

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

**Le accise (quasi) innocue e quelle dimenticate**

Al netto di polemiche strumentali e dell'incapacità di leggere i provvedimenti presi per quelli che sono realmente, l'eco-tassa "annacquata" decisa dal governo e in vigore dal 1 marzo prossimo, gioverà poco all'ambiente ma non sarà un dramma per il mondo dell'auto. Gli incentivi faranno crescere le vendite delle elettriche (di poco) e delle ibride plug-in (di più), mentre l'imposta sulle vetture nuove che emettono più di 160 g/km di CO2 colpirà appena il

5% delle auto acquistabili. Anziché protestare per nulla, il mondo dell'auto potrebbe invece battersi per far eliminare la vergogna delle imposte sui carburanti. In base al più recente rilevamento della Figsic, il sindacato dei distributori, in Italia su benzina e gasolio paghiamo rispettivamente il 30,54% e 37,98% in più della media comunitaria. Tra i proclami di Salvini c'era anche quello di tagliare le accise, almeno le più vecchie. Fatto? No, evaporato.

Intervista al presidente della filiale italiana di Nissan, il marchio che produce l'auto a batteria più venduta nel nostro Paese



Bruno Mattucci

ALBERTO CAPROTTI

È il presidente e amministratore delegato di Nissan Italia, il marchio che da anni più di ogni altro punta sulla mobilità elettrica pura e produce la Leaf, la vettura a "zero emissioni" più venduta al mondo. Potrebbe esultare dunque Bruno Mattucci di fronte alla prospettiva dell'ecobonus che scatterà a partire dal 1 marzo prossimo per chi acquisterà questo tipo di auto. **Invece il discorso è molto più complesso...** «L'incentivo introdotto dal governo è senz'altro interessante ma nei confronti della mobilità in generale non c'è ancora la progettualità necessaria. Con l'ecotassa è stato introdotto anche un "malus" per le vetture che superano i 160 g/km di emissioni di CO2, poche per fortuna, che rispondono comunque ai criteri di omologazione italiani ed europei. I costruttori si sono attrezzati per adeguarsi alle direttive e ora vengono penalizzati. **Forse non è ancora del tutto chiaro quale modello di mobilità vogliamo per il futuro?** «È esattamente questo il tema da trattare. Le linee tracciate recentemente sono valide, ma si possono migliorare. Uso un paradosso: vogliamo far viaggiare gli italiani in mongolfiera? Bene, allora attrezziamoci. Oppure il modello è quello elettrico? Meglio per noi di

# Un altro mondo con l'elettrico

## «L'auto ha scenari incredibili»

Nissan. Ma allora mettiamo in piedi un piano serio, definiamo obiettivi a medio e lungo termine, e poi si inizia a lavorare. Qui invece manca questa progettualità, si arriva subito alla coercizione: blocco della circolazione, taglio per i diesel. Senza un progetto chiaro, virtuoso e programmato per gradi». **Ci spiega invece qual è la visione di Nissan?** «Il nostro marchio ha una pianificazione diversa, per arrivare ad un mondo di guida elettrica, autonoma e connessa. È una visione che non può essere realizzata in un giorno, oggi in Italia si vendono 2 milioni di auto all'anno: nessuno ha la capacità produttiva per sostituire il parco circolante in tempi brevi. Ma occorre lavorare per un piano e dare l'opportunità a tutti i costruttori di operare una transizione profonda ma intelligente». **Le pare che in questo momento**

Bruno Mattucci: «Stiamo entrando nella "tempesta perfetta": le regole comunitarie ci obbligheranno a cambiare l'attuale modello di mobilità E con il Vehicle-To-Grid l'auto può diventare un accumulatore di energia restituibile alle abitazioni»

esista il "clima" giusto per farlo? «Purtroppo no, oggi esistono solo schieramenti pro e contro l'automobile. Invece occorre lavorare tutti insieme. Stiamo entrando nella "tempesta perfetta", un'epoca in cui le regole comunitarie ci obbligheranno a cambiare questo modello di mobilità attraverso i nuovi limiti di omologazione che renderanno necessario uscire da alcuni tipi di motorizzazione. E i benefici saranno per tutti». **Non pensa che passare all'elettrico in maniera massiccia significhi diventare schiavi delle nazioni che posseggono il litio e il co-**

**balto delle batterie?** «Può essere vero, ma il modello da cui proveniamo è quello del petrolio, quindi non cambierebbe molto. Il tema è come andremo a reperire queste risorse, con un approccio cioè necessariamente più etico di quello attuale che alimenta le guerre in nome del petrolio». **Altro problema: le batterie poi dove finiscono?** «La batteria al piombo di una vettura tradizionale ha una vita media di tre anni, quella di un'auto elettrica arriva fino a 20, e lo smaltimento del litio può essere meno impegnativo». **Quali i vantaggi e quali i tempi per ottenerli?** «Nissan è in campo con moltissime iniziative. Occorreranno 5-10 anni per concretizzarle, ma i vantaggi saranno enormi. La guida autonoma ci consentirà una mobilità condivisa e meno caotica, alleviando la congestione del traffico nelle grandi città. La connes-

sione risolverà molti problemi relativi alla sicurezza sulle strade. E la motorizzazione elettrica significa aria più pulita. Nissan sta realizzando la più grande struttura italiana di ricarica veloce presso le sue concessionarie a disposizione dei clienti: per ora 100 colonnine. Stiamo lavorando per costruire qualcosa di importante». **L'obiezione però è obbligatoria: se l'elettricità non è prodotta da fonti rinnovabili, siamo d'accordo...** «Non è esattamente così. Noi stiamo sperimentando il meccanismo del Vehicle-To-Grid (V2G) insieme a Enel: c'è la possibilità di andare a produrre energia da rinnovabile e usare i serbatoi dei veicoli come sistema di stoccaggio dell'energia, che diven-

terebbe anche trasferibile con la guida autonoma, e restituibile alle abitazioni. Quindi l'auto potrà diventare non più solo un mezzo di trasporto ma un accumulatore su quattro ruote. Lo abbiamo già sperimentato in Danimarca, in Inghilterra, ad Amsterdam: ora finalmente anche in Italia grazie alla collaborazione di alcune Università. E si è rivelato un modello vincente. Così cambia completamente la prospettiva e si aprono scenari incredibili. C'è un mondo interessantissimo che ci aspetta: l'atteggiamento giusto allora deve essere positivo, aperto, costruttivo. Ma dobbiamo lavorare insieme per meritarcene questo futuro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SONO PIÙ DI 90 LE NOVITÀ IN ARRIVO

## Un anno da guidare: scegliere non è mai stato così difficile

Si è appena aperto un anno che per l'auto si preannuncia ricco di nuovi modelli: almeno 90 tra debutti assoluti, nuove generazioni o semplici restyling, molti dei quali con motore elettrificato. L'ecobonus - in vigore da marzo - potrebbe far crescere la quota delle ibride plug-in, ma il clima di incertezza generale non aiuta a comprendere le possibili dinamiche del mercato. **Gennaio.** Inizia la prevendita della crossover elettrica Audi e-tron, primo fra i nuovi modelli a batterie della casa tedesca. Da segnalare anche l'esordio del-

la Citroen C5 Aircross, il Suv medio che piacerà alle famiglie, oltre all'arrivo della wagon sportiva Kia Pro-Ceed, della nuova Mercedes GLE e di Seat Tarraco. **Febbraio.** Arriva l'auto a zero emissioni più attesa, la Tesla Model 3 che avrà prezzi molto più alti di quanto annunciato all'inizio (da 59.600 euro). Farà grandi numeri di vendita invece la Mercedes Classe B, che cambia forme e filosofia. **Marzo.** Tra le tante novità del mese, la più importante è la nuova BMW Serie 3, rivista nel look e piena di tecnologia. Arriveranno anche Lexus UX, Toyota Co-

L'ecobonus (più che l'ecotassa) potrebbe orientare il mercato facendo crescere le ibride plug-in. Tanti i Suv e le compatte pronte all'esordio **Aprile.** Protagonista annunciata la Volkswagen T-Cross, crossover inedita studiata per le famiglie. Negli stessi giorni debuttano anche la nuova Range Rover

Evoque e Skoda Scala, altra novità assoluta. **Maggio.** Altra crossover, questa volta francese: sbarca sul mercato la DS3 Crossback che fa compagnia alla ristilizzata Skoda Superb e alla nuova Volvo S60. **Giugno.** Arriva la nuova generazione della Renault Clio, oltre alle familiari BMW Serie 3 Touring e Toyota Corolla Touring Sports, la nuova Mercedes CLA e l'inedita sportiva Toyota Supra. **Luglio.** Tocca alla terza generazione della BMW Serie 1, profondamente aggiornata. Per chi può permettersela, ecco l'inedita Por-

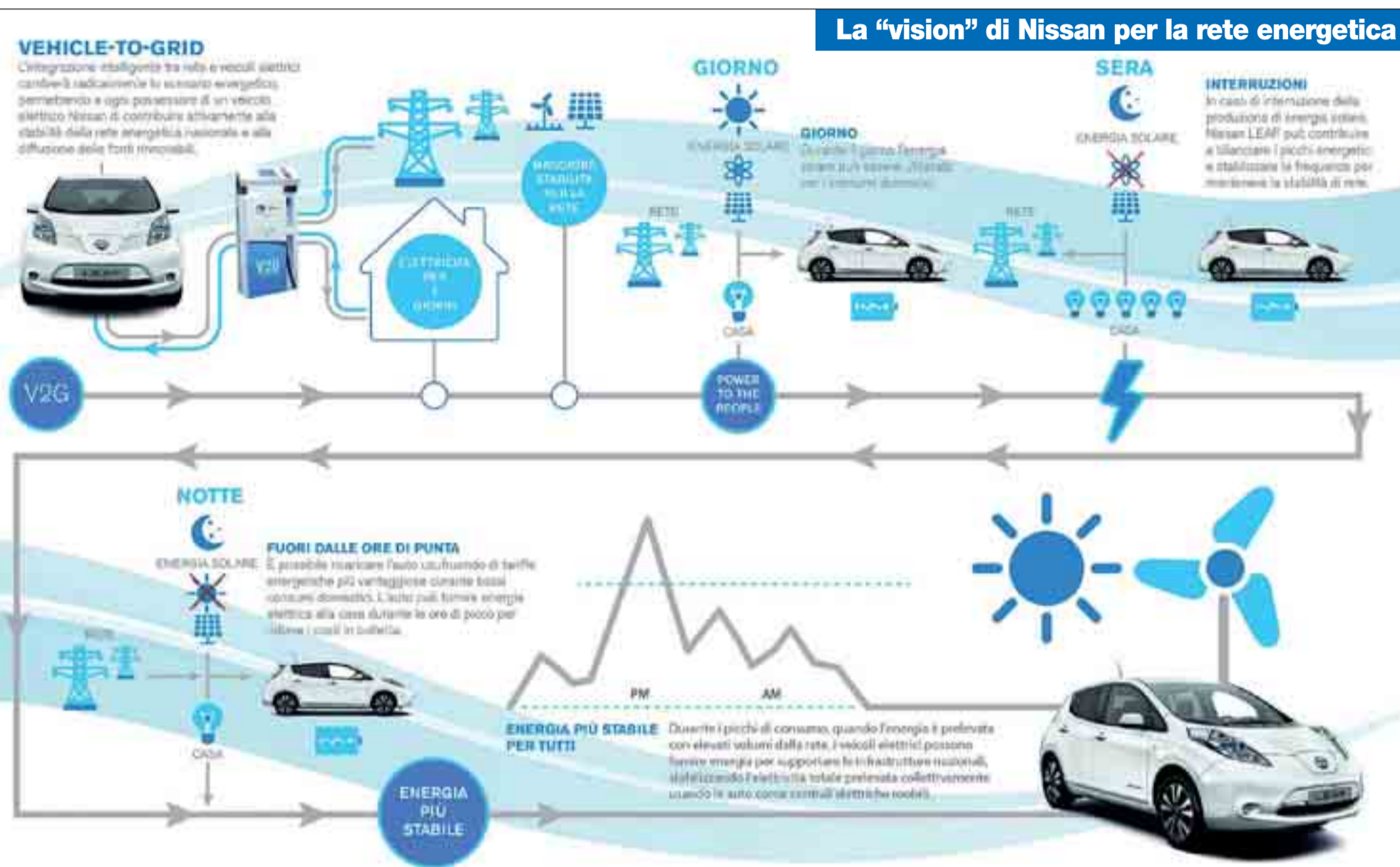
sche Cayenne Coupé, oltre al restyling di Nissan Juke e Renault Twingo. **Agosto.** Spazio alla nuova Opel Corsa, attesa anche in versione elettrica e pronta a rilanciare il marchio tedesco nel segmento delle berline compatte. Assieme a lei arrivano la nuova Mercedes GLA, l'Audi RS Q3 e la nuova SsangYong Korando. **Settembre.** Skoda lancerà il terzo Suv della sua gamma: dopo il grande Kodiaq e il piccolo Karoq entrerà in vendita un modello da 4,20 metri, ispirato al prototipo Vision X. Spazio poi per la super sportiva Lexus LC F, la BMW X6 e l'Audi Q4.

**Ottobre.** La scena tocca tutta all'arrivo dell'ottava generazione della Volkswagen Golf. Pronte a mostrarsi al pubblico anche BMW Serie 8 Gran Coupé, il SUV elettrico Mercedes EQC e la nuova Renault Captur. **Novembre.** A fine anno arriva la nuova Peugeot 208,

disponibile pure in versione elettrica, ma anche l'inedita Mercedes GLB e la rivoluzionaria berlina elettrica Porsche Taycan. Tocca anche al restyling della Opel Astra e alle nuove Renault Zoe e Land Rover Discovery. **Dicembre.** A fine 2019 conosceremo l'aspetto defini-

tivo della nuova Land Rover Defender, e di Mercedes GLS, Skoda Octavia, Seat Leon e delle versioni ibride plug-in di DS 3 Crossback, Jeep Renegade e Peugeot 508. Fra le elettriche pure debuttano MINI EV e Kia Soul Electric. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**34.370 euro** è il prezzo della Nissan Leaf, l'auto elettrica attualmente più venduta in Italia e nel mondo

**23.920 euro** è il prezzo della Smart ForTwo, l'auto elettrica più economica attualmente sul mercato

**0,6%** la percentuale di auto elettriche e ibride plug-in vendute in Italia nei primi 11 mesi del 2018

**6.000 euro** l'incentivo per l'acquisto da marzo di un'auto elettrica (0-20 g/km di CO2) con rottamazione

**2.500 euro** l'incentivo per l'acquisto da marzo di un'auto ibrida (21-70 g/km di CO2) con rottamazione

**da 1.100 euro** l'imposta da pagare da marzo sull'acquisto di una vettura nuova che emette più di 160 g/km di CO2



La Volkswagen T-Cross, una delle novità più attese del 2019