico della Casa di Stoccarda con format Cuv (cross utility vehicle) che verrà lanciato nel 2019. Grazie a due unità sincrone da 440 kW complessivi, corrispondenti a 600 Cv, questa auto vanta prestazioni da vera sportiva, ma con emissioni di CO2 alla ruota pari a zero. Assolutamente normale, e quindi elegante e personale come gli altri sui dei Quattro Anelli, il nuovo e-Tron di Audi: arriverà anche in Italia nel corso del 2018 ed è stato esposto a Ginevra con una carrozzeria definitiva (e molto credibile dal punto di vista della funzionalità). Se si eccettua per la "berlinona" ID Vision di Volkswagen, l'iperfunzionale Seduc sempre della Casa di

Wolfsburg (un minivan passeggeri per trasporto collettivo, ideale anche come scuolabus) e l'avveniristico Nucleus presentato dalla torinese Icona, non sono invece molte le presenze a Ginevra di quelle che tra pochi anni potrebbero essere le auto a guida completamente autonoma. Il dibattito sul futuro dei motori termici e del diesel in particolare - che ha obbligato la Casa a dirottare investimenti e risorse sulla mobilità elettrica - oltre alle indecisioni normative che accomunano quasi tutti i Paesi, stanno di fatto rallentando la corsa alla guida autonoma. E vero - come ha detto il Ceo del Gruppo Volkswagen, Matthias Mueller - che «uno dei problemi attuali è quello dei molti posti vuoti che ci sono nei veicoli in circolazione sulle nostre strade», ma non è detto che per spingere gli utenti a condividere mezzi più "collettivi" sia indispensabile far sparire l'autista dal posto guida. Tra elettrico contro diesel e guida autonoma contro pilota al volante, il vincitore potrebbe essere, molto più semplicemente, lo smartphone con cui condividere le auto del car sharing, o addirittura (come propongono ormai tanti costruttori) anche le proprie.

**In calo l'interesse verso la guida autonoma, sempre affascinante il made in Italy, autentico baluardo di passione**



### Ibrida a metano, la geniale Vision di Skoda

**L**o slogan che accompagna i modelli Skoda - simply clever, cioè "semplicemente intelligente" - trova un perfetto riscontro nella concept Vision X, la proposta in assoluto più interessante esposta al Salone di Ginevra e che costituisce un esempio virtuoso per risolvere il problema dell'inquinamento da traffico. Skoda Vision X prefigura infatti un Suv in cui i vantaggi dell'alimentazione a metano vengono combinati con quelli dello schema ibrido. L'auto-laboratorio della Casa ceca del Gruppo Volkswagen sarà un veicolo compatto (4,25 metri di lunghezza e 1,8 di larghezza) realizzato sulla una specifica piattaforma MQB 0 del Gruppo tedesco, la stessa della Seat Ibiza e della nuova generazione Volkswagen Polo, oltre che del suv Seat Arona: il

debutto commerciale è previsto nella seconda metà del 2019 e il nome definitivo potrebbe essere Anuq. La grande novità è rappresentata dalla combinazione di tre soluzioni "verdi": l'alimentazione a metano del motore 1.5 TSI G-TEC 4 cilindri che rappresenta la punta di diamante del Gruppo Volkswagen in questo ambito; una sezione mild-hybrid con motorino di avviamento/generatore/unità elettrica incorporata nel volante e, infine, un secondo motore elettrico compatto che muove esclusivamente le ruote posteriori. Il tutto è completato da una batteria agli ioni di litio a 48 Volt e da un piccolo

serbatoio (12 litri) per la benzina con funzione di range extender quando si ha difficoltà ad eseguire il rifornimento di metano. Il bilancio ambientale di questa soluzione è davvero interessante, con emissioni di CO2 valutate secondo i nuovi standard di omologazione pari a 89 g/km. Secondo i dati pubblicati dallo studio Comparative Environmental Life Cycle Assessment of Conventional and Electric Vehicles, questo valore che è ben al di sotto di quello di "filiera" per le auto elettriche che circolano in Germania (179 g/km equivalenti), in Inghilterra (189 g/km) e Italia (170 g/km) e comunque

sempre più basso di quello calcolato per la Francia dove l'energia elettrica è prodotta al 75% con centrali nucleari (93 g/km). Il futuro Suv compatto ecologico di Skoda propone anche la novità rappresentata dalla trazione integrale senza albero di trasmissione, con attivazione del retrotreno solo quando la centralina di controllo del sistema lo ritiene necessario per situazioni di guida o di fondo stradale. Per Vision X, Skoda ha annunciato livelli di prestazioni davvero interessanti: 650 km di autonomia complessiva (metano+benzina) e 2 km percorribili in modalità 100% elettrica, con accelerazione 0-100 in 9,3 secondi e una velocità di punta potenziale pari a 200 km/h. (A.C.)

ANDREA SILVANI

**N**el dibattito che si accende sulla diffusa volontà di impedire la circolazione e addirittura la vendita dei veicoli dotati di motore a gasolio puntando alla mobilità elettrica come soluzione del futuro, si evidenziano ora anche i commenti e le prese di posizione dei "moderati", di coloro cioè che pur condividendo la necessità di intervenire per proteggere l'ambiente, sono contrari alla demonizzazione del diesel ed alla "beatificazione" dell'elettrico. La certezza della sostenibilità delle auto 100% elettriche sembra vacillare in una prospettiva di valutazione globale del loro impatto sull'ambiente secondo

## Vacilla il mito elettrico: in molti Paesi inquina di più

gruppo di ricercatori e pubblicato nello studio "Comparative Environmental Life Cycle Assessment of Conventional and Electric Vehicles" sul Journal of Industrial Ecology. Calcolando l'equivalente della CO2 emessa nell'intero ciclo di funzionamento dei veicoli, comprendendo sia la fabbricazione degli stessi che la produzione dell'energia con cui vengono fatti funzionare, si scopre infatti che solo in pochissime nazioni al mondo (Paraguay, Islanda, Svezia, Brasile e Francia) il livello di CO2 equivalente in g/km resta compreso tra 70 e 93 - per effetto della

tipologia di produzione dell'elettricità: idroelettrica, geotermica o nucleare - mentre già nel Canada si sale per gli EV a 115 g/km di CO2, con Spagna a 146 e Russia a 155. L'Italia, in questa classifica, si colloca in una zona intermedia, con un valore equivalente di 170 g/km di CO2 che è comunque molto più alto rispetto ai diesel e ai benzina. La Germania sale a 179, la Gran Bretagna a 189 e gli Stati Uniti "sforano" in zona rossa (si utilizza ancora il carbone) a 202 g/km. Ma le anche Messico (203) e Turchia (204) ma le cose peggiorano, e non di po-

co, per Cina (258), Indonesia (270), Australia (292), Sudafrica (318) e India (370) tutti Paesi che sono fortemente dipendenti dal carbone per produrre elettricità. Nella recente puntata de "La Versione di Oscar" su Radio24 condotta Oscar Giannino, l'ingegner Enrico de Vita - autorevole e-

sperito di temi ambientali - ha riassunto gli interventi che potrebbero migliorare la qualità dell'aria nelle zone urbane. «Le città vanno dotate di efficienti sistemi di trasporto collettivo con mezzi che siano caratterizzati da inquinamento vicino a zero - ha detto De Vita - per creare dove possibile più ampie zone pedo-

nali, chiuse a tutto il traffico dei veicoli privati» e non solo, dunque ai diesel. Questo perché non sono le emissioni dei motori a gasolio a creare i problemi, ma l'impatto complessivo del traffico e - come ha dimostrato una ricerca tedesca - anche le polveri rilasciate dai freni e dal consumo dei pneumatici sull'asfalto. De Vita ha anche ribadito che il diesel «è oggi il miglior motore termico sia dal punto di vista della riduzione dei gas con effetto serra, con emissioni di CO2 inferiori del 25-30% rispetto ai benzina, sia dei danni alle persone per emissioni di particolato

che di altri gas velenosi rilasciati dallo scarico. Il fatto che le auto a gasolio emettano meno PM10 nel funzionamento rispetto a quelle elettriche - ha spiegato De Vita - è legato al fatto che, essendo più pesanti per la presenza delle batterie, sollevano più polveri nella circolazione su strada. Va ricordato al riguardo che il particolato che giace al suolo è oltre 10 volte di più rispetto a quello emesso dagli scarichi». L'Italia comunque «è in ritardo su tutti gli aspetti della mobilità elettrica»: lo sostiene un'analisi della piattaforma europea Electromobility, che unisce asso-

ciazioni e industria per promuovere il passaggio a tutte le forme di trasporto elettrico. L'organizzazione ha presentato i risultati del suo studio all'Europarlamento, alla presenza della commissaria Ue ai trasporti Violetta Bulc. Secondo il rapporto, contrariamente alla diffusa credenza secondo cui i potenziali acquirenti di veicoli elettrici sono scoraggiati dalla mancanza di impianti di ricarica sul territorio, questi sarebbero invece «più che sufficienti per il numero di auto elettriche attualmente in circolazione e continueranno a esserlo almeno fino al 2020, se saranno mantenuti gli impegni di diversi governi Ue a sviluppare infrastrutture di ricarica nazionali».

*Una ricerca americana certifica che le emissioni di CO2 complessive prodotte da questi veicoli sono inferiori a quelli a gasolio solo nelle pochissime nazioni nel mondo dove l'elettricità proviene da fonti rinnovabili*