

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

Con traffico zero, Pm10 alle stelle
Bravo chi capisce

Ci avevano detto che era tutta colpa delle automobili. Ora invece che "il miglioramento della qualità dell'aria non dipende necessariamente dal blocco del traffico e le polveri sottili (il particolato), possono aumentare anche in presenza di "zone rosse", come quelle scattate in seguito all'emergenza coronavirus". Lo afferma uno studio condotto dalla Regione Lombardia e dall'Arpa, l'agenzia regionale che monitora i livelli di smog. In alcune zone il pm10 è ad-

dirittura aumentato oltre le soglie d'allarme proprio in settimane in cui il traffico veicolare si è ridotto del 75%, con punte del 90% la domenica. La spiegazione? L'Arpa sostiene che "le condizioni meteorologiche sono, in questo caso, determinanti sul particolato", mentre l'assessore lombardo all'Ambiente e Clima, Raffaele Cattaneo, aggiunge anche "la specificità del bacino padano". Chi non ha capito cosa significhi, ha tutta la nostra solidarietà.

-40%

È il livello di "taglio" delle emissioni di CO2 prodotte in media dalle vetture nuove che l'Europa ha imposto ai costruttori come obiettivo tassativo da raggiungere entro il 2030. Già per quest'anno il limite massimo consentito è stato fissato in 95gr/km

L'effetto Coronavirus rallenterà la transizione verso l'elettrico. Scudieri (Anfia): «A rischio piani e investimenti, ma c'è una filiera da difendere. Solo le fusioni industriali avranno un ulteriore impulso»

ALBERTO CAPROTTI

Investimenti stratosferici, paradigmi cambiati, una precisa volontà di adeguarsi alla rivoluzione in atto verso la trasformazione della mobilità presa da tutto il comparto dopo lo scandalo del dieselgate che ha segnato la svolta. Il mondo dell'auto ci stava provando da anni: la strada verso l'elettrificazione e la decarbonizzazione, ritenute strategiche e indifferibili dall'Unione Europea, era in salita, e le tappe obbligate terribilmente dure da raggiungere, ma il traguardo non pareva impossibile. Arriva invece il Covid-19 a scompaginare i piani per le inevitabili conseguenze che comporta: il mercato crolla, e la produzione si ferma insieme ai progetti di sviluppo che necessitavano di nuove entrate per supportare la ricerca. E gli effetti di quanto accaduto in un solo mese sono già prevedibili: «Dovremo spostare gli obiettivi fissati di almeno cinque anni», spiega Paolo Scudieri, presidente dell'Anfia, l'associazione della filiera industriale automobilistica. Non è solo una questione di numeri, inevitabilmente in rosso: a marzo il mercato italiano ha immatricolato appena il 10% delle vetture vendute nello stesso mese di un anno fa, e gli analisti di AlixPartners hanno prospettato un calo di vendite nel 2020 tra i 15 e i 24 milioni di auto a livello mondiale. Una cifra enorme per un settore che ne quantificava oltre 98 milioni. Secondo il gruppo di ricerca AutoAnalysis, la serrata delle fabbriche in Europa e negli Stati Uniti costerà più di 100 miliardi di dollari di mancati ricavi se gli stabilimenti resteranno chiusi sino alla fine di aprile. Ma il problema è soprattutto di prospettive. La situazione che si è creata influirà inevitabilmente sui processi di transizione, rallentando anche la propensione dei consumatori a sposare una mobilità poco inquinante ma molto costosa. L'altro aspetto che pesa sul quadro generale è quello sanzionatorio. La Ue ha stabilito che nel 2030 le emissioni di CO2 delle auto nuove in Europa dovranno rispettare il limite di 68,38 grammi a chilometro, per contribuire in modo concreto alla riduzione di 49



270 mila

Sono i lavoratori occupati nella filiera automobilistica italiana, che conta oltre 5.550 imprese. Il settore auto vale, da solo, il 10% del Pil nazionale. In tutta Europa l'auto occupa quasi 14 milioni di lavoratori

«L'automobile pulita ha già perso 5 anni»

milioni di tonnellate di CO2 che è l'obiettivo fissato per la fine del prossimo decennio. Un traguardo che sembra ora molto meno realistico di quanto non fosse già prima. Come pare molto difficile che i costruttori riescano a rientrare anche nel limite attuale di 95 gr/km, raggiungibile solo attraverso una massiccia commercializzazione di veicoli ibridi ed elettrici. Secondo Scudieri, «gli investimenti già pianificati dalle aziende per raggiungere i target fissati sono messi a repentaglio dall'attuale situazione, che impatta tanto sull'offerta quanto sulla domanda e implicherà una revisione dei tempi di attuazione di alcuni regolamenti già approvati». A parte gli incentivi e le richieste fiscali fatte al governo in questi giorni dalle Associazioni di categoria, come si può pensare di rianimare il mercato a emergenza finita? «Oltre a mettere in atto il piano di sostegno alla domanda con la rimodulazione dell'ecobonus e l'allineamento della tassazione italiana sulle auto aziendali a quella degli altri Paesi dell'UE - spiega Scudieri - dovremo fronteggiare l'impatto occupazionale della crisi per una filiera che conta, in Italia, oltre 270.000 addetti. So-

prattutto le imprese di minori dimensioni, ma non solo, necessitano subito di misure di sostegno alla liquidità e al circolante, per mantenere i livelli occupazionali e far fronte agli impegni finanziari, ma anche di provvedimenti per far ripartire gli investimenti e supportare l'innovazione e il mercato, per quest'ultimo rivolgendo l'ecobonus ad un pub-

-86,5%

È il calo della vendita di auto nuove a marzo rispetto allo stesso mese di un anno fa. L'effetto Coronavirus, con blocco della mobilità, stop alla produzione e chiusura delle concessionarie, è stato devastante per il settore

blico più ampio, con l'inclusione delle vetture ad alimentazione alternativa fino a 95 g/km di CO2. Solo così potremo contenere i danni». Dopo ogni crisi, investire molto di solito è una strategia vincente. Ma l'automotive ne avrà la forza? Secondo il presidente dell'Anfia «il settore ha dimostrato in più occasioni la sua resilienza e sono convinto che saprà ripartire anche stavolta. Per sostenere ricerca, sviluppo e innovazione, motore della crescita del Paese, abbiamo chiesto un incremento dei relativi crediti d'imposta e una proroga fino al 2025. Per gli investimenti in beni strumentali, occorre agire in maniera analoga sul credito d'imposta introdotto dalla legge di bilancio». Secondo Scudieri, solo la politica delle grandi alleanze industriali dell'auto non soffrirà per il Coronavirus: «Anzi, saranno favorite dalla situazione attuale: il nostro è un settore ad alta intensità di capitale che è chiamato, in questa fase già avviata prima della pandemia, a enormi investimenti. Andremo quindi verso una maggiore concentrazione dei player produttivi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da sapere

Bollo auto: in 8 regioni rinvio al 30 giugno

Alcune regioni hanno colmato autonomamente il vuoto legislativo il vuoto legislativo relativo al decreto Cura Italia, disponendo il rinvio del pagamento del bollo auto in seguito all'emergenza Coronavirus. Attualmente per chi ha la tassa in scadenza tra marzo e maggio, il pagamento può essere effettuato entro il 30 giugno senza aggravii di mora in Lombardia, Emilia Romagna, Campania, Piemonte, Toscana, Umbria, Lazio e Veneto. Altre regioni stanno approvando provvedimenti analoghi. Per informazioni (scadenza o rinnovo di patente, foglio rosa e libretto di circolazione, assistenza e disbrigo di pratiche e visure PRA, l'Automobile Club d'Italia ha attivato due canali speciali, il numero verde 800.18.34.34 (operativo dal lunedì al venerdì dalle 8 alle 14) e il contatto di posta elettronica presidiourpcovid19@aci.it

Il virus ferma anche i furti

Il divieto di circolare e l'aumento dei controlli delle forze dell'ordine sulle strade, ha condizionato anche i ladri. Nella seconda metà di marzo infatti, i furti di automobili in tutta Italia sono diminuiti dell'85% rispetto alla media settimanale. Il dato fa riferimento alle vetture che fanno parte di flotte aziendali e di noleggio a breve termine. «Per la prima volta - dice Nicola De Mattia, ad di Targa Telematics, la società che ha elaborato lo studio - abbiamo riscontrato giorni interi senza alcun furto».

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NUOVA FORMULA DI MERCATO

L'acquisto "dematerializzato", così Tesla vende mentre gli altri crollano

Ma così male, peggio anche della Cina, che nel primo mese di serrata totale aveva perso l'80% del suo mercato. Le immatricolazioni del mese di marzo crollate dell'86,5% hanno rappresentato per il settore auto in Italia il peggior risultato in assoluto in termini percentuali e riportato le vendite a un livello paragonabile a quelli dei primi anni '60, quando il processo di motorizzazione di massa nel nostro Paese stava muovendo i primi passi. Un risultato inevitabile, perché con le concessionarie chiuse e le limitazioni agli spostamenti sarebbe stato impossibile il contrario, ma il trend negativo era iniziato anche prima delle disposizioni adottate per il dilagare della pandemia. In uno scenario così depressivo, Opel e Toyota hanno fatto peggio di tutte, insieme al Gruppo Fca che ha registrato circa 4.700 immatricolazioni nel mese, un decimo di quelle realizzate a marzo del 2019. Ma il calo è stato verticale per tutti i principali brand, con Volkswagen che ha perso l'86,8% dei volumi, in linea con i risultati di Renault e Peugeot, mentre meno peggio degli altri hanno fatto Kia e Suzuki che han-

no contenuto le perdite entro il 60%. Tra le appena 28 mila auto immatricolate nel mese, spiccano il risultato di Tesla (+57,62%) con 424 unità vendute contro le 269 del marzo scorso, e il +100% di Aston Martin, percentuale quest'ultima che vale relativamente poiché il marchio inglese ha venduto in tutto 2 vetture contro l'unica di marzo 2019. Il caso di Tesla invece è molto significativo, visto che è l'unico brand che in Italia commercializza le sue auto esclusivamente on li-

La Model 3, il modello più venduto del marchio Tesla nel mondo



ne e ha adottato la filosofia della "dematerializzazione" dell'acquisto e della consegna ai propri clienti. Le Tesla si ammirano negli show room dedicati dove avviene l'unico contatto tra il marchio e il pubblico, ma non esistono vere e proprie concessionarie: l'auto viene interpretata sempre più come un'esperienza, e dunque anche l'acquisto può passare per dinamiche differenti. In periodo di Coronavirus, anche il fatto di recapitare a domicilio le vetture acquistate ha

influito non poco sull'attività commerciale di Tesla che non si è così mai fermata. Il sistema si chiama Direct Drop e prevede che una volta ottemperati i pagamenti dovuti e le pratiche burocratiche - anche con firma elettronica - l'auto è consegnata a casa del cliente, o all'indirizzo desiderato. A quel punto, tramite l'app ufficiale Tesla, la macchina può essere aperta e il proprietario entra in possesso della scheda che sostituisce la chiave fisica. Qualunque informazione relativa al funzionamento della vettura, è spiegata dettagliatamente dai tutoriali video disponibili sul grande tablet-display che sostituisce il vecchio libretto di istruzioni, ma generalmente il cliente viene contattato al telefono dal personale del marchio e ha occasione di chiarire eventuali dubbi. Una procedura che per il mondo dell'automobile, può rivelarsi l'occasione per trasformare questi tempi molto critici in un'opportunità per il futuro dove dovremo presumibilmente fare i conti con la "coda lunga" di questa pandemia.