

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

Era il nemico, ora diventa indispensabile

Ripartire con la pandemia ancora in corso significa prima di tutto porsi il problema di come spostarsi in sicurezza. E la paura del contatto con gli altri e dei luoghi affollati comporterà necessariamente che il nemico pubblico numero uno di molte amministrazioni cittadine diventerà loro malgrado un alleato prezioso. L'auto privata cioè ritroverà un ruolo indispensabile per muoversi grazie alle sue caratteristiche che la faranno preferire, almeno per chi può per-

metterselo, a metrò, tram, bus e ai treni. Ma anche alle vetture del car-sharing che passano di mano con frequenza e della cui necessaria sanificazione non sarà sempre facile fidarsi. Con l'auspicio che l'utilizzo sia proporzionato alle distanze e alle esigenze reali, l'auto privata ritroverà un ruolo centrale nella vita di tutti i giorni. Un motivo in più per intervenire subito in sostegno di un settore alla canna del gas. Senza preconcetti, ma con sano realismo.

# L'auto post-virus cambia anima e volto

In un settore che stava attraversando una profonda trasformazione già prima della pandemia cambieranno le priorità per una mobilità che si dovrà adattare ai tempi



Dalle urgenze ecologiche e le nuove fonti di propulsione alla ricerca di altri spazi e di idee rivoluzionarie per superare il problema del traffico e della congestione delle città

Uno progetto del Master Tad del Politecnico di Milano

LA PROPOSTA DI CRISCI (UNRAE)

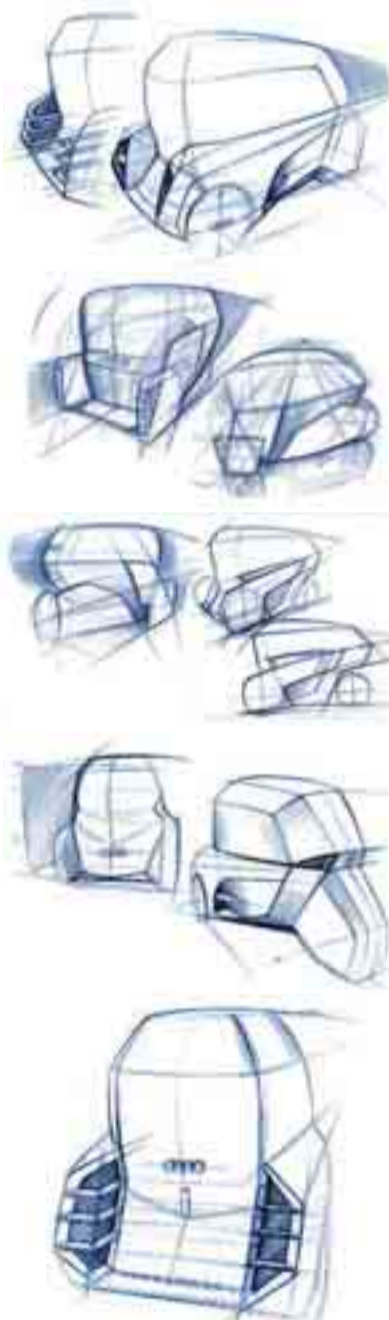
## «Più utile incentivare la sicurezza che insistere ancora sulle emissioni»

PAOLO CICCARONE

La crisi da Covid-19 e il crollo del mercato delle auto porta a una domanda legittima: i programmi di elettrificazione e ibridazione verranno rispettati oppure la crisi economica ne decreterà il blocco assoluto o il ritardo di certe soluzioni? Sembra inevitabile che i parametri relativi alle emissioni massime di CO2 previste dall'Unione Europea vadano rivalutate, ricalibrando le scadenze e rinviando i termini dopo i quali entrano in gioco le sanzioni, come si sta facendo in tutti i settori investiti dalla pandemia. Dall'altra parte del mondo del resto, qualcosa è già cambiato: negli Stati Uniti, dove i criteri ecologici si misurano in consumi medi di carburante, Donald Trump ha appena cancellato i limiti imposti dalla amministrazione Obama, approfittando della situazione per fare ciò che aveva in mente da tempo e riportandoli su valori più alti. Dai 23 km al litro ipotizzati da Obama, Trump ha abbassato a 17 km al litro la soglia di consumi entro la quale le autovetture nuove prodotte in Usa devono stare, consentendo di fatto un aumento di emissioni e di consumi di carburante e permettendo ai Costruttori di non dover investire soldi in vetture elettriche o ibride, unica soluzione per rispettare i valori imposti da Obama. Michele Crisci, presidente di Unrae, sottolinea un altro aspetto che riguarda le infrastrutture: «Per diffondere l'elettrico le Case hanno già programmato a lungo termine i vari passaggi, per cui credo che verranno rispettati o al massimo spostati dall'autunno 2020 alla primave-

ra 2021. Ma la diffusione dell'elettrico presuppone anche investimenti in infrastrutture, colonnine, centri di ricarica, che necessitano di investimenti pubblici che, al momento, non sono certo la priorità di molte amministrazioni pubbliche vista la situazione economica generale e quello che ci aspetta». Infine, proprio in virtù dei dati di inquinamento rimasti oltre i limiti di legge, Crisci propone una soluzione intelligente per il mondo dell'auto: «Dovremmo pensare a incentivi per la sicurezza e non più sulle emissioni. Le auto moderne oltre a inquinare molto meno, con i dispositivi ADAS obbligatori e i vari allarmi presenti, sono senza dubbio più sicure rispetto ad auto vecchie. Parlare di safety e non di eco sarebbe un modo intelligente di promuovere la transizione verso auto più efficienti e sicure rispetto a quelle del passato». Ovvero, visto che fra una Euro5 ed Euro6 la differenza di emissioni è talmente minima che non ha più senso parlare di grossi passi in avanti, ha più senso investire nella sicurezza: «Il Coronavirus ha dimostrato quanto sia il costo sociale relativo alla salute dei cittadini. Una vettura moderna, più sicura, riduce vittime e feriti. Lo dimostrano i dati di Volvo che, dopo aver introdotto il sistema automatico di frenata, in un anno ha ridotto almeno del 50% gli incidenti». Quindi, se non si vuole o non si può investire oltre sulla riduzione dei consumi e delle emissioni, che oltre un certo limite non andranno più, meglio farlo sulla sicurezza. E su questo dovrebbero ragionare tutti attorno a un tavolo. L'auto del dopo virus sarà costretta a farlo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I PROGETTI DEI VEICOLI DEL FUTURO

## Mezzi anfibi, volanti o convertibili per guidare in un mondo estremo

ALBERTO CAPROTTI

Mancava solo il Covid-19 con le sue implicazioni economiche e sociali per rendere ancora più incerto il futuro di un settore come quello dell'automobile e in generale della mobilità, che già prima della pandemia stava attraversando una fase di grande trasformazione. Lo sviluppo di nuove fonti di propulsione e la necessità di ridurre le emissioni si sovrappongono alla ricerca di nuovi spazi e idee rivoluzionarie per superare il problema del traffico e della congestione delle città. Ora è probabilmente troppo presto per comprendere quanto la nuova realtà mondiale post Coronavirus inciderà sull'identità e la fruibilità delle automobili del futuro, ma è lecito ipotizzare che la mobilità individuale riacquisterà peso rispetto a quella collettiva e dei mezzi pubblici. Riguardo alle forme e all'estetica dei mezzi di trasporto di domani invece uno scenario interessante è quello proposto ogni anno dai progettisti del Master in Transportation

and Automobile Design (TAD) del Politecnico di Milano, una scuola di alta specializzazione a numero chiuso che si rivolge ai possessori di lauree inerenti alle discipline del progetto (ingegneria, architettura, disegno industriale). I loro studi si sono sviluppati nell'ultima edizione del corso, conclusosi nel 2019 nell'ambito di un accordo con Volkswagen Group, mentre i corsi 2020 sono da poco iniziati su una piattaforma online. Oltre all'inevitabile connotato ecologico, i progetti sono ispirati alle nuove situazioni contingenti legate ai repentini cambiamenti climatici e alla necessità di dover fronteggiare diverse situazioni critiche – si vedano le frequenti alluvioni – che lasciano spazio alla creazione di veicoli che possono trasformarsi e adattarsi a molteplici usi. Basti pensare alle vetture anfibe o a nuovi prototipi in grado di alzarsi in volo. Altri mezzi, invece, vengono appositamente concepiti per l'uso in ambito sociale o medico: ad esempio per permettere la mobilità di persone con difficoltà motorie. Si studiano modelli destinati

ad essere utilizzati unicamente in determinati luoghi, ad esempio in uno scenario prettamente metropolitano, dove troviamo auto modulari a quattro ruote convertibili in commuter a due ruote. Si va verso l'iper-specializzazione e la creazione di segmenti di mercato totalmente inediti. I concept della X Edizione del Master TAD, sono stati pensati immaginando situazioni limite. Un futuro in cui acqua e terra saranno praticabili senza discontinuità: da qui il prototipo anfibio Anuri, progettato per fornire un servizio di car sharing. O in cui lo spazio urbano sarà sempre più limitato e prezioso e ci sarà la necessità di veicoli esclusivi e non condivisi come Crisalis. Oppure ancora città dove potrebbero affermarsi soluzioni che favoriscano l'aggregazione (VIZZI) o in cui il trasformismo di uomini e mezzi, possa diventare la soluzione di vita più efficace (Kimera). Tutto ciò, assicura chi ha l'occhio allenato a guardare lontano, sarà presto realtà. Pandemie permettendo, ovviamente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GABRIELE VILLA

LA NUOVA XC40 RECHARGE T5 PLUG-IN

## Nell'ibrido seriale Volvo rimborsa l'elettrico

Era già con il muso pronto a imboccare le strade e i "su e giù" dei colli bolognesi per svelare la sua anima verde quando il lockdown dell'Italia intera le ha sigillato il cancello d'uscita. E così, chiusa una porta (quella della prova reale) è stata aperta la finestra (della presentazione virtuale) per far conoscere, nella prima conferenza stampa telematica della funesta era Coronavirus, la nuova XC40 Recharge T5 Plug-in Hybrid, variante ibrida ricaricabile del Suv compatto di Volvo. Esteticamente invariata rispetto alla sorella a motore termico, la XC40 Recharge sotto sotto, in un nascondiglio accessibile solo ai meccatronici, accoglie il pacco delle batterie agli ioni di litio dalla capacità di 10,7 kWh. Già, perché è un "ibrido seriale". Tranquilli, nulla di penalmente perseguibile, è solo la definizione dei tecnici Volvo per sintetizzare il contemporaneo intervento del motore termico (il nuovo 1.5 benzina 3 cilindri) e dell'unità elettrica sul medesimo assale, nella fattispecie le ruote anteriori. La potenza complessiva è di 262 CV (180

del motore a benzina più gli 82 di quello elettrico) per una forza motrice da 425 Nm di coppia massima e, secondo i dati della Casa consumi di 2-2,4 litri di benzina per 100 km, ed emissioni 45-55 g/km di CO2. Tre i programmi di guida. "Pure" veicolo in modalità totalmente elettrica fino a 125 km/h. "Hybrid" che entra in funzione all'avviamento,

e nella quale entrambi i motori lavorano in sintonia, con la centralina di gestione che, verificando elettro-

nicamente i valori di consumo e le emissioni nel caso in cui il livello della batteria sia insufficiente, oppure

Presentazione "virtuale" per la variante ricaricabile a doppia alimentazione della XC40, il Suv di maggior successo del marchio svedese che in Italia per un anno premia la scelta di chi viaggerà in elettrico puro



qualora il conducente esageri un po' troppo sull'acceleratore, commuta l'alimentazione affidandola al motore termico. E "Power" quando si necessita di tutta la potenza e della massima forza motrice. Sfizioso l'incentivo che Volvo propone per invogliare a preferire di viaggiare in elettrico puro piuttosto che nella modalità combinata, cioè un rimborso su carta di credito o su conto corrente alla fine del primo anno di guida e solo per un anno. Tramite l'applicazione OnCall, scaricabile sul cellulare, il proprietario della vettura consentirà a Volvo di determinare quanta energia elettrica avrà utilizzato e quante volte avrà ricaricato l'auto. In questo modo Volvo Italia calcolerà l'importo della spesa elettrica che verrà rimborsato, premiando concretamente il guidatore attento e sensibile alla tutela dell'ambiente. Volvo XC40 Recharge T5 Plug-in Hybrid è in vendita a prezzi che partono dai 47.770 euro. Più cara (almeno 13 mila euro in più) e già pronta al debutto è la XC40 P8, totalmente elettrica a trazione integrale. Emozioni e sensazioni nuove in vista, dunque. Da tornare, ci si augura presto, a vivere. Non solo ad immaginare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA