

Auto elettrica, boom investimenti ma diffusione limitata

Crollo diesel causa aumento CO2, timori per filiera

DELL'INVIATO FRANCESCO FABBRI MILANO

29 OTTOBRE 2019 11:56



Morte dei motori diesel, resurrezione di quelli a benzina e attesa dell'elettrico per tutte le tasche: sono questi, in sintesi, i dati messi in evidenza dal Global Automotive Outlook presentato da AlixPartners nell'ambito del Forum Automotive in corso a Milano. Gli investimenti delle case automobilistiche sull'elettrico, si legge, sono sempre più consistenti ma la penetrazione è decisamente limitata. Nel contempo, il crollo dei diesel ha favorito le vetture a benzina, con un deciso aumento di CO2. Il quadro è impietoso: i motori a gasolio, che equipaggiavano il 50% delle vetture e dei veicoli commerciali leggeri, sono già adesso crollati al 36% (dato 2018) e si ridurranno al 10% nel 2030. Già nel 2025 è previsto un'esangue 19%. Secondo lo studio, gli investimenti complessivi delle case automobilistiche sull'elettrico raggiungeranno i 225 miliardi di dollari nel 2023, con un'offerta di modelli in Europa che passerà dagli attuali 62 modelli (ibridi plug-in ed elettrici) a oltre 230. La diffusione di vetture elettriche però, è destinata nel breve periodo a rimanere limitata e il repentino calo delle motorizzazioni diesel è andato finora a favore di vetture a benzina. "Di questo passo - spiega lo studio - sarà difficile raggiungere gli obiettivi di emissioni medie delle flotte imposti per il 2020 (95 gr CO2/km) e il 2025 (81 gr/km) con conseguente impatto negativo sui conti delle case costruttrici.

"Sono obiettivi fin troppo ambiziosi - è il grido d'allarme comune, con un chiaro cenno alla gestione politica dell'intera vicenda - rispetto alla sostenibilità delle tecnologie attuali".

La rivoluzione elettrica - è l'altro timore - potrebbe produrre anche un potenziale calo del 20% dei ricavi per concessionarie e officine di autoriparazione, in virtù del progressivo spostamento a vetture elettriche con costi e frequenza di manutenzione sensibilmente ridotti. Senza contare che il comparto diesel è fonte di lavoro per In Italia nel 2025 i diesel saranno soltanto il 36%, in continua discesa (16% nel 2030), a tutto vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche si attesteranno all'8% (13% considerando anche le ibride plug-in) Tutto nero, allora? Dipende: rispetto

agli scorsi 9 anni, si prospetta una ripresa dell'industria automotive ancorché appena accennata. Il timore vero è quello della 'marginalità', che i fornitori vedono in netta contrazione. Aumento dei volumi, dunque, ma pochi profitti. Per l'after market, il problema è che l'elettrico richiede meno manutenzione, con tutto quello che ne consegue.

Lo studio sottolinea anche come l'industria automobilistica si appresti ad attraversare 'un deserto del profitto' a causa degli investimenti per il passaggio all'elettrico e all'autonomo, degli obiettivi di riduzione della CO2 e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale. Alzando lo sguardo al mondo, è infatti evidente il cambiamento del panorama. La Cina, negli ultimi 8 anni driver della crescita, si appiattirà sull'1,6%. L'Europa resterà stabile, gli Usa anche. Si affaccia prepotente l'Asia meridionale, zona con margini di sviluppo molto ampi. Attesa una ripresa del mercato in Sud America, in sofferenza negli ultimi anni. Il mercato del futuro, insomma, cresce poco e il 'motore' non sarà più la Cina ma l'Asia del Sud. In Italia, area da 2 milioni di vetture vendute l'anno su oltre 40 mln di circolanti, il mercato resterà piatto ma cambierà il tipo di vettura. Si consolida la scelta di Suv e crossover, che erodono il settore delle auto compatte: questo comparto scenderà dal 50 al 40 per cento.

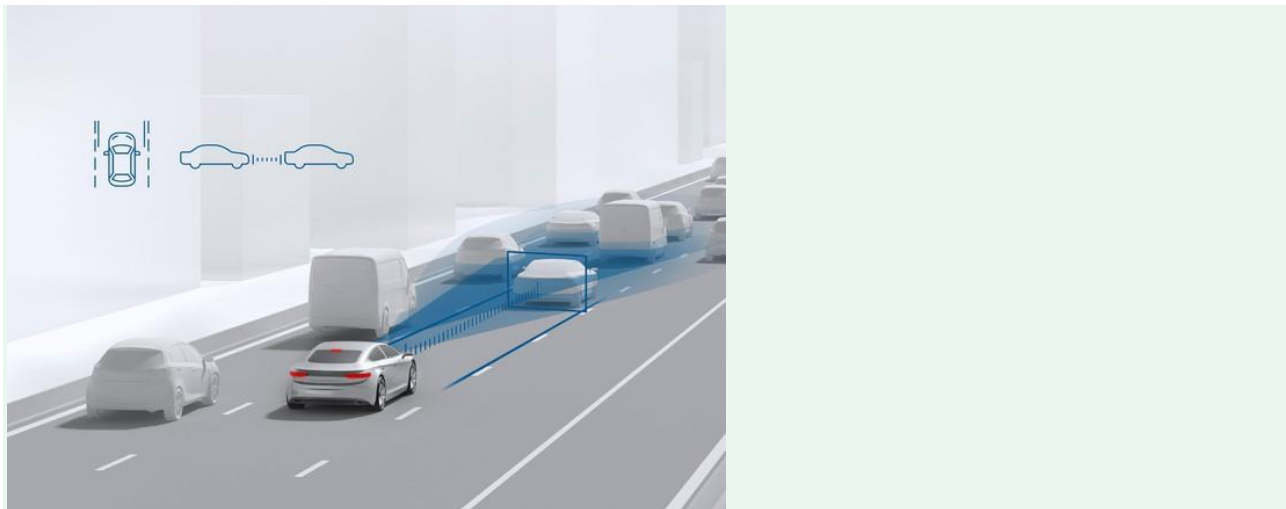
RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA

Incidenti ridotti fino al 38% con sistemi assistenza guida

Ricerca Aci-Bosch: 'Per auto vecchie, rischio aumenta del 50%'

REDAZIONE ANSA MILANO

29 OTTOBRE 2019 12:26



Con i sistemi di assistenza alla guida gli incidenti diminuiscono fino al 38% e un veicolo con più di 15 anni ha quasi il 50% di probabilità in più di rimanere coinvolto in un grave sinistro rispetto a un'auto immatricolata negli ultimi due anni. E' il risultato di una approfondita ricerca Aci-Bosch presentato al Forum AutoMotive in corso a Milano.

Nel dettaglio: i modelli più costosi, dai 30mila euro in su e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida, sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi. La ricerca, basata sui dati delle scatole nere di 1,5 milioni di veicoli nel 2017 e 1,8 milioni nel 2018, valuta l'efficacia specifica di alcuni ADAS e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Senza dubbio, si evince, questi sistemi riducono il rischio di incidentalità. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10.

Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata è ancora limitata: solo 1 veicolo su 5 dispone di questa tecnologia di serie, pur essendo la tecnologia disponibile per il 75% dei modelli.

"C'è un'evidente correlazione fra età del veicolo, dotazioni di sicurezza e rischio di incidentalità", sottolinea Giuseppina Fusco, Presidente della Fondazione Caracciolo - che ha realizzato la ricerca e vice presidente di Automobile Club d'Italia. "Esiste infatti - prosegue Fusco - un'accentuata esposizione al rischio dei veicoli più vecchi e dal prezzo di listino più basso". La soluzione proposta è "accelerare il processo di messa in sicurezza delle auto, garantendo che le tecnologie per la

sicurezza siano sempre presenti, indipendentemente dalla loro fascia di prezzo".

"I sistemi di assistenza alla guida - è la considerazione di Gabriele Allievi, Amministratore Delegato Bosch Italia - rappresentano un importante passo avanti verso la mobilità a zero incidenti. Negli ultimi anni - sottolinea - gli standard di sicurezza hanno ricoperto un ruolo sempre più importante nella scelta dell'auto da acquistare. E vige anche l'obbligo europeo - ricorda Allievi - di dotare di ADAS tutti i modelli di nuova omologazione a partire dal 2022. I veicoli omologati prima di quella data - conclude - avranno tempo fino al 2024 per adeguarsi al nuovo regolamento europeo".

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA



Sicurezza stradale, premio Dekra al prefetto Sgalla

Al Forum Automotive, menzione speciale per Volvo per cinture

REDAZIONE ANSA MILANO

29 OTTOBRE 2019 13:59



Celebrare l'impegno della Polizia di Stato e sottolineare l'importanza delle cinture di sicurezza nel 60mo anniversario dalla loro realizzazione: queste le motivazioni dei premi assegnati da Dekra nell'ambito del Forum Automotive in corso a Milano.

Il Dekra Road Safety Award è stato assegnato al prefetto Roberto Sgalla, già direttore centrale delle specialità della Polizia di Stato. Menzione speciale a Volvo Cars, in qualità di azienda del settore che ha contribuito a rendere più sicuri i viaggi in auto.

"Sgalla - ricorda Toni Purcaro, presidente di Dekra Italia - rappresenta una figura importante nel mondo della sicurezza stradale ed emblematica dell'impegno della Polizia di Stato in quest'ambito". La menzione speciale a Volvo Cars prende spunto dal sessantesimo compleanno della cintura di sicurezza a tre punti: realizzata da un ingegnere della Casa svedese, Nils Bohlin, fu subito messa a disposizione di tutti i produttori. "L'impegno della nostra azienda - sottolinea Roberto Lonardi, capo della comunicazione di Volvo Auto Italia - non si è mai interrotto.

Perché ancora prima di parlare del futuro dell'auto, bisogna pensare al futuro della sicurezza in auto".

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA



Auto: investimenti in elettrico 225 mld Usd in 2023

MF-Dow Jones News

29/10/2019 17:37 MILANO (MF-DJ)--"Sono sempre piu' consistenti gli investimenti delle case automobilistiche sull'elettrico, raggiungeranno globalmente la cifra di 225 miliardi di dollari nel 2023, con un'offerta di modelli in Europa che si ampliera' passando dagli attuali 62 (ibridi plug-in ed elettrici) a piu' di 230; la penetrazione di vetture elettriche e' destinata per ora a rimanere limitata e il repentino calo delle motorizzazioni Diesel e' andato finora a favore di vetture a benzina. Di questo passo sara' difficile raggiungere gli obiettivi di emissioni medie delle flotte imposti per il 2020 (95 gr CO2/km) e il 2025 (81 gr/km) con conseguente impatto negativo sui conti delle case costruttrici". Sono questi i principali trend emersi dal Global Automotive Outlook presentato dalla societa' globale di consulenza aziendale AlixPartners, dal titolo "Nuova mobilita', vecchie sfide". La rivoluzione elettrica, tuttavia, potrebbe produrre anche un potenziale calo del 20% dei ricavi per concessionarie e officine di autoriparazione, in virtu' del progressivo spostamento a vetture elettriche con costi e frequenza di manutenzione sensibilmente ridotti. In Italia nel 2025 il peso dei motori diesel sara' del 36%, in continua discesa (16% nel 2030), a tutto vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche si attesteranno all'8% (13% considerando anche le vetture ibride plug-in). Lo studio sottolinea anche come l'industria automobilistica si appresta ad attraversare un "Un deserto del profitto" a causa degli investimenti per il passaggio all'elettrico e all'autonomo, degli obiettivi di riduzione della CO2 e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale. Questo il quadro illustrato da Dario Duse, Managing Director, nel corso della tradizionale tavola rotonda con la filiera della mobilita' organizzata alla vigilia di **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilita' a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora. Il Global Automotive Outlook di AlixPartners, alla sua 16ma edizione, fotografa i principali trend in atto nel mercato automotive mondiale e la previsione delle sue linee di sviluppo, evidenziando come l'industria automobilistica stia per entrare in un "deserto del profitto" a causa del doppio effetto della massiccia spesa per i programmi di nuova mobilita' (C.A.S.E. Connected Autonomous Shared Electrified), a cominciare dagli investimenti per i nuovi veicoli elettrici, e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale. I profitti delle Case Auto hanno gia' evidenziato segni di deterioramento e da qui al 2023 potrebbero ridursi ulteriormente in maniera significativa, mentre l'industria ha iniziato una fase di ristrutturazione che si prevede possa ulteriormente accelerare soprattutto per i fornitori che non operano nelle nuove tecnologie e per gli impianti di produzione dei motori a combustione tradizionali. Lo studio rivela che la spesa destinata dalle case automobilistiche per l'elettificazione della loro gamma raggiungera' la cifra di 225 miliardi di dollari al 2023, e che l'offerta si ampliera' notevolmente passando in Europa dagli attuali 62 modelli (ibridi plug-in ed elettrici) a piu' di 230. Nel frattempo, secondo la ricerca, l'industria investira' altri 48 miliardi di dollari tra oggi e il 2023 per lo sviluppo delle tecnologie dei veicoli autonomi. Il paradosso e' che nonostante gli ingenti investimenti, la penetrazione di vetture elettriche e' destinata per ora a rimanere limitata (il repentino calo delle motorizzazioni diesel e' andato finora a favore di vetture a benzina), mentre continua il trend di incremento delle versioni SUV per cui il livello medio di emissioni di CO2 (grammi per kilometro) in realta' ha smesso di crescere, rendendo gli obiettivi del 2020 (95 gr CO2/km) e del 2025 (81 gr/km) di fatto quasi irraggiungibili per i costruttori, con il risultato di incidere ulteriormente in maniera negativa sui profitti dell'industria a causa delle significative multe che potrebbero arrivare se non fossero rispettati i suddetti limiti. L'impatto dell'auto elettrica su concessionari e officine: ricavi -20%. La rivoluzione dell'auto elettrica avra' anche un forte impatto su concessionari e sulle officine di riparazione a livello globale che dovranno affrontare un calo fino al 20% dei ricavi e una riduzione del 20% del margine lordo, considerato che il 35% della manutenzione programmata per i veicoli odierni (con motori diesel o a benzina) scomparira' nel medio e lungo termine con la progressiva elettificazione del parco circolante. Al fine di mantenere la redditivita', sottolinea lo studio, i concessionari dovranno esaminare criticamente la loro struttura dei costi attuali e cercare nuove fonti di reddito. Per quanto riguarda in particolare il mercato italiano, lo studio prevede che le

vendite di auto nel nostro Paese rimarranno sostanzialmente stabili intorno a 2,1 milioni di unità. E se nel 2018 il 51% delle autovendute in Italia montavano motori diesel, già nei primi mesi del 2019 la quota del Diesel è scesa sotto al 45% a sostanziale vantaggio della motorizzazione a benzina. Nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030) ma a vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche saranno pari all'8% delle nuove immatricolazioni. "Due sono le sfide principali che l'industria sta cercando faticosamente di risolvere. La prima è rappresentata dal rebus dei nuovi costi legati alla trasformazione del business, sviluppando soluzioni alternative che consentano di attraversare il "deserto del profitto" guidato dalla combinazione di trasformazione tecnologica, normativa e stagnazione della domanda", commenta Dario Duse, Managing Director di AlixPartners. "La seconda, il raggiungimento degli obiettivi dei limiti delle emissioni imposti dall'Europa entro il 2030. Obiettivi, a nostro avviso, estremamente ambiziosi rispetto al punto di partenza dei livelli medi di emissioni: oggi il livello medio in Europa è pari a 118 gr di CO2 per km, con una curva di diminuzione che è frenata anche dalla riduzione delle motorizzazioni Diesel. Gli obiettivi a 95 gr CO2 per km del 2020 e ancora più gli 81 e 59 gr CO2 per km previsti per il 2025 e 2030 possono essere avvicinati solo attraverso una forte discontinuità rispetto al passato, il che implica un aumento molto rilevante dei veicoli elettrificati che oggi hanno margini negativi o bassi".com/cce(fine)MF-DJ NEWS

SICUREZZA

Forum Automotive

Sgalla: Codice superato, va riscritto interamente



Redazione Online

Publicato il 29/10/2019



“In Italia manca una visione globale sul tema della sicurezza stradale, ci si muove solo sulla base di fasi emergenziali e della ricerca di consenso. L’attuale Codice della strada, datato addirittura 1992, è superato dall’evoluzione della mobilità. Non basta riformarlo, ma serve una legge delega che consenta di arrivare a un nuovo codice tarato sulle nuove forme di mobilità e microbilità”.

L’allarme è stato lanciato oggi a Milano da Roberto Sgalla, ex direttore del servizio di Polizia Stradale, in occasione della consegna del premio Road safety award di Dekra Italia nel corso del Forum Automotive. Secondo Sgalla, devono essere riviste le pene, garantendone la certezza, prevedendo in particolare la sospensione della patente per i comportamenti più pericolosi, in particolare quelli legati all’uso degli smartphone. “Solo così”, ha sottolineato, “si potranno contrastare seriamente i numeri già oggi allarmanti di 600 pedoni e 350 ciclisti morti ogni anno, senza contare le 3.300 vittime degli oltre 172.000 incidenti che si verificano sulle nostre strade. I costi sociali legati agli incidenti stradali ammontano a 17 miliardi di euro. Un costo oggi insopportabile”.

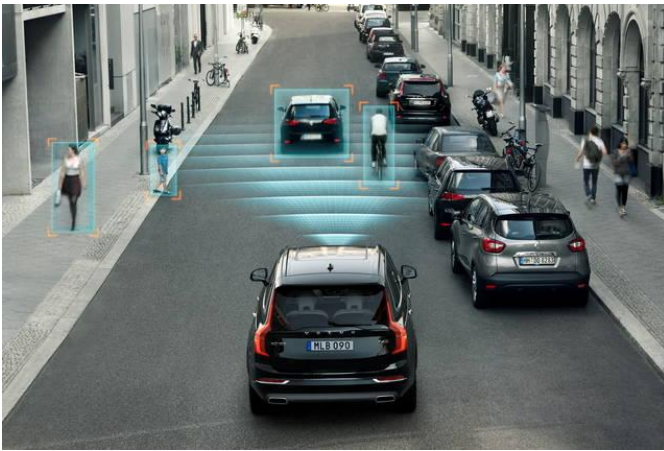
Agenzia per la sicurezza stradale. L’allarme sui troppi morti e feriti registrati annualmente sulle nostre strade, è stato rilanciato anche da Paolo Gandolfi, ex deputato e relatore della legge dell’omicidio stradale, secondo il quale anche l’Italia, come altri paesi europei, dovrebbe dotarsi di un’Agenzia nazionale per la sicurezza stradale, competente non solo sulle infrastrutture ma su tutto ciò che ha un impatto sulla sicurezza, cioè veicoli, tecnologie e conducenti.

Gli aiuti alla guida riducono gli incidenti

di Redazione online

Publicato 29 ottobre 2019

Secondo una ricerca dell'Acì in collaborazione con la Bosch sono in grado di diminuire l'incidentalità del 38%.



DATI RILEVATI - Secondo lo studio condotto da **ACI** e **Bosch**, e presentato al ForumAutoMotive, i dispositivi di avanzati di assistenza alla guida (comunemente noti come **ADAS**) sono fondamentali per diminuire il numero degli **incidenti**. Questi sono, per esempio, la frenata automatica, il mantenimento della corsia di marcia o il cruise controll adattativo che accelera e sterza in (quasi) autonomia. Inoltre, i risultati dicono inoltre che esiste un'accentuata esposizione al rischio di incidentalità dei veicoli più vecchi e dal prezzo di listino più basso. Lo studio ([qui](#) i risultati completi) si basa sui dati provenienti dalle "scatole nere" di un campione di 1,5 milioni di veicoli nel 2017 e di 1,8 milioni nel 2018, e, considerando i chilometri percorsi dalle vetture (nel periodo di riferimento rispettivamente 11,5 miliardi di km nel 2017 e 13 miliardi di km nel 2018) analizza l'esposizione al rischio di diversi modelli di auto vendute in Italia.

PIÙ VECCHIE, PIÙ RISCHI - Dall'indagine emerge, oltre al fatto che gli ADAS **diminuiscono l'incidentalità**, che un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un sinistro grave rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I dati raccolti inoltre evidenziano che i modelli più costosi, con prezzo di listino medio pari a 30.000 euro e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida, sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro (e quindi dotati di meno sistemi di assistenza) sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi. Stando a quanto riportato nello studio, tra gli ADAS,

quello che ha una maggiore incidenza è il sistema di assistenza alla frenata; modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste.

GLI OBBLIGHI DELLA UE - Nonostante questa tecnologia faccia ormai parte delle dotazioni dei veicoli di fascia medio-bassa, la sua diffusione è ancora limitata; del campione analizzato solo **1 veicolo su 5** dispone di questa tecnologia di serie. Ricordiamo che l'Europa per migliorare la sicurezza del parco auto circolante ha imposto l'obbligo di dotare di un equipaggiamento di sistemi di assistenza alla guida tutti i modelli di nuova omologazione che saranno introdotti sul mercato a partire dal 2022. I veicoli omologati prima di quella data, avranno tempo fino al 2024 per adeguarsi.

L'auto elettrica fra cinque anni viaggerà in 230 modelli, ma non basterà a far partire le vendite

martedì, 29 ottobre 2019



Le case automobilistiche stanno investendo moltissimo sull'elettrico, un mercato che però potrebbe "non partire" nei prossimi cinque anni, con una diffusione limitata nonostante sia stato calcolato che in questo periodo, l'offerta di modelli in Europa possa ampliarsi fino a passare dagli attuali 62 (ibridi plug-in ed elettrici) a oltre 230. Il che significherebbe, qualora le previsioni si avverassero, che il bilancio dell'operazione auto elettrica, in termini economici, potrebbe essere pesantemente in rosso con scarsi ricavi a fronte di fortissimi investimenti, destinati a toccare globalmente quota 225 miliardi di dollari nel 2023. "Un deserto del profitto", come i protagonisti del Global Automotive Outlook AlixPartners (evento, giunto alla sua 16a edizione, che fotografa i principali trend in atto nel mercato automotive mondiale e la previsione delle sue linee di sviluppo) hanno definito il "passaggio" all'alimentazione elettrica, frutto del doppio effetto della massiccia spesa per i programmi di nuova mobilità Case, Connected autonomous shared electrified) e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale. Un quadro chiaramente illustrato da Dario Duse, managing director di AlixPartners, nel corso della tradizionale tavola rotonda con la filiera della mobilità organizzata alla vigilia di #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora e che ha evidenziato come nonostante gli ingenti investimenti, la penetrazione di vetture elettriche sia destinata per ora a rimanere limitata, con il repentino calo delle vendite di auto diesel andato finora a favore di vetture a benzina. Una rivoluzione dunque per ora "fallita", quella dell'auto elettrica, il cui avvento porterà comunque a una "rivoluzione" in molte attività legate all'auto. Un esempio? "L'impatto sui concessionari e sulle officine di riparazione che dovranno affrontare un calo fino al 20 per cento dei ricavi e una riduzione del 20 per cento del margine lordo, considerato che il 35 per cento della manutenzione programmata per i veicoli odierni (con motori diesel o a benzina) scomparirà nel medio e lungo termine con la progressiva elettrificazione del parco circolante" si legge nello studio che sottolinea come "all fine di mantenere la redditività, i concessionari dovranno esaminare criticamente la loro struttura dei costi attuali e cercare nuove fonti di reddito". "Alla luce dei dati illustrati da AlixPartners emerge in modo lampante che chi legifera lo fa senza tenere conto della realtà", è stato il commento di Pierluigi Bonora, promotore di #FORUMAutoMotive – "In pratica, i provvedimenti vengono sempre più spesso presi sull'onda dell'emotività e fortemente contagiati dalla demagogia. E così, se da una parte si cerca di accelerare sul fronte delle motorizzazioni elettriche, dall'altra si rischia di creare non pochi danni all'industria dell'auto. E a pagare il "deserto di profitti", palesato dallo studio di AlixPartners, sono e saranno soprattutto i lavoratori. Le rivoluzioni si fanno, ma per gradi e

soprattutto all'insegna della realizzabilità nei tempi indicati. L'industria è pronta ad affrontare la svolta, e lo dimostra nel concreto tutti i giorni aggiungendo sempre quel qualcosa in più, ma è il resto che procede al rallentatore, per vari motivi, nel recepire il cambiamento. E qui affiorano nuovamente i limiti di questa Unione europea, dove tutti vanno ancora per proprio conto e non esiste, anche nell'ambito della mobilità "green", una volontà comune e basata su come procedere in mondo omogeneo. Non è da sottovalutare l'allarme lanciato da AlixPartners".

Mercato auto: boom di investimenti sull'elettrico

Di [Junio Gulinelli](#) martedì 29 ottobre 2019

Secondo AlixPartners nel 2023 gli investimenti globali per la mobilità green raggiungeranno 225 miliardi di dollari



È sempre difficile vedere chiaramente nei momenti di cambio. La grande transizione dell'industria automobilistica verso l'elettrificazione è in piena fase di attuazione e sul futuro a breve termine c'è incertezza. *AlixPartners* ha provato a fare un'analisi oggettiva dell'attuale situazione del mercato auto in piena fase di cambio, presentando i risultati in occasione del *Forum AutoMotive*. A risaltare in maniera evidente tra i dati presentati è soprattutto un grande paradosso: in un momento in cui gli investimenti sull'elettrico raggiungono il loro picco (si prevede che nel 2023 arriveranno a un totale di 225 miliardi di dollari) le motorizzazioni a benzina ritornano al primo posto nelle vendite in Europa.

La demonizzazione del diesel continua a far crollare le vendite delle motorizzazioni a gasolio. In Italia secondo *AlixPartners* nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa fino ad arrivare a quota 16% nel 2030. Per il momento a giovarne sono appunto i benzina, nel futuro a medio termine la scelta dei diesel si sposterà probabilmente sulle motorizzazioni micro-ibride attualmente in arrivo sul mercato (per lo più a benzina), ibride e ibride plug-in. L'elettrico vero, quello a zero emissioni, tarderà almeno altri 5 anni a penetrare significativamente nel mercato. Entro il 2023 si prevede che l'offerta di veicoli elettrificati si amplierà notevolmente passando in Europa dagli attuali 62 modelli (ibridi plug-in ed elettrici) a oltre 230 modelli. Nel frattempo, secondo la ricerca, l'industria investirà altri 48 miliardi di dollari tra oggi e il 2023 per lo sviluppo delle tecnologie dei veicoli autonomi.

Per il mercato italiano, lo studio di *AlixPartners* riportato al *Forum AutoMotive*, prevede che le vendite di auto nel nostro Paese rimarranno sostanzialmente stabili intorno a 2,1 milioni di unità. E se nel 2018 il 51% delle auto vendute in Italia montavano motori diesel, già nei primi mesi del 2019 la quota è scesa sotto al 45% a sostanziale vantaggio della motorizzazione a benzina. Nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030) ma a vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche saranno pari all'8% delle nuove immatricolazioni.

Secondo Dario Duse, Managing Director di AlixPartners, i margini di guadagno sulle auto elettriche per le Case automobilistiche e le concessionarie (ancora) negativi o troppo bassi, rappresentano un pericolo per il mercato auto:

“Due sono le sfide principali che l’industria sta cercando faticosamente di risolvere. La prima è rappresentata dal rebus dei nuovi costi legati alla trasformazione del business, sviluppando soluzioni alternative che consentano di attraversare il “deserto del profitto” guidato dalla combinazione di trasformazione tecnologica, normativa e stagnazione della domanda. La seconda, il raggiungimento d gli obiettivi dei limiti delle emissioni imposti dall’Europa entro il 2030. Obiettivi, a nostro avviso, estremamente ambiziosi rispetto al punto di partenza dei livelli medi di emissioni: oggi il livello medio in Europa è pari a 118 gr di CO2 per km, con una curva di diminuzione che è frenata anche dalla riduzione delle motorizzazioni Diesel. Gli obiettivi a 95 gr CO2 per km del 2020 e ancor di più gli 81 e 59 gr CO2 per km previsti per il 2025 e 2030 possono essere avvicinabili solo attraverso una forte discontinuità rispetto al passato, il che implica un aumento molto rilevante dei veicoli elettrificati che oggi hanno margini negativi o bassi

FORUMAutoMotive: Serve un nuovo Codice della Strada per ridurre morti e feriti



Di **Francesco Forni**

29 ottobre 2019

29 0

“In Italia manca una visione globale sul tema della sicurezza stradale, ci si muove solo sulla base di fasi emergenziali e della ricerca di consenso. L’attuale Codice della Strada, datato addirittura 1992, è superato dall’evoluzione della mobilità. Non basta riformarlo, ma serve una nuova Legge Delega che consenta di arrivare a un nuovo Codice tarato sulle nuove forme di mobilità e microbilità. Vanno riviste le pene, garantendone la certezza, prevedendo soprattutto la sospensione della patente per i più comuni comportamenti di colpevole distrazione alla guida legati all’uso degli smartphone. Solo così si potranno contrastare seriamente i numeri già oggi allarmanti di 600 pedoni e 350 ciclisti morti ogni anno, senza contare le 3.300 vittime degli oltre 172mila incidenti che si verificano sulle nostre strade. I costi sociali legati agli incidenti stradali ammontano a 17 miliardi di euro. Un costo oggi insopportabile”.

L’allarme è stato lanciato oggi a Milano dal **Prefetto Roberto Sgalla**, già **Direttore Centrale delle Specialità della Polizia di Stato** in occasione della consegna del premio **Road Safety Award** conferitogli da Dekra nel corso dell’evento organizzato da **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora**

Il premio, consegnato a Sgalla da Toni Purcaro, Presidente di DEKRA Italia e Head of DEKRA Region Central East Europe & Middle East, ha rappresentato l’occasione per un “faccia a faccia” del Prefetto Sgalla con Pierluigi Bonora, giornalista e fondatore di **#FORUMAutoMotive**, che ha sollecitato il Prefetto e altri ospiti sui temi di più stretta attualità sul tema della sicurezza stradale.

La premiazione è avvenuta nella sessione finale di **#FORUMAutoMotive**, evento dedicato al tema “*L’allarme sicurezza stradale tra i (soliti) ritardi della politica*”, aggravati dalla crisi di

governo con i tempi nuovamente allungati per il varo del nuovo Codice della strada”. Ai talk show hanno preso parte rappresentanti dell’industria della mobilità (due, quattro e più ruote e componentistica), esponenti parlamentari e rappresentanti di Polizia Stradale e delle istituzioni del mondo automotive.



L’allarme sui troppi morti e feriti registrati annualmente sulle nostre strade, è stato rilanciato anche dall’onorevole **Paolo Gandolfi**, Urbanista ed ex Deputato Relatore della Legge dell’Omicidio Stradale: *“Si dice che siano diminuiti i morti sulla strada, ma 3.300 rappresentano cifre da bollettino di guerra; senza dimenticare che questo valore è pari al doppio di quelli rilevati in Gran Bretagna, che ha un numero di abitanti simile a quello dell’Italia. Paradossalmente, se si volessero dimezzare i morti sul lavoro in questo Paese, bisognerebbe operare prevalentemente sulla sicurezza stradale.”*

Segnali di allerta ripresi da **Giordano Biserni**, Presidente di Asaps, che ha sottolineato come *“Il 25-30% dei conducenti dichiara apertamente di usare il telefono alla guida. Le revisioni obbligatorie degli etilometri generano un pericoloso imbuto: quelli di Roma sono inviati a Milano e tornano dopo 6-8 mesi. Negli ultimi tre anni il tasso di riduzione degli incidenti mortali è fortemente rallentato, fermandosi all’1-2%”*.



“Le cronache degli ultimi mesi”, ha evidenziato **Pierluigi Bonora, Promotore di #FORUMAutoMotive**, *“restituiscono un vero e proprio bollettino di guerra con una crescita continua degli incidenti dovuti in particolare alla distrazione da smartphone, alla guida in stato di ebbrezza o di alterazione da sostanze stupefacenti. Il rischio reale è che il recente cambio di Governo favorisca un nuovo allungamento dei tempi di approvazione della riforma del Codice della Strada che sembrava ormai vicino alla meta e che avrebbe dovuto imprimere un giro di vite, con sanzioni ancora più dure per i comportamenti maggiormente a rischio. Chiediamo con forza al Governo di proseguire, risentendo le parti in causa, il lavoro già impostato portando rapidamente al traguardo la riforma del Codice. Altro tema che FORUMAutoMotive ha affrontato è stata la necessità che l’educazione stradale diventi materia scolastica, quindi obbligatoria e faccia media nel giudizio finale sullo studente”*.

Sui tempi del Codice della Strada è intervenuto **Giuseppe Donina**, Membro della Commissione Trasporti della Camera, Relatore della Riforma del Codice della Strada: *“Nel mese di luglio abbiamo licenziato in commissione il Codice della Strada per portarlo in aula, ma passano i mesi e nessuno si fa più vivo. Qualcosa sembra si stia muovendo dalla settimana scorsa. L’obiettivo è quello di portare in aula entro fine novembre la nostra parziale revisione del Codice della Strada. Oggi c’è la sensazione che diminuiscano i controlli della Polizia Stradale, ma secondo me è più corretto dire che diminuisce il personale della Polizia. Un governo che vuol mettere l’attenzione sulla sicurezza stradale non può tralasciare il fatto che ci vogliono più pattuglie, più agenti, più mezzi e più tecnologia”*.



Serve un vero nuovo Codice della Strada per ridurre l'emergenza morti e feriti

pubblicato il 29 / 10 / 2019 scritto da Redazione

“In Italia manca una visione globale sul tema della sicurezza stradale, ci si muove solo sulla base di fasi emergenziali e della ricerca di consenso. L'attuale Codice della Strada, datato addirittura 1992, è superato dall'evoluzione della mobilità. Non basta riformarlo, ma serve una nuova Legge Delega che consenta di arrivare a un nuovo Codice tarato sulle nuove forme di mobilità e microbilità. Vanno riviste le pene, garantendone la certezza, prevedendo soprattutto la sospensione della patente per i più comuni comportamenti di colpevole distrazione alla guida legati all'uso degli smartphone. Solo così si potranno contrastare seriamente i numeri già oggi allarmanti di 600 pedoni e 350 ciclisti morti ogni anno, senza contare le 3.300 vittime degli oltre 172mila incidenti che si verificano sulle nostre strade. I costi sociali legati agli incidenti stradali ammontano a 17 miliardi di euro. Un costo oggi insopportabile”.

L'allarme è stato lanciato oggi a Milano dal **Prefetto Roberto Sgalla**, già **Direttore Centrale delle Specialità della Polizia di Stato** in occasione della consegna del premio **Road Safety Award** conferitogli da Dekra nel corso dell'evento organizzato da **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora**

Il premio, consegnato a Sgalla da Toni Purcaro, Presidente di DEKRA Italia e Head of DEKRA Region Central East Europe & Middle East, ha rappresentato l'occasione per un “faccia a faccia” del Prefetto Sgalla con Pierluigi Bonora, giornalista e fondatore di #FORUMAutoMotive, che ha sollecitato il Prefetto e altri ospiti sui temi di più stretta attualità sul tema della sicurezza stradale.

La premiazione è avvenuta nella sessione finale di #FORUMAutoMotive, evento dedicato al tema *“L'allarme sicurezza stradale tra i (soliti) ritardi della politica”*, aggravati dalla crisi di governo con i tempi nuovamente allungati per il varo del nuovo Codice della strada”. Ai

talk show hanno preso parte rappresentanti dell'industria della mobilità (due, quattro e più ruote e componentistica), esponenti parlamentari e rappresentanti di Polizia Stradale e delle istituzioni del mondo automotive.

L'allarme sui troppi morti e feriti registrati annualmente sulle nostre strade, è stato rilanciato anche dall'onorevole **Paolo Gandolfi**, Urbanista ed ex Deputato Relatore della Legge dell'Omicidio Stradale: *“Si dice che siano diminuiti i morti sulla strada, ma 3.300 rappresentano cifre da bollettino di guerra; senza dimenticare che questo valore è pari al doppio di quelli rilevati in Gran Bretagna, che ha un numero di abitanti simile a quello dell'Italia. Paradossalmente, se si volessero dimezzare i morti sul lavoro in questo Paese, bisognerebbe operare prevalentemente sulla sicurezza stradale.”*.

Segnali di allerta ripresi da **Giordano Biserni**, Presidente di Asaps, che ha sottolineato come *“Il 25-30% dei conducenti dichiara apertamente di usare il telefono alla guida. Le revisioni obbligatorie degli etilometri generano un pericoloso imbuto: quelli di Roma sono inviati a Milano e tornano dopo 6-8 mesi. Negli ultimi tre anni il tasso di riduzione degli incidenti mortali è fortemente rallentato, fermandosi all'1-2%”*.

“Le cronache degli ultimi mesi”, ha evidenziato **Pierluigi Bonora, Promotore di #FORUMAutoMotive**, *“restituiscono un vero e proprio bollettino di guerra con una crescita continua degli incidenti dovuti in particolare alla distrazione da smartphone, alla guida in stato di ebbrezza o di alterazione da sostanze stupefacenti. Il rischio reale è che il recente cambio di Governo favorisca un nuovo allungamento dei tempi di approvazione della riforma del Codice della Strada che sembrava ormai vicino alla meta e che avrebbe dovuto imprimere un giro di vite, con sanzioni ancora più dure per i comportamenti maggiormente a rischio. Chiediamo con forza al Governo di proseguire, risentendo le parti in causa, il lavoro già impostato portando rapidamente al traguardo la riforma del Codice. Altro tema che FORUMAutoMotive ha affrontato è stata la necessità che l'educazione stradale diventi materia scolastica, quindi obbligatoria e faccia media nel giudizio finale sullo studente”*.

Sui tempi del Codice della Strada è intervenuto **Giuseppe Donina**, Membro della Commissione Trasporti della Camera, Relatore della Riforma del Codice della Strada: *“Nel mese di luglio abbiamo licenziato in commissione il Codice della Strada per portarlo in aula, ma passano i mesi e nessuno si fa più vivo. Qualcosa sembra si stia muovendo dalla settimana scorsa. L'obiettivo è quello di portare in aula entro fine novembre la nostra parziale revisione del Codice della Strada. Oggi c'è la sensazione che diminuiscano i controlli della Polizia Stradale, ma secondo me è più corretto dire che diminuisce il personale della Polizia. Un governo che vuol mettere l'attenzione sulla sicurezza stradale non può tralasciare il fatto che ci vogliono più pattuglie, più agenti, più mezzi e più tecnologia”*.



Dario Duse, managing director e co-leader europeo del team Automotive and Industrial di AlixPartners

Per AlixPartners l'auto viaggia verso un "deserto del profitto"

L'industria automobilistica mondiale sta per entrare in un "deserto del profitto" a causa del **doppio effetto della massiccia spesa per i programmi di nuova mobilità (Case, cioè Connected Autonomous Shared Electrified)**, a cominciare dagli investimenti per i nuovi veicoli elettrici, e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale. **Da qui al 2023 i profitti lordi dei produttori di auto potrebbero ridursi di 60 miliardi di dollari**, mentre l'industria ha iniziato una fase di ristrutturazione che si prevede possa ulteriormente accelerare soprattutto per i fornitori che non operano nelle nuove tecnologie "Case" e gli impianti di produzione dei motori.

È quanto emerge dal **Global Automotive Outlook di AlixPartners**, secondo il quale, inoltre, **la spesa destinata dai costruttori automobilistici per l'elettrificazione della loro gamma raggiungerà la cifra di 225 miliardi di dollari al 2023**, e che l'offerta si amplierà notevolmente passando in Europa dagli attuali 62 modelli (ibridi plug-in ed elettrici) a più di 230. Nel frattempo, secondo lo studio, **l'industria investirà altri 48 miliardi di dollari tra oggi e il 2023 per lo sviluppo delle tecnologie dei veicoli autonomi**. 'Stiamo iniziando a vedere gli effetti della più grande rivoluzione dell'industria dell'automotive che arriverà proprio mentre il settore sembra già nella fase di recessione ciclica. Si tratta di acque inesplorate per gli operatori e per superarle con successo è necessario essere proattivi e audaci, ha commentato **Dario Duse, Managing Director e co-leader europeo del team Automotive and Industrial di AlixPartners**.

Secondo quanto emerge dall'ultima edizione dello studio annuale realizzato dalla **società di consulenza globale AlixPartners**, **il mercato globale dell'auto crescerà a un tasso annuo di appena l'1,6% fino al 2026**. Quest'anno le

vendite in Cina diminuiranno a 24,8 milioni di unità (dai 27 milioni del 2018), mentre il mercato statunitense dovrebbe continuare il suo rallentamento ciclico pluriennale, scendendo a 16,9 milioni di unità (contro i 17,3 milioni dello scorso anno) e dirigendosi verso un probabile minimo di circa 15,1 milioni nel 2021. Per l'Europa è attesa una crescita media modesta, dell'1% per cento annuo fino al 2026, concentrata nei mercati dell'Est Europa e in particolare in Russia, con le possibili incertezze caratteristiche del Paese.

'Non siamo che all'inizio della trasformazione dell'industria: nei prossimi 3-5 anni serviranno almeno altri 225 miliardi di dollari per l'elettrificazione e circa 50 per la guida autonoma. Sono investimenti enormi per i costruttori e un'opportunità da valutare con attenzione per i fornitori, la cui profittabilità rimane maggiore ma comunque in declino", ha spiegato Dario Duse, che ha aggiunto: "I players che operano in Europa e in Italia, poi, dovranno fare i conti con il crollo della domanda di motorizzazioni Diesel che è ormai ben visibile in Europa e più recentemente anche in Italia. In un contesto dove il numero di partnerships, M&A e sviluppi congiunti sono in crescita esponenziale in ambito "Case" (da 270 a più di 420 partnerships negli ultimi 12 mesi), l'Italia e l'Europa in generale possono continuare a giocare un ruolo importante anche in un contesto complessivo sfidante come quello dei prossimi anni".

Per quanto riguarda in particolare l'elettrico, secondo lo studio, avrà anche un forte impatto sui concessionari e sulle officine di riparazione. I concessionari e le officine a livello globale dovranno affrontare un calo fino al 20% dei ricavi e una riduzione del 20% del margine lordo considerato che il 35% della manutenzione programmata per i veicoli odierni (con motori Diesel o a benzina) scomparirà nel medio termine a causa del passaggio a vetture elettriche. Al fine di mantenere la redditività, sottolinea lo studio, i concessionari dovranno sia esaminare criticamente la loro struttura dei costi attuali, sia cercare nuove fonti di reddito.

In particolare, in merito al mercato italiano, lo studio prevede che le vendite di auto nel nostro Paese passeranno da 2,1 milioni di unità del 2019 a 2,2 milioni nel 2026 con un aumento di appena lo 0,4% annuo. E se nel 2018 il 51% delle auto vendute in Italia montavano motori Diesel, già nei primi mesi del 2019 la quota del Diesel è scesa sotto al 45% a sostanziale vantaggio della motorizzazione a benzina. Nel 2025 il peso dei motori Diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030) ma a vantaggio delle motorizzazioni ibride. 'Il mercato italiano seguirà i trend dei Paesi dell'Europa occidentale: sostanziale stabilità dei volumi, continuo calo del Diesel (seppur con lieve ritardo rispetto agli altri) e continuo spostamento di mix veicoli verso piccole e medie Suv con peso e resistenza aerodinamica maggiori, il che – in assenza di uno svecchiamento significativo del parco circolante – renderà difficile ridurre i livelli emissivi di CO2 nel breve. Guardando al 2030, i limitati investimenti, la strutturale onerosità dello sviluppo delle infrastrutture di ricarica nei nostri centri urbani e il costo dell'energia elettrica potrebbero limitare la diffusione di veicoli elettrici e plug-in a livelli sensibilmente inferiori alla media europea (33% di veicoli ibridi plug-in ed elettrici, contro una media europea del 40%)', ha commentato Dario Duse a proposito del mercato italiano.



Auto elettriche, nel 2025 tanti investimenti, ma pochi guadagni



A dirlo è uno studio di AlixPartners, che prevede ritorni non immediati a fronte degli oltre 200 miliardi spesi

Come evolverà il mercato delle auto nei prossimi sei anni? E' noto che ad influenzarlo sarà l'arrivo in modo massiccio delle auto elettriche, per le quali i produttori spenderanno fiumi di denaro, ma quali ripercussioni avrà una transizione così drastica per i conti economici delle case automobilistiche e di chi lavora nel loro indotto?

Le risposte a queste domande sono al centro di uno studio della società di consulenza AlixPartners, intitolato "Nuova mobilità, vecchie sfide", presentato questa mattina a Milano nel corso di [#FORUMAutoMotive](#), tavola rotonda organizzata dal giornalista Pierluigi Bonora.

Un "conto" da quasi 250 miliardi

Dallo studio è emerso che i costruttori spenderanno in tutto il mondo oltre 200 miliardi di euro entro il 2023 per le auto elettriche, ai quali andranno sommati circa 45 miliardi per le tecnologie di guida autonoma.

Almeno in una prima fase questa mole enorme di investimenti avrà un impatto negativo sui conti economici delle case automobilistiche, perché inizialmente le vendite di auto elettriche resteranno limitate: stando all'indagine, i modelli ibridi plug in ed elettrici saranno almeno 230 nel 2025 (contro i 62 di oggi), ma gli automobilisti continueranno a preferire vetture con motori tradizionali.

Questa tendenza è negativa non soltanto per il mancato ritorno degli investimenti, ma anche perché le emissioni medie di CO2 per costruttore non scenderanno come voluto dall'Europa - l'obiettivo per il 2025 è una media di 81 g/km fra tutti i modelli di un marchio -, esponendo le case a multe miliardarie.

Auto elettriche, la produzione della batteria è un tema "caldo"

- Batterie auto elettrica, il piano europeo contro il dominio dell'Asia
- Auto elettrica, FCA assemblerà le batterie a Mirafiori

In Italia le elettriche non "sfonderanno"

Emblematico il caso dell'Italia. AlixPartners stima che le vendite nel nostro Paese resteranno stabili intorno a 2,1 milioni di nuove auto l'anno, un dato non troppo lontano da quello del 2018, ma nel 2025 le elettriche saranno appena 8 su 100 (erano lo 0,1% nel 2018, dato Unrae). Una

crescita significativa, ma all'apparenza non così consistente. La previsione è che le auto diesel saranno 36 ogni 100 vendite nel 2025, contro il 51% dell'anno scorso, ma ad approfittare della flessione saranno principalmente le auto benzina e ibride.

Concessionari e officine dovranno reinventarsi

L'indagine non è ottimistica nemmeno per concessionari e officine, il cui giro d'affari è destinato a ridursi sensibilmente non appena le auto elettriche prenderanno piede, a causa della loro maggiore semplicità rispetto a quelle con motori a pistoni.

AlixPartners stima un calo fino al 20% dei ricavi e al 20% del margine lordo, considerato che il 35% della manutenzione programmata per i motori odierna non verrà più effettuata. Per questo motivo, è scritto nello studio, al fine di mantenere la redditività i concessionari dovranno esaminare criticamente la loro struttura dei costi attuali e cercare nuove fonti di reddito.



“Un deserto del profitto per l’industria automobilistica”



Il mercato automotive vive oggi un paradosso: sono sempre più consistenti gli investimenti delle case automobilistiche sull’elettrico, raggiungeranno globalmente la cifra di 225 miliardi di dollari nel 2023, con un’offerta di modelli in Europa che si amplierà passando dagli attuali 62 (ibridi plug-in ed elettrici) a più di 230; la penetrazione di vetture elettriche è destinata per ora a rimanere limitata e il repentino calo delle motorizzazioni diesel è andato finora a favore di vetture a benzina. Di questo passo sarà difficile raggiungere gli obiettivi di emissioni medie delle flotte imposti per il 2020 (95 gr CO₂/km) e il 2025 (81 gr/km) con conseguente impatto negativo sui conti delle case costruttrici. La rivoluzione elettrica potrebbe produrre anche un potenziale calo del 20% dei ricavi per concessionarie e officine di autoriparazione, in virtù del progressivo spostamento a vetture elettriche con costi e frequenza di manutenzione sensibilmente ridotti. In Italia nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030), a tutto vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche si attesteranno all’8% (13% considerando anche le vetture ibride plug-in)

Sono questi i principali trend emersi dal Global Automotive Outlook presentato dalla società globale di consulenza aziendale AlixPartners, dal titolo “Nuova mobilità, vecchie sfide”. Lo studio sottolinea anche come l’industria automobilistica si appresti ad attraversare un “Un deserto del profitto” a causa degli investimenti per il passaggio all’elettrico e all’autonomo, degli obiettivi di riduzione della CO₂ e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale. È questo il quadro illustrato da Dario Duse, Managing Director, nel corso della tradizionale tavola rotonda con la filiera della mobilità organizzata alla vigilia di **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora.

Il Global Automotive Outlook di AlixPartners, alla sua 16ma edizione, fotografa i principali trend in atto nel mercato automotive mondiale e la previsione delle sue linee di sviluppo, evidenziando come l’industria automobilistica stia per entrare in un “deserto del profitto” a causa del doppio effetto della massiccia spesa per i programmi di nuova mobilità (C.A.S.E. Connected Autonomous Shared Electrified), a cominciare dagli investimenti per i nuovi veicoli elettrici, e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale.

Investimenti crescenti delle Case, l’elettrico non sfonda e non porta profitti

I profitti delle Case Auto hanno già evidenziato segni di deterioramento e da qui al 2023

potrebbero ridursi ulteriormente in maniera significativa, mentre l'industria ha iniziato una fase di ristrutturazione che si prevede possa ulteriormente accelerare soprattutto per i fornitori che non operano nelle nuove tecnologie e per gli impianti di produzione dei motori a combustione tradizionali.

Lo studio rivela che la spesa destinata dalle case automobilistiche per l'elettrificazione della loro gamma raggiungerà la cifra di 225 miliardi di dollari al 2023, e che l'offerta si amplierà notevolmente passando in Europa dagli attuali 62 modelli (ibridi plug-in ed elettrici) a più di 230. Nel frattempo, secondo la ricerca, l'industria investirà altri 48 miliardi di dollari tra oggi e il 2023 per lo sviluppo delle tecnologie dei veicoli autonomi.

Il paradosso è che nonostante gli ingenti investimenti, la penetrazione di vetture elettriche è destinata per ora a rimanere limitata (il repentino calo delle motorizzazioni diesel è andato finora a favore di vetture a benzina), mentre continua il trend di incremento delle versioni SUV per cui il livello medio di emissioni di CO₂ (grammi per kilometro) in realtà ha smesso di crescere, rendendo gli obiettivi del 2020 (95 gr CO₂/km) e del 2025 (81 gr/km) di fatto quasi irraggiungibili per i costruttori, con il risultato di incidere ulteriormente in maniera negativa sui profitti dell'industria a causa delle significative multe che potrebbero arrivare se non fossero rispettati i suddetti limiti.

L'impatto dell'auto elettrica su concessionari e officine: ricavi -20%

La rivoluzione dell'auto elettrica avrà anche un forte impatto sui concessionari e sulle officine di riparazione a livello globale che dovranno affrontare un calo fino al 20% dei ricavi e una riduzione del 20% del margine lordo, considerato che il 35% della manutenzione programmata per i veicoli odierni (con motori diesel o a benzina) scomparirà nel medio e lungo termine con la progressiva elettrificazione del parco circolante. Al fine di mantenere la redditività, sottolinea lo studio, i concessionari dovranno esaminare criticamente la loro struttura dei costi attuali e cercare nuove fonti di reddito.

Il calo del diesel in Italia

Per quanto riguarda in particolare il mercato italiano, lo studio prevede che le vendite di auto nel nostro Paese rimarranno sostanzialmente stabili intorno a 2,1 milioni di unità. E se nel 2018 il 51% delle auto vendute in Italia montavano motori diesel, già nei primi mesi del 2019 la quota del Diesel è scesa sotto al 45% a sostanziale vantaggio della motorizzazione a benzina. Nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030) ma a vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche saranno pari all'8% delle nuove immatricolazioni.

“Due sono le sfide principali che l'industria sta cercando faticosamente di risolvere. La prima è rappresentata dal rebus dei nuovi costi legati alla trasformazione del business, sviluppando soluzioni alternative che consentano di attraversare il “deserto del profitto” guidato dalla combinazione di trasformazione tecnologica, normativa e stagnazione della domanda”, commenta Dario Duse, Managing Director di AlixPartners che conclude, “La seconda, il raggiungimento degli obiettivi dei limiti delle emissioni imposti dall'Europa entro il 2030. Obiettivi, a nostro avviso, estremamente ambiziosi rispetto al punto di partenza dei livelli medi di emissioni: oggi il livello medio in Europa è pari a 118 gr di CO₂ per km, con una curva di diminuzione che è frenata anche dalla riduzione delle motorizzazioni Diesel. Gli obiettivi a 95 gr CO₂ per km del 2020 e ancor di più gli 81 e 59 gr CO₂ per km previsti per il 2025 e 2030 possono essere avvicinabili solo attraverso una forte discontinuità rispetto al passato, il che implica un aumento molto rilevante dei veicoli elettrificati che oggi hanno margini negativi o bassi”

“Alla luce dei dati illustrati da AlixPartners, società globale che da sempre ci è vicina” – commenta il giornalista Pierluigi Bonora, promotore di [#FORUMAutoMotive](#) – emerge in modo lampante che chi legifera lo fa senza tenere conto della realtà. In pratica, i provvedimenti vengono sempre più spesso presi sull'onda dell'emotività e fortemente contagiati dalla demagogia. E così, se da una parte si cerca di accelerare sul fronte delle motorizzazioni elettriche, dall'altra si rischia di creare non pochi danni all'industria dell'auto. E a pagare il “deserto di

profitti”, palesato dallo studio di AlixPartners, sono e saranno soprattutto i lavoratori. Le rivoluzioni si fanno, ma per gradi e soprattutto all’insegna della realizzabilità nei tempi indicati. L’industria è pronta ad affrontare la svolta, e lo dimostra nel concreto tutti i giorni aggiungendo sempre quel qualcosa in più, ma è il resto che procede al rallentatore, per vari motivi, nel recepire il cambiamento. E qui affiorano nuovamente i limiti di questa Unione europea, dove tutti vanno ancora per proprio conto e non esiste, anche nell’ambito della mobilità “green”, una volontà comune e basata su come procedere in mondo omogeneo. Non è da sottovalutare l’allarme lanciato da AlixPartners”.



Fino al 38% di incidenti in meno grazie al sistema di assistenza alla frenata e agli altri strumenti di assistenza alla guida

29.10.2019

ACI – BOSCH sull'efficacia dei sistemi di assistenza alla guida (ADAS)

- Studio ACI-Bosch su un campione italiano di 1,5 milioni di veicoli nel 2017 e 1,8 milioni nel 2018.
- Prima indagine che dimostra l'efficacia dei sistemi di assistenza alla guida (ADAS) in relazione ai chilometri percorsi.

Milano, 29 ottobre 2019 – L'Automobile Club d'Italia e BOSCH hanno presentato a [#ForumAutoMotive](#) a Milano uno studio realizzato dalla **Fondazione Filippo Caracciolo** di ACI, in collaborazione con il Politecnico di Torino, che valuta l'efficacia dei sistemi di assistenza alla guida (ADAS). La ricerca, basata sui dati provenienti dalle "scatole nere" di un campione di 1,5 milioni di veicoli nel 2017 e 1,8 milioni nel 2018, analizza l'esposizione al rischio di diversi modelli di auto vendute in Italia, considerando per la prima volta i chilometri percorsi dalle vetture. Nei due anni presi in esame, i veicoli hanno percorso rispettivamente 11,5 miliardi di km nel 2017 e 13 miliardi di km nel 2018.

Gli ADAS riducono il rischio di incidentalità

Dall'indagine emerge che un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi, con prezzo di listino medio pari a 30.000 euro e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida, sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi.

Il sistema di assistenza alla frenata aiuta a evitare incidenti stradali

La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni ADAS e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata. Solo 1 veicolo su 5 dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli.

Giuseppina Fusco, Presidente della Fondazione Caracciolo e Vice Presidente di Automobile Club d'Italia afferma: "la metodologia sperimentale adottata dalla Fondazione ha dimostrato l'esistenza di un'evidente correlazione fra età del veicolo, dotazioni di sicurezza e rischio di incidentalità. Esiste un'accentuata esposizione al rischio dei veicoli più vecchi e dal prezzo di listino più basso. E' doveroso correggere questo vulnus e accelerare il processo di messa in sicurezza dei veicoli. Accessibilità significa garantire che le tecnologie per la sicurezza siano presenti su tutti i veicoli, indipendentemente dalla loro fascia di prezzo".

"I sistemi di assistenza alla guida rappresentano un importante passo avanti nella strada di Bosch verso la mobilità a zero incidenti e zero stress. Per questo, ci impegniamo a sviluppare e perfezionare la nostra gamma di sistemi che non solo semplificano la guida, ma possono anche salvare vite umane" dichiara Gabriele Allievi, Amministratore Delegato Bosch Italia, che aggiunge: "negli ultimi anni, gli standard di sicurezza hanno ricoperto un ruolo sempre più

importante nella scelta dell'auto da acquistare. Una tendenza che risponde anche all'obbligo imposto dall'Unione Europea di dotare di un equipaggiamento di sistemi di assistenza alla guida tutti i modelli di nuova omologazione che saranno introdotti sul mercato a partire dal 2022. I veicoli omologati prima di quella data, avranno tempo fino al 2024 per adeguarsi al nuovo regolamento europeo. Il pacchetto salvavita, pensato per preservare la sicurezza di guidatori e passeggeri, includerà funzioni come il sistema di assistenza alla frenata e il sistema di rilevamento del "colpo di sonno".

Lo studio è consultabile su:

www.fondazionecaracciolo.aci.it/fileadmin/immagini/studi_ricerca/Il_ruolo_degli_ADAS.pdf

Contatti per la Stampa:



Boom di investimenti delle Case sull'auto elettrica



“Boom di investimenti delle Case Auto sull'elettrico, ma la diffusione resterà limitata per i prossimi 5 anni. In crescita le emissioni di CO2, anche a causa del calo del diesel. In Italia brusca contrazione: nel 2025 poco più di 1 auto nuova su 3 sarà a gasolio, mentre meno di una su dieci sarà elettrica”



Il mercato automotive vive oggi un paradosso: sono sempre più consistenti gli investimenti delle case automobilistiche sull'elettrico, raggiungeranno globalmente la cifra di 225 miliardi di dollari nel 2023, con un'offerta di modelli in Europa che si amplierà passando dagli attuali 62 (ibridi plug-in ed elettrici) a più di 230; la penetrazione di vetture elettriche è destinata per ora a rimanere limitata e il repentino calo delle motorizzazioni diesel è andato finora a favore di vetture a benzina. Di questo passo sarà difficile raggiungere gli obiettivi di emissioni medie delle flotte imposti per il 2020 (95 gr CO2/km) e il 2025 (81 gr/km) con conseguente impatto negativo sui conti delle case costruttrici. La rivoluzione elettrica potrebbe produrre anche un potenziale calo del 20% dei ricavi per concessionarie e officine di autoriparazione, in virtù del progressivo spostamento a vetture elettriche con costi e frequenza di manutenzione sensibilmente ridotti. In Italia nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030), a tutto

vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche si attesteranno all'8% (13% considerando anche le vetture ibride plug-in)

Sono questi i principali trend emersi dal Global Automotive Outlook presentato dalla società globale di consulenza aziendale AlixPartners, dal titolo "Nuova mobilità, vecchie sfide". Lo studio sottolinea anche come l'industria automobilistica si appresti ad attraversare un "Un deserto del profitto" a causa degli investimenti per il passaggio all'elettrico e all'autonomo, degli obiettivi di riduzione della CO2 e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale. È questo il quadro illustrato da Dario Duse, Managing Director, nel corso della tradizionale tavola rotonda con la filiera della mobilità organizzata alla vigilia di **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora.

Il Global Automotive Outlook di AlixPartners, alla sua 16ma edizione, fotografa i principali trend in atto nel mercato automotive mondiale e la previsione delle sue linee di sviluppo, evidenziando come l'industria automobilistica stia per entrare in un "deserto del profitto" a causa del doppio effetto della massiccia spesa per i programmi di nuova mobilità (C.A.S.E. Connected Autonomous Shared Electrified), a cominciare dagli investimenti per i nuovi veicoli elettrici, e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale.

Investimenti crescenti delle Case, l'elettrico non sfonda e non porta profitti

I profitti delle Case Auto hanno già evidenziato segni di deterioramento e da qui al 2023 potrebbero ridursi ulteriormente in maniera significativa, mentre l'industria ha iniziato una fase di ristrutturazione che si prevede possa ulteriormente accelerare soprattutto per i fornitori che non operano nelle nuove tecnologie e per gli impianti di produzione dei motori a combustione tradizionali.

Lo studio rivela che la spesa destinata dalle case automobilistiche per l'elettrificazione della loro gamma raggiungerà la cifra di 225 miliardi di dollari al 2023, e che l'offerta si amplierà notevolmente passando in Europa dagli attuali 62 modelli (ibridi plug-in ed elettrici) a più di 230. Nel frattempo, secondo la ricerca, l'industria investirà altri 48 miliardi di dollari tra oggi e il 2023 per lo sviluppo delle tecnologie dei veicoli autonomi.

Il paradosso è che nonostante gli ingenti investimenti, la penetrazione di vetture elettriche è destinata per ora a rimanere limitata (il repentino calo delle motorizzazioni diesel è andato finora a favore di vetture a benzina), mentre continua il trend di incremento delle versioni SUV per cui il livello medio di emissioni di CO2 (grammi per kilometro) in realtà ha smesso di crescere, rendendo gli obiettivi del 2020 (95 gr CO2/km) e del 2025 (81 gr/km) di fatto quasi irraggiungibili per i costruttori, con il risultato di incidere ulteriormente in maniera negativa sui profitti dell'industria a causa delle significative multe che potrebbero arrivare se non fossero rispettati i suddetti limiti.

L'impatto dell'auto elettrica su concessionari e officine: ricavi -20%

La rivoluzione dell'auto elettrica avrà anche un forte impatto sui concessionari e sulle officine di riparazione a livello globale che dovranno affrontare un calo fino al 20% dei ricavi e una riduzione del 20% del margine lordo, considerato che il 35% della manutenzione programmata per i veicoli odierni (con motori diesel o a benzina) scomparirà nel medio e lungo termine con la progressiva elettrificazione del parco circolante. Al fine di mantenere la redditività, sottolinea lo studio, i concessionari dovranno esaminare criticamente la loro struttura dei costi attuali e cercare nuove fonti di reddito.

Il calo del diesel in Italia

Per quanto riguarda in particolare il mercato italiano, lo studio prevede che le vendite di auto nel nostro Paese rimarranno sostanzialmente stabili intorno a 2,1 milioni di unità. E se nel 2018 il 51% delle auto vendute in Italia montavano motori diesel, già nei primi mesi del 2019 la quota del Diesel è scesa sotto al 45% a sostanziale vantaggio della motorizzazione a benzina. Nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030) ma a vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche saranno pari all'8% delle nuove immatricolazioni.

"Due sono le sfide principali che l'industria sta cercando faticosamente di risolvere. La prima è rappresentata dal rebus dei nuovi costi legati alla trasformazione del business, sviluppando soluzioni alternative che consentano di attraversare il "deserto del profitto" guidato dalla combinazione di trasformazione tecnologica, normativa e stagnazione della domanda", commenta

Dario Duse, Managing Director di AlixPartners che conclude, “La seconda, il raggiungimento degli obiettivi dei limiti delle emissioni imposti dall’Europa entro il 2030. Obiettivi, a nostro avviso, estremamente ambiziosi rispetto al punto di partenza dei livelli medi di emissioni: oggi il livello medio in Europa è pari a 118 gr di CO2 per km, con una curva di diminuzione che è frenata anche dalla riduzione delle motorizzazioni Diesel. Gli obiettivi a 95 gr CO2 per km del 2020 e ancor di più gli 81 e 59 gr CO2 per km previsti per il 2025 e 2030 possono essere avvicinabili solo attraverso una forte discontinuità rispetto al passato, il che implica un aumento molto rilevante dei veicoli elettrificati che oggi hanno margini negativi o bassi”

“Alla luce dei dati illustrati da AlixPartners, società globale che da sempre ci è vicina” – commenta il giornalista Pierluigi Bonora, promotore di [#FORUMAutoMotive](#) – emerge in modo lampante che chi legifera lo fa senza tenere conto della realtà. In pratica, i provvedimenti vengono sempre più spesso presi sull’onda dell’emotività e fortemente contagiati dalla demagogia. E così, se da una parte si cerca di accelerare sul fronte delle motorizzazioni elettriche, dall’altra si rischia di creare non pochi danni all’industria dell’auto. E a pagare il “deserto di profitti”, palesato dallo studio di AlixPartners, sono e saranno soprattutto i lavoratori. Le rivoluzioni si fanno, ma per gradi e soprattutto all’insegna della realizzabilità nei tempi indicati. L’industria è pronta ad affrontare la svolta, e lo dimostra nel concreto tutti i giorni aggiungendo sempre quel qualcosa in più, ma è il resto che procede al rallentatore, per vari motivi, nel recepire il cambiamento. E qui affiorano nuovamente i limiti di questa Unione europea, dove tutti vanno ancora per proprio conto e non esiste, anche nell’ambito della mobilità “green”, una volontà comune e basata su come procedere in mondo omogeneo. Non è da sottovalutare l’allarme lanciato da AlixPartners”.



MOTORI: ACI-BOSCH, CON SISTEMI ADAS INCIDENTI STRADALI -38%

MILANO (ITALPRESS) - L'Acì e Bosch hanno presentato a [#ForumAutoMotive](#) a Milano uno studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di Acì, in collaborazione con il Politecnico di Torino, che valuta l'efficacia dei sistemi di assistenza alla guida (ADAS). Dall'indagine emerge che un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave, rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi, con prezzo di listino medio pari a 30.000 euro e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida, sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi. La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni ADAS e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. (ITALPRESS) - (SEGUE).ads/com29-Ott-19 10:35



INCIDENTI STRADALI, PER LE AUTO PIÙ "TECNOLOGICHE" IL 38% IN MENO

ROMA (ITALPRESS) - Secondo i dati di uno studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di Aci, in collaborazione con il Politecnico di Torino - presentato da Aci e Bosch a **#ForumAutoMotive** - un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave, rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi. La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni sistemi di assistenza alla guida e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata. Solo un veicolo su cinque dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli. (ITALPRESS).ads/abr/com29-Ott-19 11:07



Incidenti stradali: fino al 38 per cento di sinistri in meno grazie a sistema assistenza alla frenata

- L'Automobile Club d'Italia e BOSCH hanno presentato a [#ForumAutoMotive](#) a Milano uno studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di ACI, in collaborazione con il Politecnico di Torino, che valuta l'efficacia dei sistemi di assistenza alla guida (ADAS). La ricerca, basata sui dati provenienti dalle "scatole nere" di un campione di 1,5 milioni di veicoli nel 2017 e 1,8 milioni nel 2018, analizza l'esposizione al rischio di diversi modelli di auto vendute in Italia, considerando per la prima volta i chilometri percorsi dalle vetture. Nei due anni presi in esame, i veicoli hanno percorso rispettivamente 11,5 miliardi di km nel 2017 e 13 miliardi di km nel 2018. Dall'indagine emerge che un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi, con prezzo di listino medio pari a 30.000 euro e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida, sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi. La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni ADAS e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che non sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata. Solo 1 veicolo su 5 dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli. (segue) (com)



INCIDENTI STRADALI, PER LE AUTO PIÙ “TECNOLOGICHE” IL 38% IN MENO



ROMA (ITALPRESS) – Secondo i dati di uno studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di Aci, in collaborazione con il Politecnico di Torino – presentato da Aci e Bosch a **#ForumAutoMotive** – un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave, rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi. La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni sistemi di assistenza alla guida e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata. Solo un veicolo su cinque dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli. (ITALPRESS).



Auto elettriche: boom di investimenti, ma diffusione limitata per i prossimi 5 anni



“Un deserto del profitto per l’industria automobilistica”. Lo Studio 2019 di AlixPartners presentato alla filiera della mobilità in occasione di **#FORUMAutoMotive**

Il mercato automotive vive oggi un paradosso: sono sempre più consistenti gli investimenti delle case automobilistiche sull’elettrico, raggiungeranno globalmente la cifra di 225 miliardi di dollari nel 2023, con un’offerta di modelli in Europa che si amplierà passando dagli attuali 62 (ibridi plug-in ed elettrici) a più di 230; la penetrazione di vetture elettriche è destinata per ora a rimanere limitata e il repentino calo delle motorizzazioni diesel è andato finora a favore di vetture a benzina. Di questo passo sarà difficile raggiungere gli obiettivi di emissioni medie delle flotte imposti per il 2020 (95 gr CO2/km) e il 2025 (81 gr/km) con conseguente impatto negativo sui conti delle case costruttrici. La rivoluzione elettrica potrebbe produrre anche un potenziale calo del 20% dei ricavi per concessionarie e officine di autoriparazione, in virtù del progressivo spostamento a vetture elettriche con costi e frequenza di manutenzione sensibilmente ridotti. In Italia nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030), a tutto vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche si attesteranno all’8% (13% considerando anche le vetture ibride plug-in)

Sono questi i principali trend emersi dal Global Automotive Outlook presentato dalla società globale di consulenza aziendale **AlixPartners**, dal titolo “**Nuova mobilità, vecchie sfide**”. Lo studio sottolinea anche come l’industria automobilistica si appresti ad attraversare un “**Un deserto del profitto**” a causa degli investimenti per il passaggio all’elettrico e all’autonomo, degli obiettivi di riduzione della CO2 e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale. È questo il quadro illustrato da **Dario Duse**, Managing Director, nel corso della tradizionale tavola rotonda con la filiera della mobilità organizzata alla vigilia di **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista **Pierluigi Bonora**.

Il Global Automotive Outlook di AlixPartners, alla sua 16ma edizione, fotografa i principali trend in atto nel mercato automotive mondiale e la previsione delle sue linee di sviluppo, evidenziando come l’industria automobilistica stia per entrare in un “deserto del profitto” a causa del doppio effetto della massiccia spesa per i programmi di nuova mobilità (C.A.S.E. Connected Autonomous Shared Electrified), a cominciare dagli investimenti per i nuovi veicoli elettrici, e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale.

Investimenti crescenti delle Case, l'elettrico non sfonda e non porta profitti

I profitti delle Case Auto hanno già evidenziato segni di deterioramento e da qui al 2023 potrebbero ridursi ulteriormente in maniera significativa, mentre l'industria ha iniziato una fase di ristrutturazione che si prevede possa ulteriormente accelerare soprattutto per i fornitori che non operano nelle nuove tecnologie e per gli impianti di produzione dei motori a combustione tradizionali.

Lo studio rivela che la spesa destinata dalle case automobilistiche per l'elettificazione della loro gamma raggiungerà la cifra di 225 miliardi di dollari al 2023, e che l'offerta si amplierà notevolmente passando in Europa dagli attuali 62 modelli (ibridi plug-in ed elettrici) a più di 230. Nel frattempo, secondo la ricerca, l'industria investirà altri 48 miliardi di dollari tra oggi e il 2023 per lo sviluppo delle tecnologie dei veicoli autonomi.

Il paradosso è che nonostante gli ingenti investimenti, la penetrazione di vetture elettriche è destinata per ora a rimanere limitata (il repentino calo delle motorizzazioni diesel è andato finora a favore di vetture a benzina), mentre continua il trend di incremento delle versioni SUV per cui il livello medio di emissioni di CO₂ (grammi per kilometro) in realtà ha smesso di crescere, rendendo gli obiettivi del 2020 (95 gr CO₂/km) e del 2025 (81 gr/km) di fatto quasi irraggiungibili per i costruttori, con il risultato di incidere ulteriormente in maniera negativa sui profitti dell'industria a causa delle significative multe che potrebbero arrivare se non fossero rispettati i suddetti limiti.

L'impatto dell'auto elettrica su concessionari e officine: ricavi -20%

La rivoluzione dell'auto elettrica avrà anche un forte impatto sui concessionari e sulle officine di riparazione a livello globale che dovranno affrontare un calo fino al 20% dei ricavi e una riduzione del 20% del margine lordo, considerato che il 35% della manutenzione programmata per i veicoli odierni (con motori diesel o a benzina) scomparirà nel medio e lungo termine con la progressiva elettrificazione del parco circolante. Al fine di mantenere la redditività, sottolinea lo studio, i concessionari dovranno esaminare criticamente la loro struttura dei costi attuali e cercare nuove fonti di reddito.

Il calo del diesel in Italia

Per quanto riguarda in particolare il mercato italiano, lo studio prevede che le vendite di auto nel nostro Paese rimarranno sostanzialmente stabili intorno a 2,1 milioni di unità. E se nel 2018 il 51% delle auto vendute in Italia montavano motori diesel, già nei primi mesi del 2019 la quota del Diesel è scesa sotto al 45% a sostanziale vantaggio della motorizzazione a benzina. Nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030) ma a vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche saranno pari all'8% delle nuove immatricolazioni.

*“Due sono le sfide principali che l'industria sta cercando faticosamente di risolvere. La prima è rappresentata dal rebus dei nuovi costi legati alla trasformazione del business, sviluppando soluzioni alternative che consentano di attraversare il “deserto del profitto” guidato dalla combinazione di trasformazione tecnologica, normativa e stagnazione della domanda”, commenta **Dario Duse**, Managing Director di AlixPartners che conclude, “La seconda, il raggiungimento di gli obiettivi dei limiti delle emissioni imposti dall'Europa entro il 2030. Obiettivi, a nostro avviso, estremamente ambiziosi rispetto al punto di partenza dei livelli medi di emissioni: oggi il livello medio in Europa è pari a 118 gr di CO₂ per km, con una curva di diminuzione che è frenata anche dalla riduzione delle motorizzazioni Diesel. Gli obiettivi a 95 gr CO₂ per km del 2020 e ancor di più gli 81 e 59 gr CO₂ per km previsti per il 2025 e 2030 possono essere avvicinabili solo attraverso una forte discontinuità rispetto al passato, il che implica un aumento molto rilevante dei veicoli elettrificati che oggi hanno margini negativi o bassi”*

*“Alla luce dei dati illustrati da AlixPartners, società globale che da sempre ci è vicina” – commenta il giornalista **Pierluigi Bonora**, promotore di **#FORUMAutoMotive** – emerge in modo lampante che chi legifera lo fa senza tenere conto della realtà. In pratica, i provvedimenti*

vengono sempre più spesso presi sull'onda dell'emotività e fortemente contagiati dalla demagogia. E così, se da una parte si cerca di accelerare sul fronte delle motorizzazioni elettriche, dall'altra si rischia di creare non pochi danni all'industria dell'auto. E a pagare il "deserto di profitti", palesato dallo studio di AlixPartners, sono e saranno soprattutto i lavoratori. Le rivoluzioni si fanno, ma per gradi e soprattutto all'insegna della realizzabilità nei tempi indicati. L'industria è pronta ad affrontare la svolta, e lo dimostra nel concreto tutti i giorni aggiungendo sempre quel qualcosa in più, ma è il resto che procede al rallentatore, per vari motivi, nel recepire il cambiamento. E qui affiorano nuovamente i limiti di questa Unione europea, dove tutti vanno ancora per proprio conto e non esiste, anche nell'ambito della mobilità "green", una volontà comune e basata su come procedere in mondo omogeneo. Non è da sottovalutare l'allarme lanciato da AlixPartners".

auto elettriche case auto elettrificazione investimenti profitti



Codice della Strada: “Ne serve uno nuovo, siamo fermi al 1992”



"Serve nuovo codice della strada"

“Serve un nuovo Codice della Strada, l’ultimo, datato addirittura 1992, è superato dall’evoluzione della mobilità”. Con queste parole si è espresso il Prefetto di Milano Roberto Sgalla, già Direttore Centrale delle Specialità della Polizia di Stato. L’occasione è stata la consegna del premio Road Safety Award conferitogli da Dekra nel corso dell’evento organizzato da [#FORUMAutoMotive](#).

“Serve un nuovo codice della strada”

“In Italia manca una visione globale sul tema della sicurezza stradale – continua Sgalla -. Ci si muove solo sulla base di fasi emergenziali e della ricerca di consenso. Non basta riformarlo, ma serve una nuova Legge Delega che consenta di arrivare a un nuovo Codice tarato sulle nuove forme di mobilità e microbilità. Vanno riviste le pene, garantendone la certezza, prevedendo soprattutto la sospensione della patente per i più comuni comportamenti di colpevole distrazione alla guida legati all’uso degli smartphone. Solo così si potranno contrastare seriamente i numeri già oggi allarmanti di 600 pedoni e 350 ciclisti morti ogni anno. Senza contare le 3.300 vittime degli oltre 172mila incidenti che si verificano sulle nostre strade. I costi sociali legati agli incidenti stradali ammontano a 17 miliardi di euro. Un costo oggi insopportabile”.

Road Safety Award

Il premio, consegnato a Sgalla da Toni Purcaro, Presidente di DEKRA Italia e Head of DEKRA Region Central East Europe & Middle East, ha rappresentato l’occasione per un “faccia a faccia” del Prefetto Sgalla con Pierluigi Bonora, giornalista e fondatore di [#FORUMAutoMotive](#). Quest’ultimo ha sollecitato il Prefetto e altri ospiti sui temi di più stretta attualità sul tema della sicurezza stradale.

La premiazione è avvenuta nella sessione finale di [#FORUMAutoMotive](#), evento dedicato al tema “L’allarme sicurezza stradale tra i (soliti) ritardi della politica”, aggravati dalla crisi di governo con i tempi nuovamente allungati per il varo del nuovo Codice della strada”. Ai talk show hanno preso parte rappresentanti dell’industria della mobilità (due, quattro e più ruote e componentistica), esponenti parlamentari e rappresentanti di Polizia Stradale e delle istituzioni del mondo automotive.

“Semplicemente troppi morti, serve nuovo Codice della Strada”

L’allarme sui troppi morti e feriti registrati annualmente sulle nostre strade, è stato rilanciato anche dall’onorevole Paolo Gandolfi, Urbanista ed ex Deputato Relatore della Legge dell’Omicidio Stradale: “Si dice che siano diminuiti i morti sulla strada, ma 3.300 rappresentano cifre da bollettino di guerra. Senza dimenticare che questo valore è pari al doppio di quelli rilevati in Gran Bretagna, che ha un numero di abitanti simile a quello dell’Italia. Paradossalmente, se si volessero dimezzare i morti sul lavoro in questo Paese, bisognerebbe operare prevalentemente sulla sicurezza stradale.”.

Segnali di allerta ripresi da Giordano Biserni, Presidente di Asaps, che ha sottolineato come “Il 25-30% dei conducenti dichiara apertamente di usare il telefono alla guida. Le revisioni obbligatorie degli etilometri generano un pericoloso imbuto: quelli di Roma sono inviati a Milano e tornano dopo 6-8 mesi. Negli ultimi tre anni il tasso di riduzione degli incidenti mortali è fortemente rallentato, fermandosi all’1-2%”.

“Bollettino di guerra”

“Le cronache degli ultimi mesi”, ha evidenziato Pierluigi Bonora, Promotore di <#>

FORUMAutoMotive ,”restituiscono un vero e proprio bollettino di guerra. Con una crescita continua degli incidenti dovuti in particolare alla distrazione da smartphone, alla guida in stato di ebbrezza o di alterazione da sostanze stupefacenti. Il rischio reale è che il recente cambio di Governo favorisca un nuovo allungamento dei tempi di approvazione della riforma del Codice della Strada che sembrava ormai vicino alla meta e che avrebbe dovuto imprimere un giro di vite, con sanzioni ancora più dure per i comportamenti maggiormente a rischio. Chiediamo con forza al Governo di proseguire, risentendo le parti in causa, il lavoro già impostato portando rapidamente al traguardo la riforma del Codice. Altro tema che **FORUMAutoMotive** ha affrontato è stata la necessità che l’educazione stradale diventi materia scolastica”. Quindi “obbligatoria e faccia media nel giudizio finale sullo studente”.

Sui tempi del Codice della Strada è intervenuto Giuseppe Donina, Membro della Commissione Trasporti della Camera, Relatore della Riforma del Codice della Strada. “Nel mese di luglio abbiamo licenziato in commissione il Codice della Strada per portarlo in aula, ma passano i mesi e nessuno si fa più vivo – ha iniziato -. Qualcosa sembra si stia muovendo dalla settimana scorsa. L’obiettivo è quello di portare in aula entro fine novembre la nostra parziale revisione del Codice della Strada. Oggi c’è la sensazione che diminuiscano i controlli della Polizia Stradale, ma secondo me è più corretto dire che diminuisce il personale della Polizia. Un governo che vuol mettere l’attenzione sulla sicurezza stradale non può tralasciare il fatto che ci vogliono più pattuglie, più agenti, più mezzi e più tecnologia”.



INCIDENTI STRADALI, PER LE AUTO PIÙ "TECNOLOGICHE" IL 38% IN MENO

ROMA (ITALPRESS) - Secondo i dati di uno studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di Aci, in collaborazione con il Politecnico di Torino - presentato da Aci e Bosch a **#ForumAutoMotive** - un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave, rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi. La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni sistemi di assistenza alla guida e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata. Solo un veicolo su cinque dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli. (ITALPRESS). ads/abr/com 29-Ott-19 11:07



INCIDENTI STRADALI, PER LE AUTO PIÙ “TECNOLOGICHE” IL 38% IN MENO



ROMA (ITALPRESS) – Secondo i dati di uno studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di Aci, in collaborazione con il Politecnico di Torino – presentato da Aci e Bosch a **#ForumAutoMotive** – un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave, rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi. La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni sistemi di assistenza alla guida e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata. Solo un veicolo su cinque dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli. (ITALPRESS).



#FORUMAutoMotive: AlixPartners, boom di investimenti sull'auto elettrica ma la diffusione resterà limitata per i prossimi 5 anni

(FERPRESS) – Milano, 29 OTT – Il mercato automotive vive oggi un paradosso: sono sempre più consistenti gli investimenti delle case automobilistiche sull'elettrico, raggiungeranno globalmente la cifra di 225 miliardi di dollari nel 2023, con un'offerta di modelli in Europa che si amplierà passando dagli attuali 62 (ibridi plug-in ed elettrici) a più di 230; la penetrazione di vetture elettriche è destinata per ora a rimanere limitata e il repentino calo delle motorizzazioni diesel è andato finora a favore di vetture a benzina.

L'articolo è leggibile solo dagli abbonati.

L'abbonamento per un anno a Ferpress costa solo € 250,00 + iva.

Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario.

Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it

Publicato da COM il: 29/10/2019 h 10:59 - Riproduzione riservata

Commenti disabilitati su **#FORUMAutoMotive: AlixPartners, boom di investimenti sull'auto elettrica ma la diffusione resterà limitata per i prossimi 5 anni**



Perché l'industria dell'auto sta perdendo profitti?



A questa domanda, di stretta attualità, risponde l'XI studio automotive della società di consulenza AlixPartners, presentato ieri a Milano come preambolo dell'appuntamento autunnale di **ForumAutoMotive**.

Dario Duse, managing director di AlixPartners, ha presentato i dati della ricerca all'intera filiera delle quattro ruote, che si è riunita per l'occasione all'Enterprise Hotel, nel cuore del capoluogo lombardo. In generale, sono tre i principali motivi che stanno condizionando negativamente l'industria dell'auto: il rallentamento del mercato mondiale, gli investimenti su auto elettrica e guida autonoma e gli stringenti obiettivi di riduzione di CO2, che stanno inevitabilmente guidando le strategie dei Costruttori.

Approfondisci: cosa pensano i Fleet Manager dell'auto elettrica? I risultati della nostra survey

UN MERCATO NON BRILLANTE

“Un deserto del profitto per l'industria automobilistica”: questo il titolo evocativo dello studio di AlixPartners. “Lo studio evidenzia l'industria sta affrontando e affronterà un periodo difficile per una combinazione di fattori” spiega Duse. I Costruttori vedono ridursi in maniera importante i margini e il cosiddetto ROCE, ovvero il ritorno sul capitale impiegato si sta riducendo in maniera importante.

Il primo fattore è il rallentamento di tutti i principali mercati dell'auto. “Stiamo chiudendo un ciclo di crescita” afferma il managing director di AlixPartners. Non a caso, quest'anno si concluderà con circa 90 milioni di auto vendute a livello globale, mentre l'anno scorso erano 93 milioni.

Leggi anche: come è andato il mercato italiano a settembre?

INVESTIMENTI “MONSTRE” SU AUTO ELETTRICA E GUIDA AUTONOMA

Secondo fattore: “La spinta legislativa verso la riduzione delle emissioni implica grossi

investimenti per i Costruttori e per tutta la filiera”. Terzo motivo: “Le nuove tecnologie non sono ancora mature dal punto di vista economico e, per questo, non producono particolare reddito”.

Secondo lo studio di AlixPartners siamo di fronte a esborsi davvero cospicui: si stima infatti che nei prossimi tre/cinque anni le Case investiranno ben 275 miliardi di dollari sull’elettrificazione e sulla guida autonoma, dei quali 225 miliardi di dollari soltanto sul primo punto. Nuovi modelli e nuove piattaforme, per rispettare le nuove normative sulle emissioni e non incorrere nelle tanto temute sanzioni.

LA MORTE DEL DIESEL

Allo stesso tempo, il diesel (scopri perché il gasolio può essere ancora una scelta conveniente), finito ingiustamente sul banco degli imputati dell’inquinamento, sta crollando un po’ ovunque. “La morte del diesel rischia di dar vita al funerale più caro della storia – aggiunge Duse – l’Europa ha investito molto su questa alimentazione, creando una vera e propria eccellenza a livello mondiale. Farlo scomparire non è un bene per l’industria dell’auto”.

Le stime di AlixPartners testimoniano che il processo è ormai avviato: se nel 2018 il diesel rappresentava il 36% delle immatricolazioni globali, nel 2030 si ridurrà al 10%, mentre l’auto elettrica crescerà, nello stesso periodo, dal 16% al 22%. “Anche se ci aspettiamo che l’Italia rimanga un Paese con maggiore penetrazione del diesel rispetto agli altri”.

QUALI RIMEDI?

Come ovviare a questa situazione? “Formule magiche non ce ne sono; certamente siamo di fronte a una trasformazione profonda, che pone sfide importanti. Ci sono delle opportunità e l’apertura che l’industria dell’auto sta avendo nei confronti di mondi non strettamente legati alle quattro ruote lo testimonia” conclude Duse.

I dati dello studio sono stati commentati da alcuni importanti rappresentanti della filiera automotive. “Ci stiamo facendo male da soli. Visti i numeri in gioco (il riferimento è alle le pesanti sanzioni che i Costruttori potrebbero subire in caso di mancato rispetto dei parametri di CO2, ndr.), siamo certi che tutto quello che sta accadendo potrà diventare un problema politico” afferma Andrea Cardinali, direttore generale di Unrae.

“C’è grande preoccupazione da parte delle aziende clienti sulle alimentazioni da scegliere. Il diesel è calato anche nelle flotte e i valori residui futuri sono fonte di incertezza – aggiunge Pietro Teofilatto, direttore della sezione noleggio a lungo termine di Aniasa –: per questo stiamo assistendo a uno spostamento verso minori segmenti di veicoli e all’inserimento in parco degli EV, che comunque sono ancora poche migliaia di unità”.

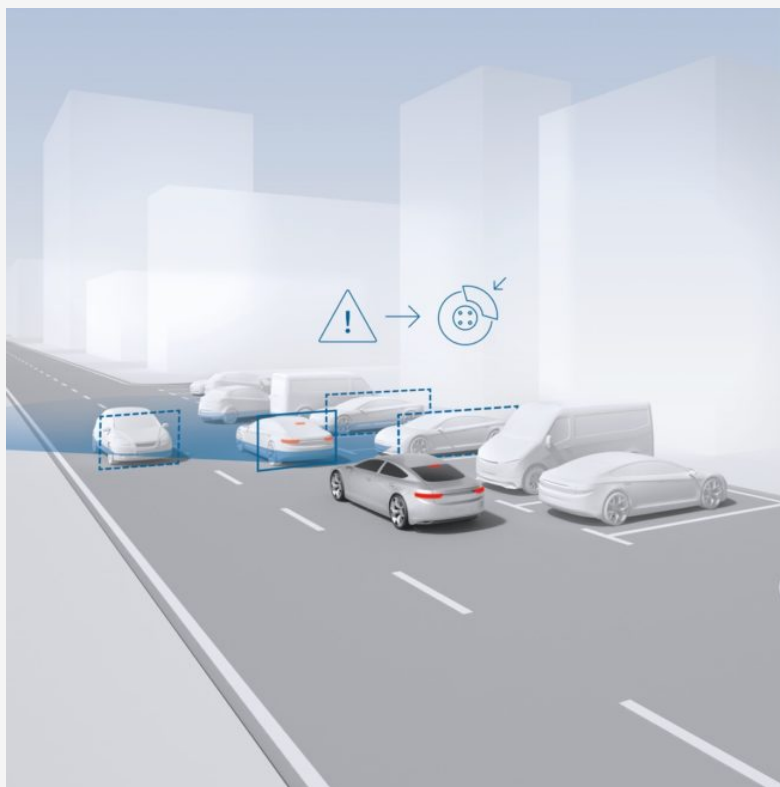
“Se l’Italia vuole ridurre le emissioni, occorre rinnovare il parco circolante. Questo è il vero messaggio da mandare al Ministero” chiude Adolfo De Stefani Cosentino, presidente di Federauto. Sì, dunque, alla transazione energetica, ma quest’ultima deve essere sostenibile. A rischio c’è un mercato che, solo in Italia, impiega circa 66mila persone.

Indice dei contenuti

- 1 UN MERCATO NON BRILLANTE
- 2 INVESTIMENTI "MONSTRE" SU AUTO ELETTRICA E GUIDA AUTONOMA
- 3 LA MORTE DEL DIESEL
- 4 QUALI RIMEDI?



il Resto del Carlino



Gli ADAS allungano la vita, eccome. ACI **BOSCH** hanno presentato a **#ForumAutoMotive** a Milano uno studio realizzato dalla **Fondazione Filippo Caracciolo** di ACI, in collaborazione con il Politecnico di Torino, che valuta **l'efficacia dei sistemi di assistenza alla guida (ADAS)**.

La ricerca, basata sui dati provenienti dalle "scatole nere" di un campione di 1,5 milioni di veicoli nel 2017 e 1,8 milioni nel 2018, analizza l'esposizione al rischio di diversi modelli di auto vendute in Italia, **considerando per la prima volta i chilometri percorsi** dalle vetture.

Nei due anni presi in esame, i veicoli hanno percorso rispettivamente 11,5 miliardi di km nel 2017 e 13 miliardi di km nel 2018.

Gli ADAS riducono il rischio di incidentalità

Dall'indagine emerge che **un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave rispetto a uno immatricolato da soli due anni.**

I modelli più costosi, con prezzo di listino medio pari a 30.000 euro e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida, sono coinvolti in incidente **5,7 volte** ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti **fino a 15 volte** ogni milione di chilometri percorsi.

Il sistema di assistenza alla frenata aiuta a evitare incidenti stradali

La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni ADAS e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di **assistenza alla frenata**. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno **fino al 38% di probabilità in meno** di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste.

Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata.

Solo 1 veicolo su 5 dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli.

Le parole di Giuseppina Fusco, Presidente della Fondazione Caracciolo e Vice Presidente di Automobile Club d'Italia

“La metodologia sperimentale adottata dalla Fondazione ha dimostrato l'esistenza di un'evidente correlazione fra età del veicolo, dotazioni di sicurezza e rischio di incidentalità. Esiste un'accentuata esposizione al rischio dei veicoli più vecchi e dal prezzo di listino più basso. E' doveroso correggere questo vulnus e accelerare il processo di messa in sicurezza dei veicoli. Accessibilità significa garantire che le tecnologie per la sicurezza siano presenti su tutti i veicoli, indipendentemente dalla loro fascia di prezzo”.

Le parole di Gabriele Allievi, Amministratore Delegato Bosch Italia

“I sistemi di assistenza alla guida rappresentano un importante passo avanti nella strada di Bosch verso la mobilità a zero incidenti e zero stress. Per questo, ci impegniamo a sviluppare e perfezionare la nostra gamma di sistemi che non solo semplificano la guida, ma possono anche salvare vite umane. Negli ultimi anni, gli standard di sicurezza hanno ricoperto un ruolo sempre più importante nella scelta dell'auto da acquistare”.

Allievi ha aggiunto. *“Una tendenza che risponde anche all'obbligo imposto dall'Unione Europea di dotare di un equipaggiamento di sistemi di assistenza alla guida tutti i modelli di nuova omologazione che saranno introdotti sul mercato a partire dal 2022. I veicoli omologati prima di quella data, avranno tempo fino al 2024 per adeguarsi al nuovo regolamento europeo. Il pacchetto salvavita, pensato per preservare la sicurezza di guidatori e passeggeri, includerà funzioni come il sistema di assistenza alla frenata e il sistema di rilevamento del “colpo di sonno”.*

Ultima modifica: 29 ottobre 2019



Scomparsa del Diesel: si prospettano anni di cambiamento radicale nell'automotive

Forse il calo e la scomparsa del motore Diesel sarà un primo step che innescherà un brusco cambiamento. Oggi l'investimento principale delle case automobilistiche è sull'elettrico.

Negli ultimi anni c'è stato un boom di investimenti delle Case Auto sull'elettrico, ma la diffusione resterà limitata per i prossimi 5 anni. In crescita le emissioni di CO₂, anche a causa del calo del diesel. Il mercato automotive vive oggi un paradosso: sono sempre più consistenti gli investimenti delle case automobilistiche sull'elettrico, raggiungeranno globalmente la cifra di 225 miliardi di dollari nel 2023, con un'offerta di modelli in Europa che si amplierà passando dagli attuali 62 (ibridi plug-in ed elettrici) a più di 230; la penetrazione di vetture elettriche è destinata per ora a rimanere limitata e il repentino calo delle motorizzazioni diesel è andato finora a favore di vetture a benzina. Di questo passo sarà difficile raggiungere gli obiettivi di emissioni medie delle flotte imposti per il 2020 (95 gr CO₂/km) e il 2025 (81 gr/km) con conseguente impatto negativo sui conti delle case costruttrici. La rivoluzione elettrica potrebbe produrre anche un potenziale calo del 20% dei ricavi per concessionarie e officine di autoriparazione, in virtù del progressivo spostamento a vetture elettriche con costi e frequenza di manutenzione sensibilmente ridotti. In Italia nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030), a tutto vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche si attesteranno all'8% (13% considerando anche le vetture ibride plug-in).

Nel 2019 sono stati lanciati diversi modelli tra cui la Mini elettrica e la nuova Peugeot 208 elettrica che hanno avuto un enorme successo, ma anche Opel con la nuova Corsa, Porche con la Taycan che con la doppia propulsione passa i 600 cv, la Mercedes EQ C e molte altre case hanno trascinato il trend verso un mondo green.

Sono questi i principali trend emersi dal Global Automotive Outlook presentato dalla società globale di consulenza aziendale AlixPartners, dal titolo "Nuova mobilità, vecchie sfide". Lo studio sottolinea anche come l'industria automobilistica si appresti ad attraversare un "Un deserto del profitto" a causa degli investimenti per il passaggio all'elettrico e all'autonomo, degli obiettivi di riduzione della CO₂ e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale. È questo il quadro illustrato da Dario Duse, Managing Director, nel corso della tradizionale tavola rotonda con la filiera della mobilità organizzata alla vigilia di **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora.

Investimenti crescenti delle Case, l'elettrico non sfonda e non porta profitti

I profitti delle Case Auto hanno già evidenziato segni di deterioramento e da qui al 2023 potrebbero ridursi ulteriormente in maniera significativa, mentre l'industria ha iniziato una fase di ristrutturazione che si prevede possa ulteriormente accelerare soprattutto per i fornitori che non operano nelle nuove tecnologie e per gli impianti di produzione dei motori a combustione tradizionali.

Lo studio rivela che la spesa destinata dalle case automobilistiche per l'elettificazione della loro gamma raggiungerà la cifra di 225 miliardi di dollari al 2023, e che l'offerta si amplierà notevolmente passando in Europa dagli attuali 62 modelli (ibridi plug-in ed elettrici) a più di 230. Nel frattempo, secondo la ricerca, l'industria investirà altri 48 miliardi di dollari tra oggi e il 2023 per lo sviluppo delle tecnologie dei veicoli autonomi.

Il paradosso è che nonostante gli ingenti investimenti, la penetrazione di vetture elettriche è destinata per ora a rimanere limitata (il repentino calo delle motorizzazioni diesel è andato finora a favore di vetture a benzina), mentre continua il trend di incremento delle versioni SUV per cui il livello medio di emissioni di CO₂ (grammi per kilometro) in realtà ha smesso di crescere, rendendo gli obiettivi del 2020 (95 gr CO₂/km) e del 2025 (81 gr/km) di fatto quasi irraggiungibili per i costruttori, con il risultato di incidere ulteriormente in maniera negativa sui profitti dell'industria a causa delle significative multe che potrebbero arrivare se non fossero

rispettati i suddetti limiti.

Il calo del diesel in Italia

Per quanto riguarda in particolare il mercato italiano, lo studio prevede che le vendite di auto nel nostro Paese rimarranno sostanzialmente stabili intorno a 2,1 milioni di unità. E se nel 2018 il 51% delle auto vendute in Italia montavano motori diesel, già nei primi mesi del 2019 la quota del Diesel è scesa sotto al 45% a sostanziale vantaggio della motorizzazione a benzina. Nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030) ma a vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche saranno pari all'8% delle nuove immatricolazioni.

“Due sono le sfide principali che l'industria sta cercando faticosamente di risolvere. La prima è rappresentata dal rebus dei nuovi costi legati alla trasformazione del business, sviluppando soluzioni alternative che consentano di attraversare il “deserto del profitto” guidato dalla combinazione di trasformazione tecnologica, normativa e stagnazione della domanda”, commenta Dario Duse, Managing Director di AlixPartners che conclude, “La seconda, il raggiungimento degli obiettivi dei limiti delle emissioni imposti dall'Europa entro il 2030. Obiettivi, a nostro avviso, estremamente ambiziosi rispetto al punto di partenza dei livelli medi di emissioni: oggi il livello medio in Europa è pari a 118 gr di CO2 per km, con una curva di diminuzione che è frenata anche dalla riduzione delle motorizzazioni Diesel. Gli obiettivi a 95 gr CO2 per km del 2020 e ancor di più gli 81 e 59 gr CO2 per km previsti per il 2025 e 2030 possono essere avvicinabili solo attraverso una forte discontinuità rispetto al passato, il che implica un aumento molto rilevante dei veicoli elettrificati che oggi hanno margini negativi o bassi”

“Alla luce dei dati illustrati da AlixPartners, società globale che da sempre ci è vicina” – commenta il giornalista Pierluigi Bonora, promotore di [#FORUMAutoMotive](#) – emerge in modo lampante che chi legifera lo fa senza tenere conto della realtà. In pratica, i provvedimenti vengono sempre più spesso presi sull'onda dell'emotività e fortemente contagiati dalla demagogia. E così, se da una parte si cerca di accelerare sul fronte delle motorizzazioni elettriche, dall'altra si rischia di creare non pochi danni all'industria dell'auto. E a pagare il “deserto di profitti”, palesato dallo studio di AlixPartners, sono e saranno soprattutto i lavoratori. Le rivoluzioni si fanno, ma per gradi e soprattutto all'insegna della realizzabilità nei tempi indicati. L'industria è pronta ad affrontare la svolta, e lo dimostra nel concreto tutti i giorni aggiungendo sempre quel qualcosa in più, ma è il resto che procede al rallentatore, per vari motivi, nel recepire il cambiamento. E qui affiorano nuovamente i limiti di questa Unione europea, dove tutti vanno ancora per proprio conto e non esiste, anche nell'ambito della mobilità “green”, una volontà comune e basata su come procedere in mondo omogeneo. Non è da sottovalutare l'allarme lanciato da AlixPartners”.



INCIDENTI STRADALI, PER LE AUTO PIÙ “TECNOLOGICHE” IL 38% IN MENO



ROMA (ITALPRESS) – Secondo i dati di uno studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di Aci, in collaborazione con il Politecnico di Torino – presentato da Aci e Bosch a **#ForumAutoMotive** – un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave, rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi. La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni sistemi di assistenza alla guida e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata. Solo un veicolo su cinque dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli.

(ITALPRESS).

ads/abr/com

29-Ott-19 11:07

Fonte: Italtpress

0 Condivisioni



il Resto del Carlino



“In Italia manca una visione globale sul tema della sicurezza stradale, ci si muove solo sulla base di fasi emergenziali e della ricerca di consenso. L’attuale Codice della Strada, datato addirittura 1992, è superato dall’evoluzione della mobilità. Non basta riformarlo, ma serve una nuova Legge Delega che consenta di arrivare a un nuovo Codice tarato sulle nuove forme di mobilità e microbilità. Vanno riviste le pene, garantendone la certezza, prevedendo soprattutto la sospensione della patente per i più comuni comportamenti di colpevole distrazione alla guida legati all’uso degli smartphone. Solo così si potranno contrastare seriamente i numeri già oggi allarmanti di 600 pedoni e 350 ciclisti morti ogni anno, senza contare le 3.300 vittime degli oltre 172mila incidenti che si verificano sulle nostre strade. I costi sociali legati agli incidenti stradali ammontano a 17 miliardi di euro. Un costo oggi insopportabile”.

L’allarme è stato lanciato oggi a Milano dal Prefetto Roberto Sgalla, già Direttore Centrale delle Specialità della Polizia di Stato in occasione della consegna del premio Road Safety Award conferitogli da Dekra nel corso dell’evento organizzato da **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora

Il premio, consegnato a Sgalla da Toni Purcaro, Presidente di DEKRA Italia e Head of DEKRA Region Central East Europe & Middle East, ha rappresentato l’occasione per un “faccia a faccia” del Prefetto Sgalla con Pierluigi Bonora, giornalista e fondatore di **#FORUMAutoMotive**, che ha sollecitato il Prefetto e altri ospiti sui temi di più stretta attualità sul tema della sicurezza stradale.

La premiazione è avvenuta nella sessione finale di **#FORUMAutoMotive**, evento dedicato al tema “L’allarme sicurezza stradale tra i (soliti) ritardi della politica”, aggravati dalla crisi di governo con i tempi nuovamente allungati per il varo del nuovo Codice della strada”. Ai talk show hanno preso parte rappresentanti dell’industria della mobilità (due, quattro e più ruote e componentistica), esponenti parlamentari e rappresentanti di Polizia Stradale e delle istituzioni del mondo automotive.

L’allarme sui troppi morti e feriti registrati annualmente sulle nostre strade, è stato rilanciato anche dall’onorevole Paolo Gandolfi, Urbanista ed ex Deputato Relatore della Legge dell’Omicidio Stradale: “Si dice che siano diminuiti i morti sulla strada, ma 3.300 rappresentano cifre da bollettino di guerra; senza dimenticare che questo valore è pari al doppio di quelli rilevati in Gran Bretagna, che ha un numero di abitanti simile a quello dell’Italia. Paradossalmente, se si

volessero dimezzare i morti sul lavoro in questo Paese, bisognerebbe operare prevalentemente sulla sicurezza stradale.”.

Segnali di allerta ripresi da Giordano Biserni, Presidente di Asaps, che ha sottolineato come “Il 25-30% dei conducenti dichiara apertamente di usare il telefono alla guida. Le revisioni obbligatorie degli etilometri generano un pericoloso imbuto: quelli di Roma sono inviati a Milano e tornano dopo 6-8 mesi. Negli ultimi tre anni il tasso di riduzione degli incidenti mortali è fortemente rallentato, fermandosi all’ 1-2%”.

“Le cronache degli ultimi mesi”, ha evidenziato Pierluigi Bonora, Promotore di **#FORUMAutoMotive**, “restituiscono un vero e proprio bollettino di guerra con una crescita continua degli incidenti dovuti in particolare alla distrazione da smartphone, alla guida in stato di ebbrezza o di alterazione da sostanze stupefacenti. Il rischio reale è che il recente cambio di Governo favorisca un nuovo allungamento dei tempi di approvazione della riforma del Codice della Strada che sembrava ormai vicino alla meta e che avrebbe dovuto imprimere un giro di vite, con sanzioni ancora più dure per i comportamenti maggiormente a rischio. Chiediamo con forza al Governo di proseguire, risentendo le parti in causa, il lavoro già impostato portando rapidamente al traguardo la riforma del Codice. Altro tema che **#FORUMAutoMotive** ha affrontato è stata la necessità che l’educazione stradale diventi materia scolastica, quindi obbligatoria e faccia media nel giudizio finale sullo studente”.

Sui tempi del Codice della Strada è intervenuto Giuseppe Donina, Membro della Commissione Trasporti della Camera, Relatore della Riforma del Codice della Strada: “Nel mese di luglio abbiamo licenziato in commissione il Codice della Strada per portarlo in aula, ma passano i mesi e nessuno si fa più vivo. Qualcosa sembra si stia muovendo dalla settimana scorsa. L’obiettivo è quello di portare in aula entro fine novembre la nostra parziale revisione del Codice della Strada. Oggi c’è la sensazione che diminuiscano i controlli della Polizia Stradale, ma secondo me è più corretto dire che diminuisce il personale della Polizia. Un governo che vuol mettere l’attenzione sulla sicurezza stradale non può tralasciare il fatto che ci vogliono più pattuglie, più agenti, più mezzi e più tecnologia”.

Ultima modifica: 29 ottobre 2019



INCIDENTI STRADALI, PER LE AUTO PIÙ "TECNOLOGICHE" IL 38% IN MENO

ROMA (ITALPRESS) - Secondo i dati di uno studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di Aci, in collaborazione con il Politecnico di Torino - presentato da Aci e Bosch a [#ForumAutoMotive](#) - un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave, rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi. La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni sistemi di assistenza alla guida e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata. Solo un veicolo su cinque dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli. (ITALPRESS). [ads/abr/com 29-Ott-19 11:07](#)



INCIDENTI STRADALI, PER LE AUTO PIÙ “TECNOLOGICHE” IL 38% IN MENO



ROMA (ITALPRESS) – Secondo i dati di uno studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di Aci, in collaborazione con il Politecnico di Torino – presentato da Aci e Bosch a **#ForumAutoMotive** – un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave, rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi. La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni sistemi di assistenza alla guida e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata. Solo un veicolo su cinque dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli. (ITALPRESS).



Il messaggio di #FORUMAutoMotive : “Serve un vero nuovo Codice della Strada per ridurre l'emergenza morti e feriti”

– “ In Italia manca una visione globale sul tema della sicurezza stradale, ci si muove solo sulla base di fasi emergenziali e della ricerca di consenso. L'attuale Codice della Strada, datato addirittura 1992, è superato dall'evoluzione della mobilità. Non basta riformarlo, ma serve una nuova Legge Delega che consenta di arrivare a un nuovo Codice tarato sulle nuove forme di mobilità e microbilità. Vanno riviste le pene, garantendone la certezza, prevedendo soprattutto la sospensione della patente per i più comuni comportamenti di colpevole distrazione alla guida legati all'uso degli smartphone. Solo così si potranno contrastare seriamente i numeri già oggi allarmanti di 600 pedoni e 350 ciclisti morti ogni anno, senza contare le 3.300 vittime degli oltre 172mila incidenti che si verificano sulle nostre strade. I costi sociali legati agli incidenti stradali ammontano a 17 miliardi di euro. Un costo oggi insopportabile ”.

L'allarme è stato lanciato oggi a #milano dal Prefetto Roberto Sgalla, già Direttore Centrale delle Specialità della Polizia di Stato in occasione della consegna del premio Road #safety Award conferitogli da Dekra nel corso dell'evento organizzato da #FORUMAutoMotive , il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora

Il premio, consegnato a Sgalla da Toni Purcaro, Presidente di DEKRA Italia e Head of DEKRA Region Central East Europe & Middle East, ha rappresentato l'occasione per un “faccia a faccia” del Prefetto Sgalla con Pierluigi Bonora, giornalista e fondatore di #FORUMAutoMotive , che ha sollecitato il Prefetto e altri ospiti sui temi di più stretta attualità sul tema della sicurezza stradale.

La premiazione è avvenuta nella sessione finale di #FORUMAutoMotive , evento dedicato al tema “ L'allarme sicurezza stradale tra i (soliti) ritardi della politica”, aggravati dalla crisi di governo con i tempi nuovamente allungati per il varo del nuovo Codice della strada”. Ai talk show hanno preso parte rappresentanti dell'industria della mobilità (due, quattro e più ruote e componentistica), esponenti parlamentari e rappresentanti di Polizia Stradale e delle istituzioni del mondo #automotive .

L'allarme sui troppi morti e feriti registrati annualmente sulle nostre strade, è stato rilanciato anche dall'onorevole Paolo Gandolfi , Urbanista ed ex Deputato Relatore della Legge dell'Omicidio Stradale: “ Si dice che siano diminuiti i morti sulla strada, ma 3.300 rappresentano cifre da bollettino di guerra; senza dimenticare che questo valore è pari al doppio di quelli rilevati in Gran Bretagna, che ha un numero di abitanti simile a quello dell'Italia. Paradossalmente, se si volessero dimezzare i morti sul lavoro in questo Paese, bisognerebbe operare prevalentemente sulla sicurezza stradale. ”.

Segnali di allerta ripresi da Giordano Biserni , Presidente di Asaps, che ha sottolineato come “ Il 25-30% dei conducenti dichiara apertamente di usare il telefono alla guida. Le revisioni obbligatorie degli etilometri generano un pericoloso imbuto: quelli di Roma sono inviati a #milano e tornano dopo 6-8 mesi. Negli ultimi tre anni il tasso di riduzione degli incidenti mortali è fortemente rallentato, fermandosi all'1-2%”.

“ Le cronache degli ultimi mesi”, ha evidenziato Pierluigi Bonora, Promotore di #FORUMAutoMotive , “ restituiscono un vero e proprio bollettino di guerra con una crescita continua degli incidenti dovuti in particolare alla distrazione da smartphone, alla guida in stato di ebbrezza o di alterazione da sostanze stupefacenti. Il rischio reale è che il recente cambio di Governo favorisca un nuovo allungamento dei tempi di approvazione della riforma del Codice della Strada che sembrava ormai vicino alla meta e che avrebbe dovuto imprimere un giro di vite, con sanzioni ancora più dure per i comportamenti maggiormente a rischio. Chiediamo con forza

al Governo di proseguire, risentendo le parti in causa, il lavoro già impostato portando rapidamente al traguardo la riforma del Codice. Altro tema che **#forumautomotive** ha affrontato è stata la necessità che l'educazione stradale diventi materia scolastica, quindi obbligatoria e faccia media nel giudizio finale sullo studente”.

Sui tempi del Codice della Strada è intervenuto Giuseppe Donina , Membro della Commissione Trasporti della Camera, Relatore della Riforma del Codice della Strada: “ Nel mese di luglio abbiamo licenziato in commissione il Codice della Strada per portarlo in aula, ma passano i mesi e nessuno si fa più vivo. Qualcosa sembra si stia muovendo dalla settimana scorsa. L'obiettivo è quello di portare in aula entro fine novembre la nostra parziale revisione del Codice della Strada. Oggi c'è la sensazione che diminuiscano i controlli della Polizia Stradale, ma secondo me è più corretto dire che diminuisce il personale della Polizia. Un governo che vuol mettere l'attenzione sulla sicurezza stradale non può tralasciare il fatto che ci vogliono più pattuglie, più agenti, più mezzi e più tecnologia ”.

Per informazioni: Marco Catino - 329-3052068 - catinom@libero.it



Auto elettriche, nel 2025 tanti investimenti, ma pochi guadagni

Come evolverà il mercato delle auto nei prossimi sei anni? E' noto che ad influenzarlo sarà l'arrivo in modo massiccio delle auto elettriche, per le quali i produttori spenderanno fiumi di denaro, ma quali ripercussioni avrà una transizione così drastica per i conti economici delle case automobilistiche e di chi lavora nel loro indotto?

Le risposte a queste domande sono al centro di uno studio della società di consulenza AlixPartners, intitolato "Nuova mobilità, vecchie sfide", presentato questa mattina a Milano nel corso di [#FORUMAutoMotive](#), tavola rotonda organizzata dal giornalista Pierluigi Bonora.

Un "conto" da quasi 250 miliardi

Dallo studio è emerso che i costruttori spenderanno in tutto il mondo oltre 200 miliardi di euro entro il 2023 per le auto elettriche, ai quali andranno sommati circa 45 miliardi per le tecnologie di guida autonoma.

Almeno in una prima fase questa mole enorme di investimenti avrà un impatto negativo sui conti economici delle case automobilistiche, perché inizialmente le vendite di auto elettriche resteranno limitate: stando all'indagine, i modelli ibridi plug in ed elettrici saranno almeno 230 nel 2025 (contro i 62 di oggi), ma gli automobilisti continueranno a preferire vetture con motori tradizionali.

Questa tendenza è negativa non soltanto per il mancato ritorno degli investimenti, ma anche perché le emissioni medie di CO2 per costruttore non scenderanno come voluto dall'Europa - l'obiettivo per il 2025 è una media di 81 g/km fra tutti i modelli di un marchio -, esponendo le case a multe miliardarie.

Auto elettriche, la produzione della batteria è un tema "caldo"

Batterie auto elettrica, il piano europeo contro il dominio dell'Asia

Auto elettrica, FCA assemblerà le batterie a Mirafiori

In Italia le elettriche non "sfonderanno"

Emblematico il caso dell'Italia. AlixPartners stima che le vendite nel nostro Paese resteranno stabili intorno a 2,1 milioni di nuove auto l'anno, un dato non troppo lontano da quello del 2018, ma nel 2025 le elettriche saranno appena 8 su 100 (erano lo 0,1% nel 2018, dato Unrae). Una crescita significativa, ma all'apparenza non così consistente. La previsione è che le auto diesel saranno 36 ogni 100 vendute nel 2025, contro il 51% dell'anno scorso, ma ad approfittare della flessione saranno principalmente le auto benzina e ibride.

Concessionari e officine dovranno reinventarsi

L'indagine non è ottimistica nemmeno per concessionari e officine, il cui giro d'affari è destinato a ridursi sensibilmente non appena le auto elettrica prenderanno piede, a causa della loro maggiore semplicità rispetto a quelle con motori a pistoni.

AlixPartners stima un calo fino al 20% dei ricavi e al 20% del margine lordo, considerato che il 35% della manutenzione programmata per i motori odierna non verrà più effettuata. Per questo motivo, è scritto nello studio, al fine di mantenere la redditività i concessionari dovranno esaminare criticamente la loro struttura dei costi attuali e cercare nuove fonti di reddito.



ACI e Bosch presentano uno studio che valuta l'efficacia degli ADAS



L'Automobile Club d'Italia e BOSCH hanno presentato a **#ForumAutoMotive** a Milano uno studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di ACI, in collaborazione con il Politecnico di Torino, che valuta l'efficacia dei sistemi di assistenza alla guida (ADAS). La ricerca, basata sui dati provenienti dalle "scatole nere" di un campione di 1,5 milioni di veicoli nel 2017 e 1,8 milioni nel 2018, analizza l'esposizione al rischio di diversi modelli di auto vendute in Italia, considerando per la prima volta i chilometri percorsi dalle vetture. Nei due anni presi in esame, i veicoli hanno percorso rispettivamente 11,5 miliardi di km nel 2017 e 13 miliardi di km nel 2018.

Dall'indagine emerge che un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi, con prezzo di listino medio pari a 30.000 euro e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida, sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi.

La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni ADAS e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata. Solo 1 veicolo su 5 dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli.

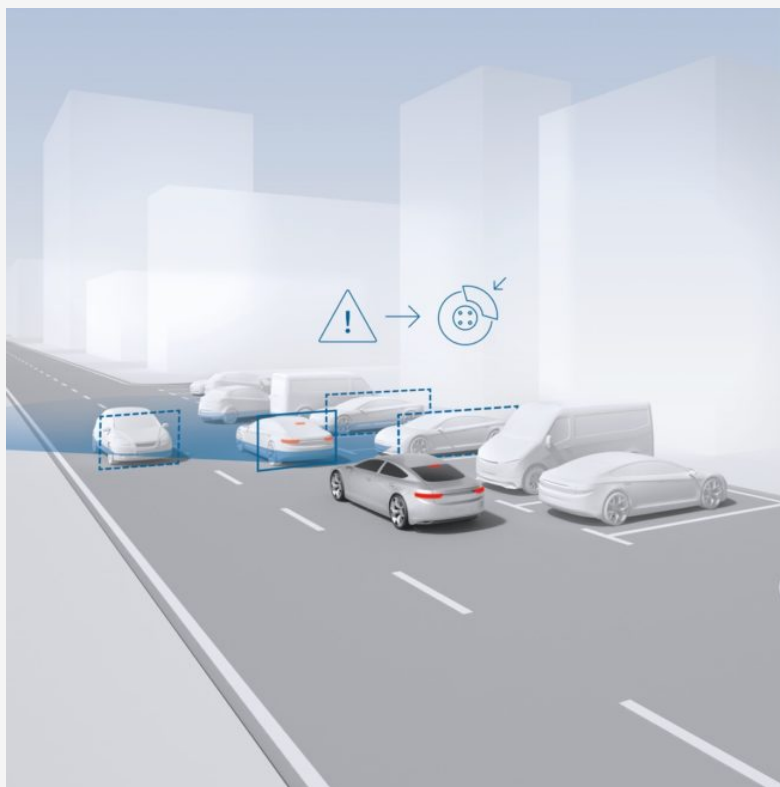
Giuseppina Fusco, Presidente della Fondazione Caracciolo e Vice Presidente di Automobile Club d'Italia afferma: "la metodologia sperimentale adottata dalla Fondazione ha dimostrato l'esistenza di un'evidente correlazione fra età del veicolo, dotazioni di sicurezza e rischio di incidentalità. Esiste un'accentuata esposizione al rischio dei veicoli più vecchi e dal prezzo di listino più basso. E' doveroso correggere questo vulnus e accelerare il processo di messa in sicurezza dei veicoli. Accessibilità significa garantire che le tecnologie per la sicurezza siano presenti su tutti i veicoli,

indipendentemente dalla loro fascia di prezzo”.

“I sistemi di assistenza alla guida rappresentano un importante passo avanti nella strada di Bosch verso la mobilità a zero incidenti e zero stress. Per questo, ci impegniamo a sviluppare e perfezionare la nostra gamma di sistemi che non solo semplificano la guida, ma possono anche salvare vite umane” dichiara Gabriele Allievi, Amministratore Delegato Bosch Italia, che aggiunge: “negli ultimi anni, gli standard di sicurezza hanno ricoperto un ruolo sempre più importante nella scelta dell’auto da acquistare. Una tendenza che risponde anche all’obbligo imposto dall’Unione Europea di dotare di un equipaggiamento di sistemi di assistenza alla guida tutti i modelli di nuova omologazione che saranno introdotti sul mercato a partire dal 2022. I veicoli omologati prima di quella data, avranno tempo fino al 2024 per adeguarsi al nuovo regolamento europeo. Il pacchetto salvavita, pensato per preservare la sicurezza di guidatori e passeggeri, includerà funzioni come il sistema di assistenza alla frenata e il sistema di rilevamento del “colpo di sonno”.



il Resto del Carlino



Gli ADAS allungano la vita, eccome. ACI **BOSCH** hanno presentato a **#ForumAutoMotive** a Milano uno studio realizzato dalla **Fondazione Filippo Caracciolo** di ACI, in collaborazione con il Politecnico di Torino, che valuta **l'efficacia dei sistemi di assistenza alla guida (ADAS)**.

La ricerca, basata sui dati provenienti dalle "scatole nere" di un campione di 1,5 milioni di veicoli nel 2017 e 1,8 milioni nel 2018, analizza l'esposizione al rischio di diversi modelli di auto vendute in Italia, **considerando per la prima volta i chilometri percorsi** dalle vetture.

Nei due anni presi in esame, i veicoli hanno percorso rispettivamente 11,5 miliardi di km nel 2017 e 13 miliardi di km nel 2018.

Gli ADAS riducono il rischio di incidentalità

Dall'indagine emerge che **un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave rispetto a uno immatricolato da soli due anni.**

I modelli più costosi, con prezzo di listino medio pari a 30.000 euro e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida, sono coinvolti in incidente **5,7 volte** ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti **fino a 15 volte** ogni milione di chilometri percorsi.

Il sistema di assistenza alla frenata aiuta a evitare incidenti stradali

La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni ADAS e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di **assistenza alla frenata**. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno **fino al 38% di probabilità in meno** di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste.

Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata.

Solo 1 veicolo su 5 dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli.

Le parole di Giuseppina Fusco, Presidente della Fondazione Caracciolo e Vice Presidente di Automobile Club d'Italia

“La metodologia sperimentale adottata dalla Fondazione ha dimostrato l'esistenza di un'evidente correlazione fra età del veicolo, dotazioni di sicurezza e rischio di incidentalità. Esiste un'accentuata esposizione al rischio dei veicoli più vecchi e dal prezzo di listino più basso. E' doveroso correggere questo vulnus e accelerare il processo di messa in sicurezza dei veicoli. Accessibilità significa garantire che le tecnologie per la sicurezza siano presenti su tutti i veicoli, indipendentemente dalla loro fascia di prezzo”.

Le parole di Gabriele Allievi, Amministratore Delegato Bosch Italia

“I sistemi di assistenza alla guida rappresentano un importante passo avanti nella strada di Bosch verso la mobilità a zero incidenti e zero stress. Per questo, ci impegniamo a sviluppare e perfezionare la nostra gamma di sistemi che non solo semplificano la guida, ma possono anche salvare vite umane. Negli ultimi anni, gli standard di sicurezza hanno ricoperto un ruolo sempre più importante nella scelta dell'auto da acquistare”.

Allievi ha aggiunto. *“Una tendenza che risponde anche all'obbligo imposto dall'Unione Europea di dotare di un equipaggiamento di sistemi di assistenza alla guida tutti i modelli di nuova omologazione che saranno introdotti sul mercato a partire dal 2022. I veicoli omologati prima di quella data, avranno tempo fino al 2024 per adeguarsi al nuovo regolamento europeo. Il pacchetto salvavita, pensato per preservare la sicurezza di guidatori e passeggeri, includerà funzioni come il sistema di assistenza alla frenata e il sistema di rilevamento del “colpo di sonno”.*

Ultima modifica: 29 ottobre 2019



INCIDENTI STRADALI, PER LE AUTO PIÙ “TECNOLOGICHE” IL 38% IN MENO

ROMA (ITALPRESS) – Secondo i dati di uno studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di Aci, in collaborazione con il Politecnico di Torino – presentato da Aci e Bosch a **#ForumAutoMotive** – un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave, rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi. La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni sistemi di assistenza alla guida e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata. Solo un veicolo su cinque dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli. (ITALPRESS).

L'articolo INCIDENTI STRADALI, PER LE AUTO PIÙ “TECNOLOGICHE” IL 38% IN MENO proviene da



Incidenti stradali, per le auto più “tecnologiche” il 38% in meno

Secondo i dati di uno studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di Aci, in collaborazione con il Politecnico di Torino – presentato da Aci e Bosch a [#ForumAutoMotive](#) – un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave, rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi.

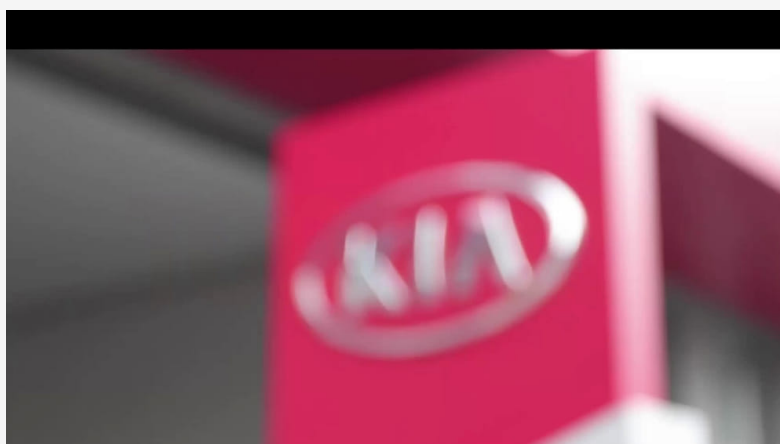
La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni sistemi di assistenza alla guida e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata.

Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata. Solo un veicolo su cinque dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli.

(ITALPRESS).



Industria automotive: profitti in calo. Meno diesel ma più emissioni



Il mercato automotive vive oggi un paradosso: sono sempre più consistenti gli investimenti delle case automobilistiche sull'elettrico, raggiungeranno globalmente la cifra di 225 miliardi di dollari nel 2023, con un'offerta di modelli in Europa che si amplierà passando dagli attuali 62 (ibridi plug-in ed elettrici) a più di 230; la penetrazione di vetture elettriche è destinata per ora a rimanere limitata e il repentino calo delle motorizzazioni diesel è andato finora a favore di vetture a benzina.

Di questo passo sarà difficile raggiungere gli obiettivi di emissioni medie delle flotte imposti per il 2020 (95 gr CO₂/km) e il 2025 (81 gr/km) con conseguente impatto negativo sui conti delle case costruttrici. La rivoluzione elettrica potrebbe produrre anche un potenziale calo del 20% dei ricavi per concessionarie e officine di autoriparazione, in virtù del progressivo spostamento a vetture elettriche con costi e frequenza di manutenzione sensibilmente ridotti. In Italia nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030), a tutto vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche si attesteranno all'8% (13% considerando anche le vetture ibride plug-in)

Sono questi i principali trend emersi dal Global Automotive Outlook presentato dalla società globale di consulenza aziendale AlixPartners, dal titolo "Nuova mobilità, vecchie sfide". Lo studio sottolinea anche come l'industria automobilistica si appresti ad attraversare un "Un deserto del profitto" a causa degli investimenti per il passaggio all'elettrico e all'autonomo, degli obiettivi di riduzione della CO₂ e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale. È questo il quadro illustrato da Dario Duse, Managing Director, nel corso della tradizionale tavola rotonda con la filiera della mobilità organizzata alla vigilia di **#FORUMAutoMotive**, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora.

Il Global Automotive Outlook di AlixPartners, alla sua 16ma edizione, fotografa i principali trend in atto nel mercato automotive mondiale e la previsione delle sue linee di sviluppo, evidenziando come l'industria automobilistica stia per entrare in un "deserto del profitto" a causa del doppio effetto della massiccia spesa per i programmi di nuova mobilità (C.A.S.E. Connected Autonomous Shared Electrified), a cominciare dagli investimenti per i nuovi veicoli elettrici, e del rallentamento dei mercati chiave a livello globale.

L'elettrico non sfonda e non porta profitti

I profitti delle Case Auto hanno già evidenziato segni di deterioramento e da qui al 2023 potrebbero ridursi ulteriormente in maniera significativa, mentre l'industria ha iniziato una fase di

ristrutturazione che si prevede possa ulteriormente accelerare soprattutto per i fornitori che non operano nelle nuove tecnologie e per gli impianti di produzione dei motori a combustione tradizionali.

Lo studio rivela che la spesa destinata dalle case automobilistiche per l'elettrificazione della loro gamma raggiungerà la cifra di 225 miliardi di dollari al 2023, e che l'offerta si amplierà notevolmente passando in Europa dagli attuali 62 modelli (ibridi plug-in ed elettrici) a più di 230. Nel frattempo, secondo la ricerca, l'industria investirà altri 48 miliardi di dollari tra oggi e il 2023 per lo sviluppo delle tecnologie dei veicoli autonomi.

Il paradosso è che nonostante gli ingenti investimenti, la penetrazione di vetture elettriche è destinata per ora a rimanere limitata (il repentino calo delle motorizzazioni diesel è andato finora a favore di vetture a benzina), mentre continua il trend di incremento delle versioni SUV per cui il livello medio di emissioni di CO₂ (grammi per kilometro) in realtà ha smesso di crescere, rendendo gli obiettivi del 2020 (95 gr CO₂/km) e del 2025 (81 gr/km) di fatto quasi irraggiungibili per i costruttori, con il risultato di incidere ulteriormente in maniera negativa sui profitti dell'industria a causa delle significative multe che potrebbero arrivare se non fossero rispettati i suddetti limiti.

Auto elettrica: -20% di ricavi per concessionari e officine

La rivoluzione dell'auto elettrica avrà anche un forte impatto sui concessionari e sulle officine di riparazione a livello globale che dovranno affrontare un calo fino al 20% dei ricavi e una riduzione del 20% del margine lordo, considerato che il 35% della manutenzione programmata per i veicoli odierni (con motori diesel o a benzina) scomparirà nel medio e lungo termine con la progressiva elettrificazione del parco circolante. Al fine di mantenere la redditività, sottolinea lo studio, i concessionari dovranno esaminare criticamente la loro struttura dei costi attuali e cercare nuove fonti di reddito.

Il calo del diesel in Italia

Per quanto riguarda in particolare il mercato italiano, lo studio prevede che le vendite di auto nel nostro Paese rimarranno sostanzialmente stabili intorno a 2,1 milioni di unità. E se nel 2018 il 51% delle auto vendute in Italia montavano motori diesel, già nei primi mesi del 2019 la quota del Diesel è scesa sotto al 45% a sostanziale vantaggio della motorizzazione a benzina. Nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030) ma a vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche saranno pari all'8% delle nuove immatricolazioni.



#FORUMAutoMotive : la rivoluzione elettrica fatica a partire, boom di investimenti ma diffusione limitata

La rivoluzione elettrica fatica a partire. E' quanto emerge dallo studio di AlixPartners presentato alla filiera della mobilità in occasione di **#FORUMAutoMotive**. I risultati dello studio Global Automotive Outlook sono stati presentati da Dario Duse, Managing Director, nel corso della tradizionale tavola rotonda con la filiera della mobilità organizzata alla vigilia del forum.

Il dato più preoccupante riguarda la penetrazione delle vetture elettriche destinata per ora a rimanere limitata, a fronte di investimenti delle case automobilistiche sempre più consistenti raggiungendo globalmente la cifra di 225 miliardi di dollari nel 2023, con un'offerta di modelli in Europa che si amplierà passando dagli attuali 62 (ibridi plug-in ed elettrici) a più di 230. Nel frattempo, secondo la ricerca, l'industria investirà altri 48 miliardi di dollari tra oggi e il 2023 per lo sviluppo delle tecnologie dei veicoli autonomi.

Per quanto riguarda il mercato, lo studio prevede che le vendite di auto nel nostro Paese rimarranno sostanzialmente stabili intorno a 2,1 milioni di unità. E se nel 2018 il 51% delle auto vendute in Italia montavano motori diesel, già nei primi mesi del 2019 la quota del Diesel è scesa sotto al 45% a sostanziale vantaggio della motorizzazione a benzina. Nel 2025 il peso dei motori diesel sarà del 36%, in continua discesa (16% nel 2030) ma a vantaggio delle motorizzazioni ibride, mentre le vetture elettriche saranno pari all'8% delle nuove immatricolazioni.

La rivoluzione elettrica potrebbe produrre anche un potenziale calo del 20% dei ricavi per concessionarie e officine di autoriparazione. Il 35% della manutenzione programmata per i veicoli odierni (con motori diesel o a benzina) scomparirà nel medio e lungo termine con la progressiva elettrificazione del parco circolante.

Di questo passo sarà difficile raggiungere gli obiettivi di emissioni medie delle flotte imposti per il 2020 (95 gr CO2/km) e il 2025 (81 gr/km) con il risultato di incidere ulteriormente in maniera negativa sui profitti dell'industria a causa delle significative multe che potrebbero arrivare se non fossero rispettati i suddetti limiti.

“Obiettivi, a nostro avviso – commenta Duse -, estremamente ambiziosi rispetto al punto di partenza dei livelli medi di emissioni: oggi il livello medio in Europa è pari a 118 gr di CO2 per km, con una curva di diminuzione che è frenata anche dalla riduzione delle motorizzazioni Diesel. Gli obiettivi a 95 gr CO2 per km del 2020 e ancor di più gli 81 e 59 gr CO2 per km previsti per il 2025 e 2030 possono essere avvicinabili solo attraverso una forte discontinuità rispetto al passato, il che implica un aumento molto rilevante dei veicoli elettrificati che oggi hanno margini negativi o bassi”.

Lo studio sottolinea infine come l'industria automobilistica si appresti ad attraversare “un deserto del profitto” a causa degli investimenti per il passaggio all'elettrico e all'autonomo.

“Se da una parte – spiega Pierluigi Bonora, promotore di **#FORUMAutoMotive** - si cerca di accelerare sul fronte delle motorizzazioni elettriche, dall'altra si rischia di creare non pochi danni all'industria dell'auto. E a pagare il “deserto di profitti”, palesato dallo studio di AlixPartners, sono e saranno soprattutto i lavoratori. Le rivoluzioni si fanno, ma per gradi e soprattutto all'insegna della realizzabilità nei tempi indicati. L'industria è pronta ad affrontare la svolta, e lo dimostra nel concreto tutti i giorni aggiungendo sempre quel qualcosa in più, ma è il resto che procede al rallentatore, per vari motivi, nel recepire il cambiamento”.

© Trasporti-Italia.com - Riproduzione riservata

Vuoi essere sempre aggiornato sulle ultime notizie che riguardano itS?

Iscriviti gratis alla newsletter settimanale di Trasporti-Italia.com e le riceverai direttamente nella

tua casella di posta elettronica





INCIDENTI STRADALI, PER LE AUTO PIÙ “TECNOLOGICHE” IL 38% IN MENO

ROMA (ITALPRESS) – Secondo i dati di uno studio realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di Aci, in collaborazione con il Politecnico di Torino – presentato da Aci e Bosch a [#ForumAutoMotive](#) – un veicolo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave, rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I modelli più costosi e dotati di un numero maggiore di sistemi di assistenza alla guida sono coinvolti in incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli con prezzo inferiore ai 15.000 euro sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di chilometri percorsi. La ricerca valuta l'efficacia specifica di alcuni sistemi di assistenza alla guida e, in particolare, i benefici legati all'utilizzo del sistema di assistenza alla frenata. Alcuni modelli dotati di questa tecnologia, infatti, hanno fino al 38% di probabilità in meno di essere coinvolti in un incidente stradale rispetto alle vetture che ne sono sprovviste. Possono dunque essere evitati fino a 4 incidenti su 10 per i veicoli più costosi, mentre per i modelli della categoria A (mini) e B (utilitarie), fino a 2 su 10. Nonostante questo, però, la diffusione delle auto dotate del sistema di assistenza alla frenata sulle nostre strade è ancora limitata. Solo un veicolo su cinque dispone di questa tecnologia di serie: un dato che potrebbe essere facilmente migliorato, considerando che il sistema è potenzialmente disponibile per il 75% dei modelli di veicoli. (ITALPRESS).

L'articolo INCIDENTI STRADALI, PER LE AUTO PIÙ “TECNOLOGICHE” IL 38% IN MENO proviene da



Il messaggio di # FORUMAutoMotive : “Serve un vero nuovo Codice della Strada per ridurre l'emergenza morti e feriti”

“In Italia manca una visione globale sul tema della sicurezza stradale, ci si muove solo sulla base di fasi emergenziali e della ricerca di consenso.

L'attuale Codice della Strada, datato addirittura 1992, è superato dall'evoluzione della mobilità. Non basta riformarlo, ma serve una nuova Legge Delega che consenta di arrivare a un nuovo Codice tarato sulle nuove forme di mobilità e microbilità. Vanno riviste le pene, garantendone la certezza, prevedendo soprattutto la sospensione della patente per i più comuni comportamenti di colpevole distrazione alla guida legati all'uso degli smartphone. Solo così si potranno contrastare seriamente i numeri già oggi allarmanti di 600 pedoni e 350 ciclisti morti ogni anno, senza contare le 3.300 vittime degli oltre 172mila incidenti che si verificano sulle nostre strade. I costi sociali legati agli incidenti stradali ammontano a 17 miliardi di euro. Un costo oggi insopportabile”.

L'allarme è stato lanciato oggi a Milano dal Prefetto Roberto Sgalla, già Direttore Centrale delle Specialità della Polizia di Stato in occasione della consegna del premio Road Safety Award conferitogli da Dekra nel corso dell'evento organizzato da # FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità a motore promosso dal giornalista Pierluigi Bonora

Il premio, consegnato a Sgalla da Toni Purcaro, Presidente di DEKRA Italia e Head of DEKRA Region Central East Europe & Middle East, ha rappresentato l'occasione per un “faccia a faccia” del Prefetto Sgalla con Pierluigi Bonora, giornalista e fondatore di # FORUMAutoMotive, che ha sollecitato il Prefetto e altri ospiti sui temi di più stretta attualità sul tema della sicurezza stradale.

La premiazione è avvenuta nella sessione finale di # FORUMAutoMotive, evento dedicato al tema “L'allarme sicurezza stradale tra i (soliti) ritardi della politica”, aggravati dalla crisi di governo con i tempi nuovamente allungati per il varo del nuovo Codice della strada”. Ai talk show hanno preso parte rappresentanti dell'industria della mobilità (due, quattro e più ruote e componentistica), esponenti parlamentari e rappresentanti di Polizia Stradale e delle istituzioni del mondo automotive.

L'allarme sui troppi morti e feriti registrati annualmente sulle nostre strade, è stato rilanciato anche dall'onorevole Paolo Gandolfi, Urbanista ed ex Deputato Relatore della Legge dell'Omicidio Stradale: “Si dice che siano diminuiti i morti sulla strada, ma 3.300 rappresentano cifre da bollettino di guerra; senza dimenticare che questo valore è pari al doppio di quelli rilevati in Gran Bretagna, che ha un numero di abitanti simile a quello dell'Italia. Paradossalmente, se si volessero dimezzare i morti sul lavoro in questo Paese, bisognerebbe operare prevalentemente sulla sicurezza stradale.”.

Segnali di allerta ripresi da Giordano Biserni, Presidente di Asaps, che ha sottolineato come “Il 25-30% dei conducenti dichiara apertamente di usare il telefono alla guida. Le revisioni obbligatorie degli etilometri generano un pericoloso imbuto: quelli di Roma sono inviati a Milano e tornano dopo 6-8 mesi. Negli ultimi tre anni il tasso di riduzione degli incidenti mortali è fortemente rallentato, fermandosi all'1-2%”.

“Le cronache degli ultimi mesi”, ha evidenziato Pierluigi Bonora, Promotore di # FORUMAutoMotive, “restituiscono un vero e proprio bollettino di guerra con una crescita continua degli incidenti dovuti in particolare alla distrazione da smartphone, alla guida in stato di ebbrezza o di alterazione da sostanze stupefacenti. Il rischio reale è che il recente cambio di Governo favorisca un nuovo allungamento dei tempi di approvazione della riforma del Codice della Strada che sembrava ormai vicino alla meta e che avrebbe dovuto imprimere un giro di vite,

con sanzioni ancora più dure per i comportamenti maggiormente a rischio. Chiediamo con forza al Governo di proseguire, risentendo le parti in causa, il lavoro già impostato portando rapidamente al traguardo la riforma del Codice. Altro tema che **FORUMAutoMotive** ha affrontato è stata la necessità che l'educazione stradale diventi materia scolastica, quindi obbligatoria e faccia media nel giudizio finale sullo studente”.

Sui tempi del Codice della Strada è intervenuto Giuseppe Donina, Membro della Commissione Trasporti della Camera, Relatore della Riforma del Codice della Strada: “Nel mese di luglio abbiamo licenziato in commissione il Codice della Strada per portarlo in aula, ma passano i mesi e nessuno si fa più vivo. Qualcosa sembra si stia muovendo dalla settimana scorsa. L'obiettivo è quello di portare in aula entro fine novembre la nostra parziale revisione del Codice della Strada. Oggi c'è la sensazione che diminuiscano i controlli della Polizia Stradale, ma secondo me è più corretto dire che diminuisce il personale della Polizia. Un governo che vuol mettere l'attenzione sulla sicurezza stradale non può tralasciare il fatto che ci vogliono più pattuglie, più agenti, più mezzi e più tecnologia”.

Costo: Euro 3150 dal 27 dicembre al 5 gennaio o 2650 in dinette singola ma edere nel sito cosa comprende e quali costi sono esclusi.

www.horcamyseria.it - E-mail:

Questo indirizzo e-mail è protetto dallo spam bot. Abilita Javascript per vederlo.