



IL FOGLIO

MOBILITÀ

Redazione e Amministrazione: Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano. Tel 06 589090.1 Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1, c. 1, DBC MILANO



ANNO II NUMERO 6

A CURA DI UMBERTO ZAPPELLONI - DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MARTEDÌ 22 GIUGNO 2021 - € 1



Ricaricare un'auto elettrica, come la 500e di questa fotografia, è un'operazione abbastanza semplice. Il problema, anche in una città come Milano, è trovare una colonnina libera e funzionante. Non resta che attrezzarsi e prenotare il proprio rifornimento

Il mio mese con un'auto elettrica mi ha fatto venire voglia di lasciare per sempre il motore termico in garage. Ma la

DI UMBERTO ZAPPELLONI

battaglia per le ricariche è stata così estenuante che credo ci vorrà molto tempo prima che mi convinca al grande salto verso le emissioni zero. Le auto elettriche sono dei gioiellini che ti affascinano. Ho provato un paio di 500 e, compresa quella con la terza porticina comoda per una giacca, una borsa, la spesa o il pupo per chi ce l'ha ancora sul seggiolino, una Opel Mokka verde anche nel vestito, ho assaggiato la Peugeot 208 sulle strade milanesi di Leonardo e la Volvo V40 sulle colline bolognesi. Una full immersion elettrica completata dalla e-bike che mi sono comprato lo scorso anno sfruttando il bonus. Viaggiare con un'auto elettrica in città è un'esperienza gratificante. Lo scatto ad ogni ripartenza è bruciante, la sensazione di viaggiare in silenzio senza inquinare chi ti sta attorno è piacevole. Non fosse che dal silenzio che ti circonda possono apparirti monopattini scatenati come zanzare in una sera d'estate sarebbe davvero tutto perfetto. Perché lasciate-melo dire: una cosa è l'auto elettrica, una cosa è la bicicletta (magari usata sulle ciclabili e in strada e non sui marciapiedi), ma ai monopattini guidati senza regole e spesso anche senza testa, proprio non riesco ad abituarli. Per fortuna adesso c'è che comincia ad organizzare dei corsi per educare la gente ad usarli. È il minimo, anche se basterebbe l'educazione almeno al momento dell'abbandono del mezzo noleggiato. Quando sai che al massimo avrai bisogno dell'auto per 20/30 chilometri al giorno viaggi tranquillo, senza assilli da ricarica. Quelli ti assalgono se ti avventuri fuori città. Viaggio verso Bergamo, anzi all'uscita precedente, per un appuntamento. "Avete una ricarica per auto elettrica?". "Sì l'abbiamo, ma non è vicinissima". Il che vuol dire provare ad andare e venire senza ricaricare. Parto dall'80% perché la sera prima tutte le ricariche attorno a casa (ne ho sei di due fornitori differenti) era-

no occupate. Colpa mia che non ho prenotato. Imparerò. Il viaggio di ritorno in modalità Sherpa con aria condizionata a zero, radio disattivata e occhi sull'indicatore del range ancora a disposizione. C'è elettricità per molti più chilometri di quelli che devo percorrere, ma chissà perché subentra la paura di restare a secco. Al secondo e al terzo viaggio andrà meglio. È soltanto questione di fiducia, di abitudine, di esperienza. E comunque viaggiare in elettrico ti porta a pensare e guidare in modo differente. Pensi a come ricaricare dosando la frenata in modo intelligente, impari a guidare usando un pedale solo frenando solo rilasciando l'acceleratore (ma occhio a quando passate da una modalità all'altra perché il "freno motore" cambia in uno scatto bruciante al

semaforo verde sarà anche divertente, ma non essendo in pista è anche assolutamente inutile. Le case auto in effetti ci hanno già pensato. C'è chi organizza corsi di guida per auto elettriche o ibride. E anche alle presentazioni dei nuovi modelli ormai si batte molto sull'argomento: cercate di far capire alla gente che queste auto vanno guidate in modo differente. "Frena poco e in modo graduale, lasciati portare dall'accelerazione progressiva, non abusare di riscaldamento o aria condizionata... "e via così. Presto avremo il decalogo del guidatore green. Anzi se cercate bene su Internet qualcosa di simile lo trovate già. Il problema, anche in una città come Milano (1100 i punti a disposizione secondo gli ultimi censimenti), è la ricarica. Fino a qualche anno fa quando mi

capitava di usare un'auto elettrica non avevo problemi a ricaricarla: le postazioni sotto casa erano sempre libere. Oggi non capita mai. C'è sempre qualcuno attaccato alla spina. E quando non c'è capita di trovare un'auto termica ad occupare il posto. Però ho provato a chiamare i vigili: sono arrivati a mularla entro un'ora. Ma non a rimuoverla. Anche qui è tutta questione di educazione. Non necessariamente stradale. C'è poi la volta che la App segnala la postazione libera, ma arrivi e la trovi inutilizzabile. C'è la volta che la connessione non funziona e il servizio clienti, pur cortese senza neppure dichiararti giornalista, non ha la possibilità di aiutare. C'è la App che non riesce a interagire con la tua banca e allora devi fare l'abbonamento mensile. Quando arriveremo alla colonnina

dove sarà possibile pagare semplicemente passando la carta di credito o lo smart watch? Semplificare le operazioni sarebbe già un bell'aiuto per chi sceglie di guidare green. Mentre armeggiavo con il cavo attorno a una colonnina in zona Porta Nuova si avvicina una nonnina accompagnata da una badante: "Sta ricaricando l'auto elettrica?". È facile?". "S'al costa?". Bello vedere tanto interesse anche da parte di chi da anni non guida più. C'è tanta curiosità e la domanda più gettonata è sempre l'ultima: quanto costa un pieno? Una domanda che resta sempre in secondo piano quando stai cercando una ricarica. Ci sono momenti in cui pagheresti qualsiasi cifra pur di poter attaccare la spina. Poi arrivano i giorni della grande calura, quelli in cui Milano colleziona un blackout dietro l'altro ed è costretta pure a far saltare il Consiglio Comunale per mancanza di elettricità. Se a spegnere Milano bastano i condizionatori, vi immaginate che cosa potrebbe succedere se tutte le auto in circolazione dovessero attaccarsi a una spina? Il futuro va certamente in quella direzione, ma l'impressione è che se le case automobilistiche sono già pronte, tutto il resto deve darsi una mossa. Perché guidare elettrico è bello, ma non deve essere complicato.

IL MIO MESE ELETTRICO TRA CROCI E DELIZIE

Guidare nel silenzio è divertente e rilassante finché non si ricarica Trovare una colonnina libera e funzionante è una caccia al tesoro

LA PROVA D'AUTORE

Ferrari SF 90 Stradale, la perfezione ibrida, mai in crisi

La Ferrari SF90 è un capolavoro di ingegneria, che il genio creativo di Flavio Manzoni, responsabile del centro stile Ferrari, ha saputo rivestire con una linea mozzafiato, che ricorda per immagine e prestazioni le Hypercar a 12 cilindri.

Ma la SF90 riesce a battere tutti i record di accelerazione e performance con una motorizzazione più al passo con i tempi: un 8 cilindri, abbinato a ben 3 motori elettrici, per un totale di 1.000 cavalli. La progressione è entusiasmante, il turbo lag praticamente azzerato, e i cavalli vengono scaricati a terra con una facilità senza pari tra le (poche) vetture di queste prestazioni: il segreto sta proprio nei due motori elettrici posizionati all'anteriore che donano alla SF90 la trazione integrale, e un torque vec-

toring che riduce il sottosterzo e ne rende facile la guida sportiva anche per i guidatori meno esperti.

E inoltre certo, la rende ibrida plug-in, e quindi in grado di percorrere circa 25 km in modalità solo elettrica.

L'accelerazione da 0-100 km/h orari si copre in 2,2 secondi, con il manettino in modalità *Qualify*, per la ricerca delle massime prestazioni assolute. In modalità *Performance* il motore V8 rimane sempre acceso, mentre il sistema ricarica le batterie.

Ma la modalità che mi ha entusiasmato di più è proprio quella *Hybrid*: il software elettronico che comanda l'erogazione della poten-



Andrea Levy e la SF 90 Stradale, prima Ferrari ibrida di serie. Il prezzo? A partire da 427.930

za ragiona sempre alla perfezione. Devo essere sincero ho provato a mettere in crisi il sistema con prove di affondo dell'acceleratore, sia in marce basse che alte, a diverse velocità e giocando con tutti i settaggi del manettino.

Le combinazioni si moltiplicano, ma la risposta e l'erogazione erano esattamente quelle che avrei desiderato ed il passaggio da elettrico a termico o l'azione combinata di tutti i motori vengono alternati come in una perfetta orchestra: il sound del V8 si alterna così a delle pause silenziose, preludio ad entusiasmanti ritorni allegri e vivaci.

La SF90 riesce anche a contenere il peso in soli 1640 Kg, ovvero circa 200 Kg in più rispetto ad una F8 Tributo, ma i potenti freni non fanno percepire in nessuna situazione di utilizzo in strada il peso extra.

Dettagli di stile celano soluzioni tecniche d'avanguardia, come l'alettone posteriore che aumenta la deportanza grazie ad un abbassamento della zona posteriore della carrozzeria che crea un effetto scalino generando più carico aerodinamico.

Quanto mi ha entusiasmato questa prima prova su strada? Abbastanza per valutarne una futura entrata nella 777 collection, magari con la nuova versione SF90 spider per renderla ancora più magica.

*Direttore del Milano Monza Motors Show e collezionista

opinioni

L'ELETTRICA SARÀ LOW COST?

*La democratizzazione delle auto green passa attraverso gli incentivi statali
Secondo Bloomberg potrebbero arrivare a costare meno dei modelli a benzina*

Possiamo parlare di democratizzazione dell'elettrico? Di elettrico per tutti? Sembrerebbe di sì. Da una parte la city car per

DI MARIO ALBERTO CUCCHI

eccellenza, Smart, è oggi disponibile esclusivamente con motore alimentato a batterie. Dall'altra anche Volkswagen, l'auto del popolo, ha con l'elettrica ID.3 cominciato un nuovo corso "full green". Ma quindi la mobilità a zero emissioni è per tutti i portafogli? Se oggi sembra quasi di sì il merito va soprattutto agli incentivi statali, regionali e comunali. Se ci fossero anche condominiali prenderemmo anche quelli. I costruttori automobilistici ultimamente al lancio di ogni nuovo modello elettrificato danno un prezzo di listino, solitamente alto, e si affrettano subito a precisare che grazie agli incentivi può scendere di oltre diecimila euro. E' il "può" che fa la differenza. Quanti automobilisti da una parte hanno una vecchia e inquinante auto da rottamare e dall'altra sono pronti a tirare fuori ingenti somme per comprare una vettura nuova?

Ecco allora che si riscoprono le auto della nonna inutilizzate o quelle abbandonate nelle case di campagna. In alcuni casi si rottamano mezzi tutto sommato non obsoleti e con pochi chilometri giusto perché il loro valore da usati sarebbe inferiore ai soldi che si possono ottenere con gli incentivi per le auto elettriche. Consumismo all'ennesima potenza in nome di una futura ecologia senza tener conto dell'impatto sull'ambiente di una vettura che viene rottamata? In alcuni casi sì. Ma in futuro le cose sembra che saranno diverse. Entro i prossimi sei anni i prezzi delle automobili elettriche saranno sostanzialmente allineati a quelli dei mezzi con motore tradizionale. E poi potrebbero arrivare a costare anche meno di analoghi modelli benzina e diesel. E senza incentivi. A dirlo è l'ultimo rapporto *Bloomberg New Energy Finance* redatto dagli analisti dell'agenzia internazionale in collaborazione con l'associazione ambientalista Transport and Environment. L'azione combinata di politiche ambientali comunitarie, strategie delle

Case automobilistiche e riduzione dei costi di componenti e batterie, secondo il rapporto, porterà ad uno sviluppo del mercato tale per cui la spesa necessaria per viaggiare a zero emissioni sarà, entro pochi anni, teoricamente ridotta. Un risultato che si potrebbe ottenere grazie alla diminuzione del costo delle batterie. Oggi in media si parla di 137 \$/kWh e Bloomberg ipotizza che i prezzi medi per kWh diminuiranno del 50% dal 2020 al 2030, arrivando a 58 dollari/kWh entro il 2030. Un risultato che si potrà ottenere "lavorando sulla composizione chimica, sui metodi di produzione, sulla progettazione delle celle e sul packaging". Inoltre numerose Case automobilistiche stanno investendo per costruire Gigafactory dedicate alla produzione di batterie anche nel vecchio continente. Bloomberg stima anche le dimensioni del mercato europeo dei veicoli elettrici a medio e lungo termine: 4,3 milioni di veicoli "alla spina" entro il 2025, per una quota del 28% con le BEV - Battery Electric Vehicle - a rappresentare oltre la metà. La

maggiore diffusione è prevista nel nord Europa, con Germania, Regno Unito e Francia che saranno le prime a seguire il trend avviato dai Paesi scandinavi e dall'Olanda. Lo studio si sbilancia anche in una previsione forse un po' troppo ottimistica secondo cui entro il 2030 le BEV potrebbero rappresentare il 50% del mercato ed addirittura l'85% entro il 2035. La ricetta magica prevede non solo la diminuzione del costo delle batterie ma anche una più stringente normativa comunitaria sulle emissioni di CO2 e un aumento degli impianti di ricarica. Intanto in questi giorni John Elkann, presidente della Casa di Maranello, in occasione dell'assemblea degli azionisti di Exor, ha confermato il debutto della prima Ferrari elettrica che avverrà nel 2025. E già oggi è possibile acquistare la Rimac Nevera, hypercar alimentata a batterie da due milioni di euro che con i suoi 1914 cavalli è l'auto più veloce del mondo nello 0-100 dove le bastano 1,9 secondi. Anche questa è democrazia e in questo caso gli incentivi non dovrebbero servire.



L'INVITATO

IL COSTO TOTALE DI POSSESSO È GIÀ FAVOREVOLE

L'inchiesta di Altroconsumo con il Beuc racconta a sorpresa che la scelta elettrica è la più conveniente. E lo diventerà sempre di più

DI ROBERTO PAGLIA*

Nell'ambito della mobilità sostenibile, l'auto elettrica gioca sicuramente un ruolo cruciale. Infatti contribuisce a ridurre sensibilmente le emissioni di CO2 e di inquinanti (particolato, ossidi di azoto, eccetera), in particolare se riusciremo sempre più a produrre energia elettrica da fonti rinnovabili. Fra le barriere alla diffusione delle vetture elettriche, vi è sicuramente il loro prezzo di acquisto. Tuttavia, per quantificare il costo di un bene non bisogna limitarsi al suo prezzo, bensì considerare il costo totale che comporta per tutta la sua vita, considerando quindi anche i costi di gestione. È il cosiddetto "costo totale di possesso", che, nel caso dell'auto, comprende il prezzo di acquisto, le tasse, i costi di rifornimento/ricarica e quelli di manutenzione e di assicurazione, dai quali viene sottratto il valore residuo dell'auto, qualora venisse rivenduta dopo un certo numero di anni.

Recentemente su "Altroconsumo" abbiamo pubblicato i risultati di un'indagine sul costo totale di possesso delle automobili condotta in collaborazione con il BEUC, l'organizzazione di consumatori europea, e che va ad esplorare le differenze, in termini appunto di costo totale, fra le principali alimentazioni disponibili per le automobili.

Ebbene, i risultati sono per certi versi sorprendenti. Infatti, già oggi, in molti scenari, l'auto elettrica si è rivelata essere la scelta più conveniente, grazie anche agli attuali incentivi all'acquisto. Ma anche in assenza di incentivi, l'auto elettrica risulta competitiva grazie ai minori costi di gestione, che la rendono meno costosa di quanto si pensi. E dalle nostre proiezioni per il decennio in corso, risulta che l'auto elettrica diventerà la più conveniente praticamente in ogni scenario entro il 2025. Ragione per cui riteniamo importante che gli incentivi all'acquisto di vetture elettriche siano mantenuti fino a quell'anno, in modo da stimolare il mercato in attesa che la convenienza dell'auto elettrica sia consolidata ed evidente per tutti.

Inoltre, lo studio ha fatto emergere come l'auto elettrica possa diventare ancora più conveniente, rispetto alle altre alimentazioni, per chi la acquista usata. Infatti, chi nei prossimi anni acquisterà, come usate, le auto elettriche nuove di oggi, non solo guiderà auto con un minore impatto sull'ambiente, ma addirittura risparmierà rispetto alle altre alimentazioni. Pertanto, la sfida di riuscire a rinnovare il parco auto circolante immettendo una maggiore quota di auto elettriche oggi, potrà condurre a benefici a medio-lungo termine non solo per l'ambiente, ma anche per le tasche dei consumatori.

In conclusione, è bene ricordare che la nuova mobilità sostenibile non può ruotare intorno alla sola auto elettrica. Si tratta infatti di un mosaico composto da numerosi tasselli, come il potenziamento del trasporto pubblico, il supporto alla mobilità dolce, l'aumento dello sharing e, perché no, il consolidamento dello smart working come strumento per ridurre gli spostamenti quotidiani. L'auto elettrica è uno di questi tasselli e aumentarne la penetrazione nel mercato, colmando il gap che abbiamo con i principali Paesi europei, è una sfida da vincere.

*esperto di automotive di Altroconsumo



La Dacia Spring è la vettura elettrica più economica nel listino delle auto nuove di Quattroruote: parte da 19.900 euro per arrivare a 21.400 senza contare gli incentivi

LA SORPRESA DELL'USATO

La vita delle batterie non svaluta clamorosamente le elettrificate. L'esempio delle prime Prius vendute 20 anni fa

Nepppure sfregando la lampada di Aladino si può ipotizzare il valore di un'automobile nuova dopo qualche anno. Troppe le variabili in gioco. A quelle solite come chilometri, usura, deperimento del mezzo ultimamente si sono aggiunti gli spauracchi dei blocchi del traffico. Il paradosso si è visto a Roma quando il giorno stesso in cui era previsto il ritiro di un mezzo nuovo dal concessionario non lo si poteva in realtà utilizzare per la "domenica a piedi" di turno. Ecco allora che davvero spaventati, neo proprietari di diesel Euro 6 ipotizzano di passare all'elettrico temendo nel breve periodo di essere penalizzati da eccessive svalutazioni della loro auto. Ha senso? Siamo proprio sicuri che l'elettrico goda di svalutazioni nettamente inferiori? Non troppo. Prendiamo ad esem-

pio una vettura ibrida o full elettrica di tre anni. Nel caso in cui ci si presentasse dal concessionario per sostituirla verrà senz'altro detto per deprezzare il valore dell'usato che siamo circa a metà vita della garanzia sulle batterie data dal Costruttore. E che sostituire le batterie costa quasi quanto comprare l'auto nuova. Una mezza verità. Basti pensare alle prime Toyota Prius, la stragrande maggioranza circolano ancora oggi dopo vent'anni utilizzando le batterie originali. Ma il "va-

lutatore" di turno ha altre frecce al suo arco. Il modello nuovo equivalente al nostro gode probabilmente di maggior autonomia e necessiterà di tempi di ricarica inferiori. D'altra parte si sa la tecnologia fa passi da gigante velocemente, basti pensare che ogni anno esce un nuovo modello di Apple iPhone. Perché comprare un veicolo usato che anche se molto recente potrebbe essere già diventata vecchia? Ormai l'auto, secondo acquisto più importante dopo la casa, sta diventando

sempre più un bene usa e getta in cui forse sarebbe meglio considerare solo il pay per use su autovetture nuove. Ovvero una rata mensile a fronte dell'utilizzo quotidiano. Ma torniamo a parlare del valore residuo delle auto elettriche ed elettrificate. Va sottolineato che oggi chi compra un'auto nuova a zero emissioni gode degli incentivi che ne scontano il prezzo, e parecchio. Basti infatti pensare che c'è chi è riuscito a pagare una Tesla Model 3 circa 32.000 euro contro un listino di quasi 49.000 euro oppure una Renault Twingo electric circa 8.500 euro e infine una Hyundai Kona elettrica circa 30.000 euro contro un listino di 48.000. Prima o poi anche loro arriveranno sul mercato dell'usato e saranno dolori per tutti.

Fucini strada

Ché ci azzeccano Helbiz, azienda leader della micro-mobilità e i diritti Tv per trasmettere all'estero il campionato di calcio di Serie B? La domanda è legittima. Ma poi dai un'occhiata alle 20 piazze in cui si giocherà la Serie B e vedi che in 17 città i monopattini sono ancora off-limits... Il primo passo sarà quello. Se poi guardate i nomi dietro all'operazione Helbiz Media e trovate Emanuele Floridi, Matteo Mammi e Salvatore Palella, capirete che questo sarà davvero solo l'inizio.

m.a.c.

IL FOGLIO quotidiano
Direttore Responsabile: Claudio Cerasa
Vicedirettori: Maurizio Crippa (titolare)
Salvatore Merlo, Paola Peduzzi
Caporedattore: Matteo Matzuzzi
Redazione: Giovanni Battistuzzi,
Annalena Benini, Simone Canettieri,
Luciano Capone, Enrico Cicchetti, Nicol Flammini
Luca Gambardella, Michele Masneri, Giulio Meotti,
Giulia Pompili, Daniele Raineri, Roberto Raja
Marianna Rizzini, Maria Carla Sicilia,
Valerio Valentini, Piero Vietti
Giuseppe Sottile
(responsabile dell'insero del sabato)
Presidente: Giuliano Ferrara
Editore: Il Foglio Quotidiano società cooperativa
Piazza della Repubblica 21 - 20121 Milano
Tel. 06/589090.1
Testata beneficiaria dei contributi
di cui alla legge 7 agosto 1990,
n. 250 e dal decreto legislativo 15 maggio 2017, n. 70
Responsabile del trattamento dei dati
(D. Lgs 196/2003): Claudio Cerasa
Redazione Roma: via del Tritone 132, 00187 Roma
Tel. 06.589090.1 - Fax 06.58909030
Registrazione Tribunale di Milano
n. 611 del 7/12/1995
Tipografie
Monza Stampa S.r.l. Via Michelangelo Buonarroti, 153
20900 Monza (MB) - Tel: 039 28288201
STEC S.r.l. - Via Giacomo Peroni, 280
00131 Roma - Tel: 06 41881210
Distribuzione: Press-di Distribuzione Stampa e
Multimedia S.r.l. - Via Mondadori, 1
20090 Segrate (MI)
Concessionaria per la raccolta
di pubblicità e pubblicità legale:
A. MANZONI & C. SpA - Via Nervesa, 21
20139 Milano tel. 02.574941
Pubblicità sul sito: ADPLAY Srl Via Giulio Cesare
Procaccini, 33 20154 Milano adv@adplay.it
Arretrati Euro 3,00+ Sped. Post.
ISSN 1128 - 6164
© Copyright - Il Foglio Soc Coop.
Tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte di questo quotidiano
(testo e web) può essere riprodotta o pubblicata senza permesso.

la storia



Quattro icone del design italiano al museo dell'Adi dedicato al Compasso d'oro: la Ferrari Monza, la 500 originale del 1957 e quella del 2007 e la Fiat Abarth 1000 Bialbero

Il Compasso d'Oro, il massimo premio al design italiano, ha una nuova casa. Il suo museo, in via Bramante a Mi-

DI MICHELE MASNERI

lano, sorge in una ex centrale Enel, che ospita la collezione storica degli oggetti premiati dal lontano 1954, quando questa specie di Oscar ha cominciato a premiare i best of del disegno industriale. L'inaugurazione era inizialmente prevista per l'anno scorso, ma la pandemia ha fatto slittare il tutto. Ma adesso, tra caffettiere, sedie, lampade, il trionfo del made in Italy domestico ha finalmente il suo posto: in cui c'è anche molto spazio per la mobilità. "Del resto prima che fosse centrale elettrica l'edificio era un deposito di carrozze, quindi tutto torna", dice al *Foglio Mobilità* Luciano Galimberti, presidente dell'Adi, l'Associazione del disegno industriale che ogni due anni incorona un massimo di venti oggetti ("dai circa 150 che vengono nominati nell'anno intermedio e che a loro volta sono presi da 2000 prodotti selezionati. "E' un premio molto selettivo", dice Galimberti).

La mobilità, oggi settore centrale, anche per la rinascita delle città, vuol dire sempre meno auto. "Sono state in tutto undici premiate nei quasi settant'anni dal Compasso. Tra queste, oggi, esposte, la Abarth 1000 bialbero Zagato, Compasso d'Oro nel 1960, e la Ferrari Monza Sp1, premiata nel 2020. In sessant'anni è cambiato molto", dice Galimberti. "Intanto le dimensioni, che emergono dall'allestimento della mostra in corso, Uno a uno. La specie degli oggetti. Abbiamo messo uno accanto all'altro oggetti simili prodotti e premiati in epoche diverse. Perché rappresentano una narrazione. Si capisce molto come cambiano le esigenze. Per esempio la Cinquecento, esposta nella prima e nell'ultima versione. Questa è grande il doppio della originale. O appunto l'auto sportiva, che negli anni Sessanta era mille di cilindrata, oggi è seimila. Un'altra auto cambiata tanto è

MOBILITÀ FA RIMA CON DESIGN E CON IL COMPASSO D'ORO

*Nel museo milanese dell'Adi tanti oggetti legati alle due e quattro ruote
Il presidente Galimberti: "In tanti, compreso Gio Ponti si sono cimentati.
Poi alla bellezza si è aggiunta la funzione: e le idee sono diventate realtà"*

la Panda, che non è esposta per ragioni di spazio ma che si inserisce nel filone: la Panda di Giugiaro era un mezzo incredibile, con una serie di novità tecniche; dalle sospensioni a balestra, ai vetri non curvati, agli interni tessili. Un concentrato di tecnologia e spartanità che oggi è difficile trovare".

La Panda, Compasso nel 1981 e poi nel 2004, rappresenta anche un cambio di approccio nel design. "L'auto per il designer è sempre stata un tema difficile, ed era più che altro un esercizio di stile", continua Galimberti. "In tanti,

compreso Gio Ponti, si sono cimentati nel progetto di macchine, che di solito però non entravano in produzione. Ma a un certo punto è cambiato l'approccio, la complessità del veicolo è più svincolato dall'estetica. Non solo la bellezza ma anche la funzione, che potremmo dire civile". Certo a quarant'anni di distanza le due Panda e le due Cinquecento sono uguali solo di nome. Ma tutto si è ingrandito e modificato? Tutto è diventato più grande? "Non tutto: abbiamo fatto questo gioco anche per le sedie, per esempio, e come si può vedere le

sedie impilabili degli anni Ottanta erano molto larghe di sedere, oggi sono molto strette. I tavoli invece negli anni Cinquanta erano bassi, oggi sono alti. E' come se ci fossimo stretti e allungati". Al contrario la macchina di sicuro è ingrassata. "Oggi anche la piccola utilitaria è ricca", dice Galimberti. Forse anche per le dotazioni di sicurezza? Oggi auto come la Dyane o la R4, celebri ai tempi, forse non sarebbero più proponibili. "Non credo tanto", dice Galimberti. "Penso sia più una politica di marketing. E credo che una macchina spartana avrebbe

un gran successo anche oggi. Soprattutto tra i giovani. Ma c'è da dire che l'auto comune non è più il sogno com'era ai miei tempi. Mia figlia che sta per compiere 18 anni per esempio non è particolarmente interessata. C'è lo sharing, c'è un certo distacco dal possesso". E lei ne possiede una? "Ho un noleggio a lungo termine. La cambio ogni tre anni". Tra gli oggetti esposti che hanno a che fare con la mobilità ci sono anche le colonnine di ricarica dell'Enel che hanno vinto il Compasso l'anno scorso. "Perché mobilità vuol dire sempre più considerare

non solo l'oggetto che ti sposta da un punto A a un punto B, ma tutta l'infrastruttura che c'è intorno". Il Compasso riassume anche il modo in cui gli italiani si muovono. Cioè sempre meno su mezzi privati. "Per esempio, nel 1960 vennero premiati oltre alla Zagato 1000, il Flying Dutchman, una barca della Alpa, e l'aeroplano da turismo Falco F.8.L. della Aviamilano. Era il paese che si era messo in movimento, l'Italia del boom, che aveva voglia di muoversi individualmente. Ma negli anni successivi cominceranno a essere premiate anche soluzioni pubbliche". Quindi ecco il Compasso alla Metropolitana milanese nel 1964: il leggendario design della "Rossa", opera di Franco Albini, Franca Helg e Bob Noorda, e lì trionfano "sia l'idea del design come comunicazione integrata, perché la MM è il primo caso di identità coordinata 3d di un luogo, sia l'infrastruttura pubblica".

Oggi oltre alla metropolitana ecco monopattini, biciclette, l'impianto frenante in carbonio ceramico per vetture da strada di Brembo.

"La bicicletta, per esempio, è irriconoscibile. E' uno dei mezzi che è cambiato di più negli anni, con tante innovazioni: dalle ruote lenticolari senza raggi a quella oggi in fibra di carbonio. E poi le bici elettriche. Per la bici è un gran momento. "E" tornata protagonista, oggi, in relazione anche al dato climatico. Al Nord una volta si usava poco, ma adesso sta vivendo una seconda giovinezza". Specialmente a Milano, nella città che sta faticosamente uscendo dal Covid. Così l'Adi parteciperà all'avvenimento principale del ritorno alla normalità, il Salone del mobile, nella versione ideata da Stefano Boeri, prevista a settembre nei luoghi dell'Expo. "In concomitanza del Salone faremo un grande mostra a Rho e una serie di eventi al museo". La città si riprenderà? "Lo speriamo proprio. Siamo ottimisti. E soprattutto siamo progettisti. E dunque, oltre a lamentarci, è nostro dovere dare delle risposte plausibili ai problemi".

AROUND MOBILITY

Dal Mit al Meet: l'auto serve per valutare la sicurezza

Da Ratti a Internullo, ecco le ricette per migliorare le città del futuro: il primo passo sarà quello culturale

DI BERNARDO CIANFROCCA



Around Mobility: Maria Grazia Mattei, Marco Granelli, Carlo Ratti e Salvatore Internullo

però accessibile. "Il concetto di neutralità tecnologica è essenziale", sostiene Internullo, "non possiamo pensare di imporre la nostra visione senza offrire alternative". Da una parte, la curva della crescita di auto elettrificate si sta impennando. Secondo le stime di Internullo, oggi in Italia la loro vendita mensile è pari al 10 per cento sul totale dei veicoli venduti (fino al 2019 era il 2 per cento). Con questa tendenza e nuove agevolazioni politiche, come bonus e permessi per le Ztl, "entro il 2030 un'auto su due in Europa sarà elettrificata". Dall'altra, va incentivato anche il ricorso alla micro-mobilità, alla sua diversificazione e allo sharing. "L'utilizzo di biciclette e monopattini è in costante aumento", assicura Granelli, "è fondamentale che lo sia, soprattutto per tratti brevi".

La diffusione di questi mezzi per la riduzione delle emissioni inquinanti è solo una parte di un orizzonte più esteso. Automobili e compagnie possono essere anche piattaforma di raccolta di dati urbani, attraverso cui studiare le città e migliorarne la vivibilità. "I nuovi veicoli sono sempre più intelligenti, possiedono sensori che raccolgono ogni informazione", spiega Ratti. Uno dei suoi lavori al Mit mostra come una di queste macchine, percorrendo più volte un ponte, possa coglierne e misurarne le vibrazioni, dando indicazioni sul suo grado di pericolosità. "Abbiamo iniziato dal Golden Gate a San Francisco e stiamo proseguendo sia negli Usa che in Italia con Anas, si tratta di un metodo economico, un primo grado di analisi dal quale, in caso, partire per effettuare

controlli più severi". Auto che valutano la sicurezza delle infrastrutture su cui viaggiano, ma anche bus della spazzatura che a New York misurano la qualità dell'aria su tutta la superficie urbana. "Oggi si usano centraline i cui valori sono condizionati dalla posizione, con uno strumento mobile si ha un quadro più completo, soprattutto nelle zone più affollate". Le stesse vetture a guida autonoma non saranno un vezzo tecnologico, ma una chiave per concepire una città più a misura d'uomo. "Le nostre auto sono in sosta per il 95% del tempo, con una guida autonoma in grado di muoversi liberamente, potremmo ridurre i parcheggi e convertirli in spazi più utili per la comunità, aree relax o parchi", afferma Ratti.

Margini sterminati entro cui muoversi. Per raggiungerli, il primo step da compiere è culturale. Non considerare più l'automobile come fulcro della propria esperienza urbana, ma un elemento da integrare in un sistema variegato e, per questo, più sostenibile. "Le nuove generazioni", afferma Internullo, "lo hanno già capito".

La mobilità sta vivendo una rivoluzione, come col motore a scoppio. Per comprenderla, un laboratorio perfetto è il Meet, il primo centro internazionale di cultura digitale in Italia, aperto a Milano da pochi mesi. Inaugurato virtualmente lo scorso ottobre causa pandemia, quasi un atto di fedeltà al suo nome, tra le iniziative con cui si sta presentando dal vivo c'è Around Mobility. Un ciclo di appuntamenti partito il 9 giugno che, fino a ottobre, tratterà la transizione del trasporto urbano nell'era elettrificata e automatica. L'iniziativa è nata dalla partnership tra Peugeot Italia, rappresentata dal direttore generale Salvatore Internullo, e la fondatrice del Meet, Maria Grazia Mattei. L'ospite del primo incontro è stato Carlo Ratti, direttore del Senseable City Lab del Mit di Boston.

Presente anche Marco Granelli, assessore alla Mobilità di Milano: l'alleanza tra pubblico e privato serve a convincere i cittadini della necessità di un nuovo modo di muoversi in città. "It's time to change" è, non a caso, il claim dell'evento. La possibilità di cambiare deve essere

la tendenza

Dove eravamo rimasti con i Saloni dell'auto? Alla cancellazione della kermesse ginevrina nel marzo 2020: era il 28

DI MAURIZIO BERTERA

febbraio, pochi giorni prima che venisse giù il mondo: ora fa sorridere ripensare che tutti erano curiosi di vedere lo stato di salute dopo il mezzo flop del Salone di Francoforte 2019. Come sempre 'illimitato' per le Case tedesche ma con un mare di assenze: padiglioni con ampi spazi a disposizione, riempiti con un'inedita mostra di auto d'epoca e un po' di tutto, compresi i colossi della comunicazione. Che non siano più i saloni di una volta è certezza: troppo costosi per le Case (che infatti hanno iniziato a disertarli, senza drammi), sempre meno frequentati dal pubblico che da un lato non vive più spasmoticamente l'attesa del nuovo modello (effetto delle anticipazioni online) e dall'altro ragiona sul costo del viaggio, a meno di non vivere in prossimità della fiera. Si naviga a vista, ora più che mai. A Ginevra, dopo una rivoluzione organizzativa ed economica, è annunciata l'edizione 2022 dal 19 al 27 febbraio. Funzionerà? Intanto, ci sarà modo di verificare la situazione al Salone di Monaco dal 7 al 12 settembre: un mini-Francoforte per spazio e ambizione, dove ci saranno sicuramente le Case tedesche. Ma il resto è tutto da verificare. Fa riflettere sul tema il successo del recente MiMo, evento di popolo più che di addetti ai lavori: per tre giorni, migliaia di persone hanno scoperto gli ultimi modelli - sino a quel momento visti solo sui media - come le auto da sogno, in uno scenario inconsueto quale il centro di Milano, da Piazza Duomo a Piazza San Babila. L'hanno occupato pacificamente, suscitando le ire delle potenti tribù verdi (geniale, il sindaco Sala nel predicare un 'pragmatismo ambientalista') ma godendo del colpo di fortuna: è stato il primo evento delle ritrovate libertà, poco importa che il pubblico non era quello che prendeva l'auto per andare al PalaExpo ginevrino. "C'erano oltre 60 brand dell'auto e della moto che hanno esposto almeno un veicolo, in molti casi al debutto in pubblico dopo la presentazione in streaming - spiega il presidente e fondatore del MiMo, **Andrea Levy** che è anche



Al Milano Monza Motor Show erano presenti più di 60 brand di auto e moto che sono state esposte nei punti più iconici della città: da Piazza Duomo a Piazza della Scala, fino al Castello

MIMO E MOTOR VALLEY LA VIA ITALIANA AI SALONI

Il successo della rassegna milanese apre nuovi scenari per il futuro
Il professor Buzzavo: "Non basta vedere le auto solo su internet"
Duse di Alix Partners: "Va tutto ripensato, ma in chiave consumer"

collaboratore de *il Foglio Mobilità* - significa che il nostro format 'democratico' dove ogni espositore ha a disposizione una pedana uguale all'altra piace. E' l'opposto del concetto dei saloni prima del Covid-19 dove le differenze tra chi può spendere e chi no erano diventate esagerate, creando una separazione insensata". Levy, che ha spostato intelligentemente la kermesse dal Parco Valentino di Torino alla più ricettiva Milano, con Monza annessa, ha in mente lo spirito del Goodwood Festival of Speed ma sa bene che l'Italia è pianeta diverso (almeno per le auto e le moto). Il 'giochino' (serio, ma non è un salone semmai una bellissima esposizione all'aperto, gratuita) dovrà portare a qualcosa di più evoluto, con l'iconica Monza in

un ruolo importante e non limitato come nell'edizione appena conclusa che ha comunque registrato 57.835 scansioni totali dei codici QR delle vetture esposte a Milano, praticamente una ogni 4 secondi. Il MiMo, in definitiva, è un laboratorio interessante e molto 'automobilistico', di passione pura, che va contro l'auspicata trasversalità delle rassegne che ha riempito di automotive, le ultime edizione del CES a Las Vegas e iniziato a conquistare il Mobile World Congress di Barcellona. **Luca De Meo**, CEO del gruppo Renault, è fautore antico della filosofia. "Oggi metà del valore di un'auto è costituito da componenti elettroniche - sostiene - quindi è naturale organizzare rassegne dove le Case dialoghino strettamente con le aziende

di software". Forse non basta, ma è evidente che la crisi dei saloni arriva da lontano e non è stata causata, semmai aggravata, dalla pandemia. "Una quindicina di anni fa, è iniziato un effetto domino che ha portato alla situazione attuale - è l'opinione di **Leonardo Buzzavo**, professore associato del Dipartimento Management di Cà Foscari nonché fondatore e presidente di Quintegia - successivamente lo sviluppo esponenziale del digitale, la nascita di rassegne trasversali, la razionalizzazione dei costi ha innescato un ragionamento da parte delle Case sulla necessità o meno di partecipare. Prima guai a mancare perché andavano tutti, ma non appena qualcuno ha mollato, ecco che è partita la frana. Ma attenzione a considerare fi-

nita l'era dei saloni: al di là della crisi reale del mercato, mai come oggi si riscontra interesse da parte del pubblico, che si è accorto di vivere un cambiamento epocale e non si accontenta di vedere i modelli online. Gli appassionati amano ancora toccare le auto e appena possibile lo faranno ancora". Questo vale anche fuori dall'Europa: il Salone di Shanghai, svoltosi a metà aprile, non solo ha avuto una buona presenza di Case europee e americane oltre a quelle di casa, ma ha registrato - malgrado un duro regime di attenzione al distanziamento e ai numeri di ingresso - 810mila visitatori. Anche oltreoceano hanno fretta di tornare in pista: il Salone di New York, di solito fissato in aprile, non aspetterà il 2022 per

ripartire visto che è stato anticipato a fine agosto. E il famoso NAIAS che si teneva a Detroit si farà a fine settembre ma a Pontiac: grande spazio all'aperto, una pista di 2,4 km per dare l'ebbrezza di provare le auto e un nome che fa sorridere quale Motor Bella. Altro segnale dei tempi. "L'auto sta diventando un grande smartphone su quattro ruote, ma con una complessità ben superiore - sostiene **Dario Duse**, managing director di Alix Partners, la società che pubblica il Global Automotive Outlook - per questo i saloni vanno ripensati sempre più in chiave consumer, creando una sorta di grande 'paese dei balocchi' e togliendone l'antica sacralità. Al di là delle scelte organizzative, mi sembra che le Case erano più preoccupate di presentare un sacco di modelli, ormai in maggioranza ibridi o elettrici, ma non riuscivano a calamitare realmente l'attenzione. Erano troppi, spesso passavano inosservati pure ai media. Anche per questo, i costruttori più piccoli presenziavano solo al Palaexpo di Ginevra, molto 'concentrato' o ragionavano sempre di più sulle rassegne non tradizionali. Ecco perché sarà interessante vedere i prossimi scenari". A ben vedere, la strada offre due diramazioni. La prima a base di rassegne per gli appassionati storici (ma soprattutto da conquistare, vista la chiara difficoltà di vendere auto ai più giovani) incentrate sulla passione: un altro test a breve, sarà il Motor Valley Fest 2021 a Modena, dall'1 al 4 luglio, che sta diventando una cosa seria, avvolta nell'entusiasmo emiliano. Brand ambasciatore Massimo Bottura, vede coinvolte Case quali Ferrari, Maserati, Ducati, Lamborghini, Pagani, Dallara e tante start-up del settore: un festival 'diffuso' con format ibrido (fisico e digitale) tra la città ducale e i circuiti, con vasto spazio ai convegni ma anche auto da vedere. La seconda legata a eventi di 'contaminazione', che può voler dire specializzazione ma anche esibizione pura come avveniva alla Design Week milanese. Qui il focus era sullo stile, con soddisfazione per le Case e tanto pubblico, non per forza fissato con il volante. Certo, anche il futuro della Design Week è da decifrare, quindi siamo in buona compagnia.

ISPIRATI DALLA STORIA

Autodromo e Parco di Monza, il futuro va oltre il museo

"Vogliamo realizzare con Aci qualcosa di importante: un punto di riferimento della ricerca nel settore automotive"

DI LUCA DELLI CARRI

Corrado Manfredini ha 90 anni. Nel 1952 disputa alla sua prima gara, la Mille Miglia, durante la quale ha un incidente talmente spaventoso che il suo copilota perisce e lui si risveglia all'obitorio: lo credevano morto. Tornerà a casa in treno, dai suoi genitori che avevano ricevuto la notizia della sua scomparsa e lo accolgono sconvolti. Dopo avere rievocato questo e altri aneddoti di una lunga carriera di pilota gentleman, ha concluso così: "Lo sport è passione e la passione è vita".

Tre ragazzi, ai tavoli, lo guardano con aria incantata. Siamo in una sala del Saint Georges Premier, un ristorante all'interno del parco di Monza protagonista di un episodio poco noto: quando, nel 1965, il cinque volte campione del mondo di F1 Juan Manuel Fangio fece preparare in giardino un asado con carne fatta arrivare apposta dall'Argentina, per il suo manager Giambertone, gli uomini della Pirelli e altri amici e ospiti.

Erano appena concluse le riprese della pubblicità del Cinturato Pirelli, con Fangio alla guida di un'Alfa Romeo Giulia GTC sulla pista d'alta velocità. Quello stesso anno, Manfredini partecipava alla prima Mille Miglia. Chiomeli di Monza, che fino al 1969 si disputò (follia) su un percorso di 10 chilometri che comprendeva pista Stradale e Sopraelevata. Il suo compagno di corsa era Dimitri Nabokov, figlio dell'autore di Lolita.

Intrecci della storia, per arrivare a dire che il passato continua a essere fonte di ispirazione per il futuro. Infatti, l'indomani, il Club Italia, una delle più blasonate e attive associazioni di appassionati di auto e moto che tra l'altro ha organizzato l'evento del Saint Georges Premier, ha portato sull'anello dell'alta velocità quat-



Le Dallara del Club Italia in parata sulle sopraelevate dell'autodromo di Monza (Wolfango)

tro delle dieci Dallara Stradale che compongono l'ultima serie speciale e limitata del Club (la prima è stata la Lancia Delta HF Integrale nel 1992). Una pista gloriosa e la massima espressione della tecnologia applicata al piacere di guida. "Il nostro obiettivo è mantenere vivo lo spirito di un tempo, che si nutiva di passione, con eventi che coinvolgono le nuove generazioni", spiega Luca Morazzoni, vice presidente del Club Italia. "Perciò non guardiamo soltanto indietro, alle auto storiche, ma a quei prodotti che rappresentano lo stato dell'arte e al contempo parlano il linguaggio delle emozioni, come la Dallara Stradale, la Maserati MC20 o anche la Toyota GR Yaris".

In questo contesto il ruolo del Parco di Monza, come quello degli altri

grandi polmoni verdi europei vocati all'automobilismo, Goodwood, il Nürburgring, il North e South CarFest inglese, diventa centrale. "L'autodromo è sport, passione, tecnologia, un luogo nel quale dovranno coabitare un museo e un centro ricerche per la mobilità sostenibile", racconta Fabrizio Sala, assessore Ricerca e Innovazione di Regione Lombardia che presiede l'Accordo di Programma per la valorizzazione del complesso Villa Reale e Parco di Monza, un investimento di 55 milioni di euro. "Vogliamo realizzare con Aci qualcosa di importante per l'autodromo, che deve diventare un punto di riferimento della ricerca nel settore automotive, grazie alla collaborazione di aziende quali Brembo, Bosch, Magneti Marelli, Pirelli. Allo stesso tempo, per la Villa Reale c'è il progetto di una scuola di alta formazione artistica e musicale, mentre nel Parco immaginiamo laboratori e alloggi per gli studenti universitari".

l'intervista

Energica Motor Company spa è il primo costruttore di moto elettriche supersportive Made in Italy, naturalmente di stretto rito

DI FABIO TAVELLI

emiliano nel meraviglioso distretto modenese. Energica, inteso come aggettivo e nella sua migliore accezione, è decisamente Livia Cevolini, ingegnere meccanico di formazione e oggi amministratore delegato di un'azienda che è costruttore unico nel mondiale di moto elettriche, che sono "powered by Energica" dal 2019.

Ingegnere, il contratto con Dorina lo rinnoverete?

"Ci dobbiamo incontrare per parlare del futuro. Il contratto è in essere fino al 2022 incluso. Onestamente mi ritengo abbastanza soddisfatta. Credo che si potrebbe fare meglio, ma abbiamo avuto delle difficoltà che abbiamo comunque superato insieme. Potrebbe essere interessante anche mettere la nostra attenzione su altro".

Perché il mercato delle due ruote è meno maturo?

"Il motivo principale è il mercato stesso. Ci sono volumi diversi, ci sono degli "zeri" di differenza, ci sono ordini di grandezza di differenza e quindi gli investimenti sono differenti. E' normale che nel mondo delle due ruote ci sia un gap di tempo di sviluppo e di innovazione. Il mondo delle quattro ruote si può permettere di investire di più perché ha numeri più grandi. Questo vale per la motorizzazione tradizionale, non solo per l'elettrico. Se guardiamo alla tecnologia che c'è su una moto e la confrontiamo su quella esistente sull'auto c'è un abisso. E non perché non ci sono tecnologie che si potrebbero utilizzare anche sulle due ruote ma perché con un mercato minore vengono fatti investimenti minori. Noi di Energica non facendo "benzina" ci siamo trovati avvantaggiati perché non ci siamo scontrati con nessuno".

La questione "elettrico sì o no?" è anche una questione culturale oppure è solo una sovrastruttura mentale?

"Dipende dalla maturità dei mercati. Dove il mercato della moto è maturo, dove è molto capillare e ha una forte tradizione, penso a Spagna, Italia e Germania, ovviamente c'è più difficoltà ad abbracciare il nuovo perché c'è una forte tradizione. C'è più reticenza nel prendere in considerazione qualcosa di cui mi fido meno perché lo conosco meno. Invece in mercati come meno tra-



Linda Cevolini, ingegnere meccanico, dal 2009 è a capo del progetto Energica e dalla sua costituzione amministratore delegato della società che ha la sua sede a Modena

L'INGEGNERE CHE PARLA CON LE MOTO (ELETTRICHE)

Linda Cevolini, ceo di Energica: "Noi facciamo sportive, top di gamma chi passa alle due ruote elettriche, poi non torna più indietro. Con l'intelligenza artificiale vi faremo dialogare con il vostro mezzo"

dizionali, con meno legami, in generale l'innovazione viene presa più velocemente e con uno spirito pionieristico che aiuta la diffusione di nuove tecnologie innovative. Se guardiamo al nord Europa, una zona che ha minore tradizione sulla motorizzazione a benzina (non perché non corrano, basta vedere Assen per comprendere che c'è forte tradizione ma non ci sono grandi costruttori lì che hanno guidato il mercato) essendoci un approccio più aperto verso l'innovazione troviamo mercati che automaticamente arrivano prima verso il nuovo. Poi ci sono le cosiddette locomotive, i mercati che trainano. Come la California, dove c'è una amplissima percentuale di pubblico che è innovatore, si sente più avanti se innova per primo, se cavalca per primo l'innovazione. Lì c'è un approccio esattamente opposto".

Ingegnere Cevolini, i millennials sono una risorsa? Perché pare che ai ragazzini non interessino

auto e moto come alle generazioni precedenti...

"Quando ero ragazzina non vedevo l'ora di aver 14 anni per il motorino. Ora i ragazzi fanno folle per gli smartphone. L'approccio verso le due ruote è cambiato molto. Chi oggi avvicina il mondo delle moto non lo fa più perché è di moda. Ma perché gli piace l'idea di libertà. La libertà si sposa benissimo con il concetto di ecosostenibilità. La libertà di vivere un'esperienza più immersiva. L'uomo che oggi ha 50 anni era appassionato prima di motorini e poi di moto e quindi ha continuato ad andare in moto e quasi sicuramente continuerà ad andare in moto, a benzina se in Italia e invece con l'elettrica se è come i californiani perché è incuriosito da qualcosa di nuovo. Il ragazzino non ha interesse a prendere lo scooter o la moto. Lo fa solo se è estremamente innovativo e vicino alla tecnologia di cui lui oggi è appassionato. E cioè il cellulare,

il digitale, la connettività continua, avere a disposizione una quantità infinita di dati ed avere un'esperienza diversa da quella della moto tradizionale".

Le aziende, non solo la vostra, puntano molto sul concetto di "vivere un'esperienza". In moto però ci si può distrarre meno rispetto all'auto...

"La moto offre l'esperienza di sentire il mondo intorno, di non essere chiuso in un abitacolo. Se sei all'aperto e senti tutto quello che ti sta intorno, allora lo vivi diversamente. Chi passa alla moto elettrica non torna più indietro perché se torna indietro si rende conto di tutte quelle cose che con l'elettrico erano belle e diventano di colpo brutte. Noi facciamo moto sportive, moto top di gamma. I nostri clienti, in Italia e all'estero, vogliono la moto sportiva italiana. Vogliono prestazioni. Senza quella non viene nemmeno preso in considerazione. L'elettrico, che può avere presta-

zioni anche superiori, offre molto di più. Hai un'esperienza più appagante perché senti ciò che hai intorno. Poi ci sono tutta una serie di tecnologie che su un veicolo più digitale riesci ad integrare più velocemente".

Mi fa qualche esempio?

"A parte la connettività a lungo raggio c'è la possibilità di avere sul cellulare, o comunque in cloud, tutta una serie di dati sul percorso e informazioni molto interessanti da poter condividere con amici o anche sui social. In più c'è il discorso dell'artificial intelligence e la possibilità di parlare con il veicolo. Stiamo sviluppando una app che integra un codice di intelligenza artificiale che consente tramite gli auricolari di poter parlare con la moto, di avere una serie di informazioni. Si parte da una serie di domande prefissate, tipo sul miglior percorso possibile, sui punti di ricarica, su un ristorante che può intrigare. La tecnologia per-

metterà un dialogo ancora più profondo grazie al fatto che l'intelligenza artificiale è più semplice da sviluppare su un veicolo digitale, che molte informazioni le possiede già nella sua centralina. Che è molto più complicata rispetto a quella di una moto a benzina. Pensate che la nostra Vehicle Control Unit che abbiamo sviluppato noi internamente ha più linee di codice di uno Space Shuttle. La moto a benzina è una moto. Punto. Una moto elettrica è come una navicella spaziale. E' un altro prodotto, un'altra esperienza".

La questione della ricarica è e resta il problema numero uno?

"E' e sarà così finché la rete non sarà capillare come lo è per i distributori di benzina. In Olanda stanno iniziando ad esserci stazioni di ricarica rapida ogni 50 km. Oggi per ricaricare una nostra moto elettrica da zero siamo sotto i 40 minuti. Considerando che normalmente non ci si ferma quando si è completamente a zero i tempi di solito sono tra i 15 e i 20 minuti per riavere la massima carica. Che sono i tempi normali di sosta che un motociclista fa dopo 200 km. Beve un caffè, fa un salto al bagno e intanto la moto si carica".

Ingegnere Cevolini, mi conferma che non vi occuperete di produrre moto più piccole?

"Per motorizzazioni più piccole, che necessitano per essere economicamente sostenibili di volumi molto grandi, abbiamo deciso un approccio più sinergico. Ovvero legarci ad altre realtà che sono più brave di noi a fare grandi numeri. Credo molto nelle sinergie, nelle collaborazioni per mettere a terra i cavalli in cui tutti sono bravi. Ognuno ha un'attività nella quale riesce meglio. Noi facciamo meglio alta tecnologia".

Il mercato che risposte sta dando?

"Il mercato tira. Tantissimo. Il problema è al solito la supply chain e i trasporti. Ci sono problemi di approvvigionamento di materie prime in tutti i settori. E' un peccato perché potremmo cavalcare meglio questa onda".

Prossime sfide?

"Sul prodotto ne abbiamo in campo una molto interessante. L'importante è riuscire a vedere i campi dove si può innovare. Ma sempre in maniera molto pragmatica, con i piedi per terra e arrivandoci al momento giusto, con il pricing giusto, con la distinta base giusta. I sogni vanno bene ma poi devono diventare realtà".

LA NOVITA'

Piaggio lancia One, il suo scooter a emissioni zero

Svelato su TikTok, destinato ai più giovani. Avrà probabilmente la possibilità di estrarre la batteria per la ricarica

La globalizzazione e la velocità impressionante con cui corrono notizie e informazioni ai giorni nostri hanno cambiato, fra le altre cose, anche i modi tradizionali con i quali le aziende comunicavano con la stampa e il pubblico. E' successo, quindi, che per l'anteprima del molto atteso e chiacchierato nuovo e-scooter della Piaggio, lo One, l'azienda di Pontedera abbia scelto di ricorrere al diffusissimo social media TikTok per raggiungere il pubblico più giovane e ad uno stringatissimo comunicato stampa per i media. Le informazioni contenute nelle poche righe diffuse da Piaggio su questo prodotto esclusivamente elettrico, infatti, sono davvero poche. Si può osservare dalle foto pubblicate che lo scooter è davvero grazioso e accattivante con un look molto moderno, essenziale, ma comunque ricercato e personale come è lecito attendersi da un mezzo disegnato in Italia e con lo stemma Piaggio. Le livree bicolore delle foto ne sottolineano certamente

lo stile sbarazzino e l'intenzione di attirare il gradimento dei giovani e di quanti siano più attenti allo stile. Si sa che l'One sarà biposto con tanto di pedane estraibili per il passeggero e che disporrà di un capiente vano sottosella. Anche l'elettronica sarà molto curata e potrà contare, ad esempio, di sistema keyless per l'avviamento, di un display digitale a colori che cambia tonalità a seconda delle condizioni di luce, di due diverse mappature del motore elettrico, per poter scegliere se utilizzare le piene prestazioni o risparmiare energia per prolungare l'autonomia, e infine di fari full LED. Piaggio ha comunicato che l'One sarà disponibile in due versioni, una omologata ciclomotore e l'altra proposta



Ecco One il nuovo scooter elettrico di Piaggio: arriverà sul mercato all'inizio di luglio

come motociclo e dunque più potente e adatta anche ad affrontare strade extraurbane. Pochissimo altro è stato svelato dalla casa che produce la Vespa, compresa quella elettrica. La ciclistica, osservando le foto, sembra abbastanza tradizionale e sembrerebbe che le ruote dell'One siano da 12 pollici, una dimensione adatta all'impiego cittadino ma forse meno a proprio agio su strade più aperte. Staremo a vedere in attesa di poter toccare con mano questo e-scooter Piaggio costruito negli stabilimenti dell'estremo oriente della holding italiana che dovrebbe arrivare da noi verso la fine di giugno o, più probabilmente, nelle prime settimane di luglio in conseguenza anche della ormai nota crisi di approvvigio-

namento delle componenti elettroniche, soprattutto microprocessori, che sta pesantemente condizionando tutti i produttori di veicoli a due e quattro ruote. Alcuni "rumors" fanno presumere che il Piaggio One potrà giovare dello swapping delle batterie che dovrebbero essere estraibili e dunque facili da ricaricare anche a casa o in ufficio durante le proprie attività domestiche o lavorative. Del resto Piaggio, proprio su questo aspetto della tecnologia, è coinvolta in una partnership con altri importanti costruttori di moto e scooter. Al momento non è dato sapere quale sarà il motore elettrico che equipaggia l'One non se ne conoscono i livelli di potenza e di efficienza che verranno comunicati solo quando questo interessante e-scooter sarà effettivamente disponibile anche da noi. Anche i prezzi non sono ancora resi noti ma è lecito pensare che saranno allineati alla fascia alta del segmento ma comunque assai meno esclusivi di quelli della Vespa-E.

mobilità in arrivo

DS4 + DS9 LA FORMULA DEL LUSO FRANCESE CHE PIACE IN ITALIA

Il nostro è il secondo mercato per il brand di Stellantis

L'ammiraglia che mancava offre il top anche come tecnologia

La tecnologia dell'eleganza". In LDS Automobiles la chiamano così perché rende benissimo l'idea della gamma del brand francese

DI ALFONSO RIZZO

oggi entrato nel Gruppo Stellantis. Dalla DS3 alla DS9, fino alla DS4 appena presentata staticamente, DS Automobiles rappresenta in tutto e per tutto la visione del lusso alla francese che piace tanto a noi italiani (siamo il secondo mercato dopo la Francia, ovviamente). Lo abbiamo messo alla prova con la DS9. "Silence, on voyage"! I progettisti di DS Automobiles hanno dato fondo a tutto il loro savoir faire per creare l'ammiraglia che mancava. DS9 E-Tense rappresenta il pinnacolo del lusso, dell'eleganza, del comfort e della sicurezza su quattro ruote del gruppo Stellantis. Per quanto il segmento delle berline di lusso sia sempre stato presidiato dalle case tedesche, è bello sapere che da oggi esiste un'alternativa. Piaccia o non piaccia, la DS9 E-Tense è una bella ammiraglia, un po' leziosa forse, ma con i fonda-



DS9 E-Tense berlina di lusso del Gruppo Stellantis è già ordinabile da 55.200 euro

mentali che servono per attrarre l'attenzione di clienti esclusivi disposti a mettere in gioco lo status quo. Con i suoi quasi cinque metri di linee scultoree, l'ampio e comodo abitacolo e tutte le più recenti tecnologie in tema di sicurezza, propulsione e comfort, DS9 E-Tense entra nel gotha dell'automobile con una proposta convincente.

DS9 vuole farsi notare. L'ampia mascherina cromata, le maniglie a filo delle portiere che compaiono quando riconoscono lo smartphone del proprietario e la il fre-

gio cromato che divide il cofano motore in due richiamando la Déesse del 1955 sono chiari segnali distintivi rispetto alla teutonica concorrenza. Le cromature delle cornici dei finestrini, il fregio posteriore, le mostrine nel paraurti che disegnano scarichi squadrati e la firma luminosa in stile DS completano un design pulito e curato in ogni minimo dettaglio. La linea del tetto rastremata e spiovente conferisce poi a DS9 E-Tense una linea quasi da coupé resa possibile grazie ad una lun-

ghezza complessiva di quasi cinque metri. Ma è soprattutto a bordo che si respira il savoir faire degli artigiani francesi nel rendere l'abitacolo un vero salotto confortevole e accogliente, anche nei posti posteriori dove presto viaggeranno, tra gli altri, capi di stato francesi e dignitari cinesi.

Il comfort di marcia è assicurato da sistemi di assistenza all'avanguardia come il sistema sospensivo predittivo DS Active Scan Suspension che regola il molleggio in base alle asperità dell'asfalto analizzate da una telecamera frontale. DS9 E-Tense può vedere di notte e guidare automaticamente mantenendo la distanza dall'auto che la precede e la carreggiata di marcia attivo fino a 180 km/h (guida assistita di livello 2). Il pacchetto di sistemi ADAS DS Safety comprende anche il Driver Attention Monitoring, l'Active Led Vision, la sorveglianza degli angoli ciechi, la frenata automatica d'emergenza e il riconoscimento esteso dei cartelli stradali. C'è anche il DS Driver Attention Monitor per prevenire i colpi di sonno.

Sviluppata sulla nuova piattaforma EMP2, DS9 E-Tense è disponibile esclusivamente con powertrain ibrido plugin e trazione integrale con due livelli di potenza: 225 e 360 Cv. Il motore endotermico è il collaudato 4 cilindri PureTech di 1,6 litri da 180 Cv abbinato a un motore elettrico da 110 Cv in grado di percorrere fino a 50 km nel ciclo WLTP in modalità zero emissioni grazie alla batteria agli ioni di litio da 11,9 kWh. Ricaricando regolarmente le batterie si possono percorrere oltre 65 km con un litro di benzina emettendo soltanto 35 g/km di CO2.

La prima Volvo tutta elettrica

La XC 40 Recharge mette lo sprint alla solita sicurezza



Della prima Volvo Elettrica, la XC 40 Recharge, abbiamo già parlato. Adesso però l'abbiamo anche provata e possiamo raccontare di una vettura che unisce alle classiche doti della Casa Svedese (sicurezza, solidità, concretezza) uno sprint che le dà un tocco di modernità. Nei prossimi cinque anni, Volvo Cars introdurrà una vettura completamente elettrica ogni anno, perseguendo l'obiettivo di portare al 50% la quota di vetture solo elettriche sul totale di vendite globali entro il 2025. XC 40 Recharge è un biglietto da visita eccellente con oltre 400 km di autonomia e 408 cv (l'85% ricaricabile in 40 minuti). A partire da 46.955.

Lexus Nx, evoluzione della specie

Ibrida plug-in spinta da un motore a benzina e due elettrici



Più lunga di 20 mm, più larga di 20 e alta di 5, il nuovo Lexus NX introduce un nuovo design esterno ed interno, miglioramenti dinamici, connettività evoluta e livelli più elevati di sicurezza, comfort e praticità, e la prima motorizzazione ibrida plug-in Lexus. Abbinata a un motore termico a benzina di 2,5 litri a due motori elettrici alimentati da una batteria ricaricabile agli ioni di litio da 18 kWh. Il motore elettrico posteriore aggiuntivo consente di realizzare la trazione integrale permanente portando la potenza massima a 306 CV, con un'accelerazione 0-100 km/h in poco più di 6", pur con emissioni di CO2 stimate a meno di 40 g/km e consumi inferiori ai 3 l/100 km.

Le gomme diventano sostenibili

Pirelli è il primo costruttore con la certificazione FSC



Pirelli è il primo costruttore di pneumatici a produrre una linea di pneumatici sostenibili certificati FSC (Forest Stewardship Council). Progettati per equipaggiare la Bmw X5 xDrive45e Plug-in Hybrid, gli P Zero da 22 pollici sviluppati secondo la filosofia Pirelli Perfect Fit sono realizzati con gomma naturale e rayon ottenuti da piantagioni FSC e consentono al Sav Bmw di scaricare a terra i 394 Cv di potenza e 600 Nm di coppia massime in tutta sicurezza, pur garantendo bassi consumi ed emissioni, oltre ad un'autonomia 100% elettrica superiore a 80 km WLTP grazie alla bassa resistenza al rotolamento.

SMART DIVENTA GRANDE E DISEGNA IL SUV

Dalla partnership con i cinesi di Geely nascerà il primo crossover figlio della city car

Sarà elettrico con almeno 300 km di autonomia e verrà svelato dopo l'estate

Smart cresce, strizza l'occhio alla Cina del colosso Geely e attacca la spina all'idea di evolvere l'intera gamma, aggiungendo

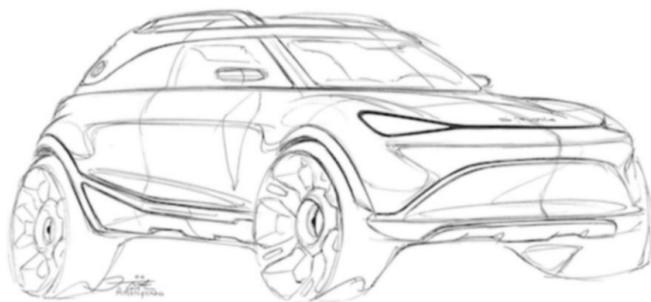
DI PAOLO MATTEO COZZI

do un inedito e-suv all'offerta diventata famosa per quelle city-car così... smart, appunto.

Il lancio sul mercato del primo crossover Smart previsto per l'autunno 2021, una novità figlia oltretutto della partnership al 50% con la Holding cinese proprietaria di Volvo, Polestar, Lotus e Proton, coincide con il proposito di creare un'intera serie di veicoli urbani elettrici premium.

Anticipato da un paio di bozzetti, alcune indiscrezioni e qualche conferma, sarà più grande e maturo del concetto minimale reduce to the max che negli anni Ottanta animò Nicolas Hayek nella volontà di contaminare l'industria automobilistica con la medesima filosofia dei suoi orologi essenziali, colorati, economici. Il patron della Swatch voleva appunto realizzare una vettura piccola, semplice ma efficiente, pop e colorata, in grado di rispondere alle esigenze di una mobilità che stava rapidamente cambiando. Si rivolse a Volkswagen, ma l'affare non si fece. Poi, nel 1994 Mercedes accettò la sfida dando vita alla Smart, in circolazione dal 1998 e diventata negli anni ForTwo e ForFour.

Oggi il paradigma della mobilità è a un nuovo punto di svolta,



Il primo bozzetto dell'e-Suv di Smart che, ideato in collaborazione con i cinesi di Geely, verrà svelato al Salone di Monaco di settembre e andrà poi sul mercato nel 2022

così la popolare vetturessa passa per la Repubblica Popolare Cinese con l'intento di cambiare passo e pensare ancora più in grande. L'appuntamento è al Salone dell'auto IAA che trasloccherà da Francoforte a Monaco di Baviera, dove a settembre sarà svelato il concept. Per la versione definitiva del crossover elettrico ForSuv dovremo aspettare l'anno venturo, anche se già oggi s'intuisce l'intenzione di modificare radicalmente il linguaggio stilistico, con il compito specifico di aprire un nuovo segmento di mercato. Il posizionamento sarà al di sotto delle entry level

elettriche etichettate EQ, il brand Daimler dedicato interamente all'elettrificazione, proprio per non cannibalizzare gli investimenti sui modelli controllati direttamente e al 100% dal costruttore tedesco, mentre il palcoscenico di riferimento della nuova partnership è chiaramente quello internazionale, Cina in testa. Più di un indizio è la piattaforma elettrica SEA su cui sarà realizzato, cioè la stessa condivisa per le prossime Volvo XC20 e Lynk&Co Zero. Logiche di macro-scala, d'altronde mezza Smart è cinese, da quando nel 2019 Daimler ne ha ceduto il

50% a Geely.

Largo quindi a nuovi modelli in grado di soddisfare ogni più contemporanea fissazione digitale (sostenibilità, interconnessioni, illuminazione hi-tech), nonché di stile. L'idea è infatti quella di catturare attenzione, quindi clienti, in ambienti nuovi e territori inesplorati, raggiungendone il favore attraverso le forme e dimensioni più desiderate. Crossover e suv sono e restano in cima alle classifiche di gradimento praticamente in tutti i mercati, senza considerare poi che l'elettrificazione, oggi, è la condizione minima necessa-

ria per entrare nella nuova mobilità. Largo quindi a dimensioni generose (per una Smart), la lunghezza presunta è circa 420 cm per assicurare spazio sufficiente a cinque passeggeri, oltre a una discreta autonomia stimata in circa 300 chilometri. Il primo crossover Smart entra così direttamente in scia alla MINI Countryman, cui contenderà i favori del pubblico. Come? Evidentemente oggi per compiacere questo tipo di clientela non basta più fare leva sulla spinta emozionale del retrò, anzi: oggi si deve mettere nel mirino il futuro, meglio se attraverso

una dotazione elettronica di tutto rispetto per consentire continuità con le attività quotidiane, fuori e dentro l'auto. Gli interni sono ancora top secret, ma da un modello in orbita Mercedes è facile aspettarsi un sistema infotainment di grandi dimensioni, per esempio una variante ad hoc dell'MBUX.

Addio invece Tridion, la mitica cellula di sicurezza che ha sagomato lo stile Smart fin dal primo giorno, assente in questa nuova era come pure il tipico "sorriso" del frontale. Il team di designer capitanato da Gordon Wagener gli ha preferito una presenza imponente, in linea con gli stilemi contemporanei dominati dalla firma luminosa full led "tirata" da fanali sottili che corrono da un lato all'altro del musetto. Spariscono anche i pannelli di plastica utilizzati per le portiere e altri richiami al passato, anche se l'eredità stilistica di Smart sarà comunque garantita da superfici tondeggianti e colori a contrasto, cui però si sommeranno elementi tipici dell'offroad come grandi ed evidenti passaruota, protezioni sotto i paraurti, ruote di grandi dimensioni e mancorrenti sul tetto. "Abbiamo l'occasione di reinventare il marchio rendendolo cool e sexy e non più solo carino e giocoso", ha detto il responsabile dello stile Mercedes Gordon Wagener al magazine britannico Autocar. E come dargli torto: già a una prima analisi, a quasi 25 anni Smart è proprio diventata grande.

scenari

Se chiedete all'amministratore delegato di una grande casa automobilistica quali sono le sue principali preoccupa-

DI EUGENIO CAU

zioni per il 2021, e forse anche per un bel pezzo di 2022, è certo che parte della risposta conterrà la parola "microchip". Siamo abituati ad associare questi piccoli componenti elettronici ai computer, agli smartphone e agli altri aggeggi digitali, ma ci si dimentica spesso che ormai le automobili sono eleganti computer su quattro ruote: i microchip sono fondamentali, e lo stanno diventando sempre di più. Servono a fare praticamente di tutto, da operazioni semplici come i comandi per alzare e abbassare i finestrini elettrici a quelle più complesse come la gestione dei computer di bordo, dei sistemi di guida assistita, dei vari dispositivi di sicurezza. È stato calcolato che in media i componenti elettronici costituiscono ormai il 40 per cento del valore di un'automobile - e i microchip ne sono la parte più importante: senza di loro, l'elettronica non funziona, e più le automobili diventano sofisticate, più la centralità dei chip aumenta. Ecco, il problema che probabilmente inquieta gli amministratori delegati del settore è che di microchip non ce n'è abbastanza. Dall'inizio dell'anno si è verificata in tutto il mondo una grave crisi produttiva nell'industria dei microchip, che ha colpito tutti i settori, ma ha riguardato in particolar modo l'industria dell'auto, provocando tagli alle stime di produzione, perdite in borsa, aggiustamenti dei bilanci e perfino qualche problema per i consumatori. Cominciamo cercando di capire perché i microchip mancano, e poi arriviamo all'industria dell'auto, e a perché è stata più penalizzata di altre.

Possiamo elencare tre ragioni principali per cui dall'inizio dell'anno i microchip scarseggiano in tutto il mondo: la pandemia da coronavirus, la guerra commerciale tra Cina e Stati Uniti e la sfortuna. Il fatto che dalla primavera dell'anno scorso buona parte della popolazione mondiale sia stata costretta a causa della pandemia a vivere e lavorare dentro casa ha



La produzione di automobili è stata rallentata dalla mancanza di microchip: in media i componenti elettronici costituiscono ormai il 40 per cento del valore di un'auto

CACCIA AI MICROCHIP CHE BLOCCANO LE AUTO

In media i componenti elettronici costituiscono ormai il 40 per cento del valore di un'automobile: la mancanza di questa componente sta mettendo fortemente in crisi la produzione in tutto il mondo

portato a un enorme aumento delle vendite di apparecchi elettronici. Computer, tablet, smartphone, televisori, console: il mondo aveva bisogno di apparecchi elettronici pieni di microchip per lavorare e svagarsi a casa, e la domanda è aumentata sensibilmente. Quando poi, grazie alla buona riuscita della campagna vaccinale, le economie mondiali hanno cominciato a riaprire e riavviato la produzione, la domanda di microchip ha praticamente subito un'impennata.

Anche la guerra commerciale con la Cina cominciata dall'ex presidente degli Stati Uniti Donald Trump ha avuto effetti negativi, perché ha tagliato fuori dalle catene di approvvigionamento diverse

aziende cinesi produttrici di microchip e ha reso più complicato il commercio e lo scambio di materie prime e tecnologie. Questi fattori eccezionali (enorme aumento della domanda in un contesto di pandemia globale e di guerra commerciale) hanno messo una grandissima pressione sull'industria che produce i microchip, e questo ha creato un grosso problema, perché si tratta di un'industria per niente flessibile, che ha poche risorse di rispondere in maniera rapida alle sollecitazioni del mercato. Per produrre microchip, infatti, sono necessari investimenti giganteschi, infrastrutture di alto livello e know-how, tutte cose che richiedono anni per essere messe in pratica. E benché esi-

stano numerose aziende in tutto il mondo che producono microchip, la stragrande maggioranza della fabbricazione globale è in mano soltanto a tre società: l'americana Intel, la sudcoreana Samsung e il leader incontrastato del mercato, la taiwanese TSMC. Si tratta di enormi multinazionali che investono ogni anno miliardi in infrastrutture e ricerca, ma appunto: la produzione di microchip si muove lentamente, e davanti all'esplosione della domanda le aziende non sono riuscite a tenere il passo.

Ci si è messa anche la sfortuna, dicevamo. In particolare TSMC ne ha avuta parecchia, perché soltanto dall'inizio dell'anno i suoi stabilimenti sono stati colpiti da: due focolai

di coronavirus, un'inondazione e poi un periodo di siccità così grave da mettere a rischio le riserve d'acqua, fondamentali per la produzione. Tutti questi eventi hanno bloccato o in alcuni casi perfino rallentato la produzione di microchip.

Ora, in questa situazione poco piacevole, le case automobilistiche sono state quelle che ne hanno risentito di più. Non sono state certamente le uniche - avete provato negli scorsi mesi a comprare una PlayStation 5? - ma la produzione dell'auto ha alcune caratteristiche che la rendono più vulnerabile. Anzitutto, ha poco potere contrattuale sul mercato dei chip, perché gran parte dei suoi ordini riguardano quelli meno potenti e costosi: si stima

che il settore dell'auto utilizzi soltanto il 10 per cento della produzione globale di microchip, e per questo i produttori tendono a dare la precedenza a ordini più grossi e ricchi. Infine, è stato fortemente penalizzante anche il fatto che la gran parte delle case automobilistiche abbia scarsissimo inventario perché utilizza una catena dell'approvvigionamento "just in time": durante il lockdown, le industrie attive in altri settori hanno fatto scorta di microchip, e quando le fabbriche automobilistiche hanno finalmente riaperto si sono accorte troppo tardi che chip erano in gran parte finiti, o scarseggiavano.

La scarsità di microchip ha provocato a partire dall'inizio dell'anno diversi problemi nel settore, anzitutto negli Stati Uniti, dove Ford, GM e altre grandi case hanno annunciato la chiusura temporanea o la riduzione degli orari in diverse fabbriche, ma anche in Europa. Per fare due esempi molto noti: Volkswagen a marzo aveva prodotto 100 mila automobili in meno rispetto a quanto previsto, mentre Stellantis nel primo trimestre dell'anno ha avuto una perdita produttiva di 190 mila unità, tutto a causa della carenza di microchip. A rendere particolarmente odiosa la situazione c'è il fatto che la domanda non mancherebbe: i consumatori sono ansiosi di comprare auto nuove, ma le case automobilistiche faticano a trovare i componenti per costruirle. Questo ha portato a un allungamento dei tempi di consegna, e in alcuni casi anche a un ritocco al rialzo dei prezzi delle auto. Ci sono stati anche diversi effetti collaterali: per esempio, poiché scarseggiano le auto nuove, i consumatori hanno cercato altrove, e il mercato delle auto usate ha subito un'impennata mai vista.

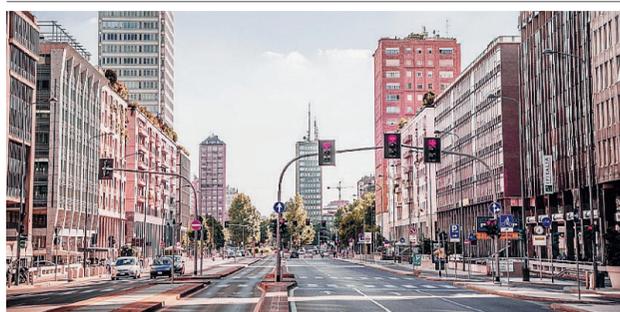
La buona notizia è che, secondo molti esperti, benché il fenomeno della carenza di microchip probabilmente durerà ancora un paio d'anni, a causa del tempo necessario per adeguare la capacità produttiva, le sue conseguenze peggiori si potrebbero attenuare già nella seconda metà del 2021, e il mercato potrebbe infine tornare stabile - dopo pandemie, alluvioni, guerre commerciali e siccità.

LA PROPOSTA

Il parcheggio adesso si paga con una semplice app

Con EasyPark anche in Italia tutto a portata di un clic. E presto un device renderà tutto automatico

DI MARCO ZAPPA



A Milano si può già parcheggiare pagando la sosta scaricando la app di EasyPark

È una semplice app per pagare il parcheggio. Una app "globale", la più diffusa al mondo. Dal 1° giugno 2021 EasyPark Group acquisisce completamente Park Now Group, leader mondiale di servizi digitali di parcheggio, diventando il punto di riferimento a livello mondiale nei campi di servizi digitali di parcheggio, ricarica di veicoli elettrici e mobilità in generale.

Giuliano Caldo, general manager di EasyPark Italia, ingegnere aerospaziale con un entusiasmo lavorativo contagioso, ci racconta come è nata l'idea di avere un'app digitale per poter gestire il parcheggio della propria auto. Tutto deriva dall'intuizione e dalla necessità pratica di sostituire la scomodità del tagliando sosta e di recarsi alla colonnina per il pagamento; oltre che poter gestire il minutaggio della propria sosta pagando effettivamente i minuti consumati, oppure potendo allungare la propria sosta accendendo direttamente all'app senza doversi recare nuovamente al par-

cheggio per la sostituzione del tagliando. Con l'applicazione si ha la possibilità di accesso ad un vastissimo database di informazioni, non solo utili per il privato, ma anche per chi gestisce le aree di sosta e i comuni stessi. Capire quali sono gli orari di maggior congestione della sosta per determinati quartieri, segnalare all'utente le zone più densamente frequentate e poter direzionarlo in aree con più facilità di parcheggio. Immediatezza visiva attraverso una cromia (verde-giallo-rosso) per poter individuare in maniera più rapida ed efficace il parcheggio sulla mappa. Il tutto a vantaggio di una mobilità generale migliorata. Attualmente sono più di

500 le città coperte dall'app EasyPark (distribuite in maniera omogenea in tutta Italia) e oltre 2.200 città in 20 paesi del Mondo. Stiamo parlando di un 18-20 per cento dell'utilizzo in Italia dell'App, con una crescita continua e un'aspettativa di utilizzo del 90 per cento, come in Danimarca.

Il general manager Giuliano Caldo parla di mobilità non ideologica ma basata sui fatti, di promuovere una mobilità cittadina più sostenibile, con possibilità di estendere le potenzialità dell'App con innumerevoli idee a servizio dell'utente. "Siamo di fronte a un cambio di passo che vede nel digitale un'opportunità per migliorare la vita dei cittadini" dichiara. Ma qual

è il vero successo di EasyPark rispetto alla concorrenza? Caldo ci spiega che risiede proprio nella specificità di occuparsi solo del pagamento della sosta, in questo modo si punta alla semplicità ed alla chiarezza di funzionamento fornita all'utente. L'app è gratuita e il costo della sosta varia da città a città.

Presto in Italia la possibilità anche di un "on board device", ovvero la sosta si accende e si spegne automaticamente appena noi parcheggiamo l'auto e poi successivamente ripartiamo, già attiva in Olanda. Digitalizzare la sosta innesca un circolo virtuoso, che va a impattare positivamente sul benessere della collettività: meno stress, più tempo, più dati, mobilità più intelligente. La digitalizzazione della sosta, fino a qualche anno fa prerogativa dei paesi del Nord Europa, ora è diventata una realtà anche nel nostro Paese: da nord a sud, dalle grandi città ai piccoli centri urbani. In tutta semplicità. EasyPark, Easy Life.

NUOVO BEVERLY 300



**Hai un usato? Lo supervalutiamo fino a 500 euro*.
Inclusi 12 mesi di copertura contro furto, incendio e rapina**.**

PROMO IN COLLABORAZIONE CON



info su piaggio.com

PIAGGIO®

Offerta valida per veicoli immatricolati entro il 31/07/2021. *Promozione valida presso la rete di concessionari ufficiale Piaggio aderente all'iniziativa permutando un vecchio ciclomotore o motociclo marciante dotato di regolare documentazione, a fronte dell'acquisto di un nuovo Piaggio Beverly 300cc Euro 5. Il valore della supervalutazione è di 300€ se il veicolo permutato ha una cilindrata uguale o inferiore a 125cc. Se il veicolo permutato è di cilindrata superiore a 125cc, il valore della supervalutazione è di 500€. Non cumulabile con eventuali ulteriori promozioni proposte dal concessionario. Maggiori info su www.piaggio.com **L'offerta include, senza alcun onere economico aggiuntivo a carico del cliente, la possibilità di usufruire di una copertura assicurativa di durata annuale relativamente al veicolo acquistato. La polizza assicurativa sarà stipulata con UnipolSai Assicurazioni S.p.A., con premio interamente a carico di Piaggio & C. S.p.A. a copertura del danno totale conseguente a Incendio, Furto e Rapina. L'attivazione deve essere richiesta al momento dell'acquisto del veicolo presso il concessionario/rivenditore autorizzato aderente all'iniziativa. Prima dell'attivazione della copertura assicurativa, consulta le condizioni di assicurazione riportate sul Modulo di attivazione disponibile presso i concessionari ufficiali Piaggio.

 **FINANCIAL SERVICES®**
PIAGGIO