



AUTO & MOTORI

SALONE DI FRANCOFORTE 2019



Nel 2018 sono stati 200.000 i veicoli a zero emissioni immatricolati in Europa: dovranno essere addirittura dieci volte tanto nel 2021 per soddisfare gli standard richiesti dalla Ue sulle emissioni

La nuova Volkswagen ID.3: arriverà in Italia la prossima estate

ALBERTO CAPROTTI
FRANCOFORTE

È un Salone dell'automobile depresso quello che si chiuderà domani a Francoforte, forzatamente elettrico - e quindi ancora lontano dalla realtà del mercato e della mobilità attuale - e falcidiato dalle assenze di gran parte dei costruttori che non reputano più interessante investire in rassegne che sembrano aver fatto il loro tempo. Qualcuno, come Renault, a Francoforte ha scelto di esserci comunque, avendo un prodotto importante da presentare (nello specifico la nuova Capture), ma solo con un tristissimo stand esterno stile gazebo elettorale, specchio perfetto della realtà attuale del mondo dell'automotive: indeciso, preoccupato e ridimensionato nelle prospettive.

La situazione pare abbastanza chiara: il distacco dalle fonti energetiche tradizionali sta condizionando il mercato e secondo l'ultimo rapporto di Standard & Poor's, le immatricolazioni di auto e veicoli commerciali leggeri diminuiranno del 2-3% quest'anno, senza che ci sia una prospettiva di risalita il prossimo anno né nel 2021 a causa del peggioramento delle condizioni economiche globali, la guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina e soprattutto l'alto costo della transizione verso l'elettrico. Che non è per i costruttori - vale la pena di ribadirlo - una rivoluzione volontaria ma una soluzione obbligata per evitare le pesantissime sanzioni economiche previste dalla Ue (quantificabili in circa 30 miliardi di euro complessivi) per chi non rientrerà nei limiti di emissioni di CO2 imposti.

E qui le cifre sono drammatiche: nel 2018 sono stati circa 200.000 i veicoli elettrici immatricolati nella Ue: secondo alcuni calcoli dovranno essere più di 2 milioni, addirittura dieci volte tanto, nel 2021 per soddisfare gli standard richiesti. Ma come ha recentemente ribadito Max Warburton, analista della Salford C Bernstein, il problema è che «non esistono al momento studi di marketing che confermino che esista la capacità di vendere le auto elettriche», ancora troppo care e troppo poco supportate da una rete di ricarica sufficientemente agile per renderle appetibili su larga scala. Così l'industria dell'auto si sta avviando in una crisi che azzererà i margini - per almeno altri 5 anni la produzione di vetture a batteria è prevista

La scommessa dell'elettrica (quasi) per tutti

senza profitti - e rende fumoso il futuro, costruito oggi solo al computer con progetti fantasiosi di una mobilità virtuale e perfettamente sostenibile ma, appunto, del tutto irreali. Mentre crescono progressivamente l'autonomia media delle vetture a batteria e le infrastrutture per rifornirle, il passo fondamentale per sdoganare la mobilità elettrica può essere rappresentato dalla produzione di modelli accessibili dal punto di vista del prezzo. E qui il Salone di Francoforte ha effettivamente segnato u-

na svolta, presentando dopo decine di prototipi mascherati la versione definitiva di almeno due vetture reali e pronte per essere guidate. A quattro anni di distanza dallo scandalo del Dieseldgate che le è costato più di 30 miliardi di dollari di

multe, Volkswagen ha aggiornato la sua e-up! aumentandone l'autonomia a 260 km e riposizionandone il prezzo: ora la piccola city-car parte da 23.350 mila euro che, con gli incentivi statali e i contributi regionali in

Lombardia ad esempio, diventano appena 6.500.

Salendo di categoria, Volkswagen a Francoforte ha battezzato ufficialmente la ID.3, modello simile alla Golf (4,26 metri) ma 100% elettrica e più economica, visto che costerà in Italia 30mila euro e godrà degli incentivi statali (a oggi fino a 6.000 euro per questa categoria di vetture). L'autonomia dichiarata è di 420 km, la produzione ini-

zierà a novembre e sarà su strada tra meno di nove mesi. La ID.3 ha già ricevuto oltre 30.000 prenotazioni divise tra Germania, Norvegia, Paesi Bassi, Svezia e Regno Unito, non poche considerando che il preordine (non vincolante) prevede il deposito di 1.000 euro. Con la ID.3, si apre una nuova era per Volkswagen. Si tratta del primo modello di una intera gamma di vetture a trazione totalmente elettrica che il costruttore tedesco introdurrà per rendere la mobilità elettrica attraente e sostenibile per tanti.

Anche Honda ha alzato il velo sulla sua nuova city car a zero emissioni due anni dopo il primo concept Urban EV esposto proprio qui a Francoforte. Honda è già pronta in vendita a partire da 35.500 euro (esclusi incentivi statali) in alcuni mercati: le prime consegne sono previste per la prossima estate. Squadrata, simpatica e originale nelle forme vagamente retrò, è la prima vettura introdotta dal costruttore giapponese nel mercato europeo ad essere alimentata esclusivamente con motore elettrico e rappresenta un ulteriore passo verso l'obiettivo di commercializzare in Europa solo vetture con tecnologia elettrificata entro il 2025. Secondo Simone Matogno, direttore di Honda Italia, «con una lunghezza di meno di 4 metri, 220 km di autonomia quando 50-60 sono il massimo delle necessità giornaliere dei clienti metropolitani, 150 CV, trazione posteriore, telecamere digitali ad alta definizione al posto degli specchietti e una grande agilità di utilizzo, Honda è può diventare una delle pioniere della mobilità a zero emissioni su larga scala».

Volkswagen ID.3 e Honda e le prime vere proposte a prezzi ragionevoli per aprire le vendite di queste vetture su larga scala

Poche per il resto le novità nel "repair-to" auto tradizionali: Opel Corsa e Astra, Hyundai i10, Ford Puma, Renault Captur e il ritorno della Land Rover Defender. Complice le assenze del Gruppo PSA (rappresentato solo da Opel), di Fiat-Chrysler (comprese Maserati e Ferrari) e dei giapponesi di Toyota, Nissan, Mitsubishi, Suzuki e Mazda, oltre a Kia, Volvo e Subaru, per limitare l'elenco solo ai brand più popolari, hanno spadroneggiato i costruttori tedeschi padroni di casa liberi di allargarsi ma non si esaurisce troppo. L'auto piange e si interroga, ma nemmeno in Germania - per tante ragioni - è tempo di ridere.

30 mila euro

È il prezzo (incentivi statali esclusi, che in Italia arrivano fino a 6.000 euro) della nuova ID.3, la prima city car 100% elettrica di Volkswagen presentata in versione definitiva al Salone di Francoforte



La Honda e, promette 220 km di autonomia

Le previsioni dei tecnici

Ma il diesel non è morto E starà bene per altri 10 anni

A giudicare dai nuovi modelli presentati al Salone di Francoforte con la scritta "gasolio" su tappo del serbatoio, viene da pensare che non solo il diesel non sia morto, ma che ha ottime possibilità di sentirsi bene ancora per molti anni. Alimentazione avversata dalle amministrazioni cittadine a colpi di blocchi e divieti a causa di un superficiale approccio al problema, quella che secondo molti esperti è ancora la soluzione più efficiente e desiderata dei clienti, specie nella fascia medio-alta e alta

del mercato, può contare oggi su raffinate tecnologie di trattamento del gas di scarico che abbattano dell'80% i famigerati ossidi di Azoto (NOx). Con le nuove norme sulle omologazioni i controlli su strada RDE, pare credibile la previsione fatta da Stefan Hartung, capo del settore Mobility Solutions di Bosch che, guardando al 2030, a livello mondiale pone le vendite dei veicoli con motore a combustione, di cui molti assistiti dall'elettrificazione, ancora al 75% del totale. Il punto di vista del maggiore fornitore di componentistica e sistemi automotive al mondo sullo sviluppo delle tecnologie di propulsione è sicuramente

affidabile. «Prevediamo che nei prossimi 10 anni - ha detto Hartung a Automotive News Europe - circa tre quarti di tutti i veicoli avranno ancora un motore a combustione, anche se molti saranno assistiti dall'elettrificazione. E ci saranno propulsori benzina e diesel molto puliti, anche se dovremo impegnarci per una combustione sempre più ecologica». Quanto all'idrogeno, «pensiamo che entro il 2030 - ha detto - fino al 20% di tutti i veicoli elettrici si rifornirà di energia generate da celle a combustibile. E la soluzione ideale per i mezzi da trasporto di dimensioni medie e grandi, specie per viaggi su lunghe distanze». (A.C.)