



SECONDO UNO STUDIO DELLA FONDAZIONE CARACCIOLLO DELL'ACI

L'assistenza alla guida fa calare gli incidenti

Fino al 38% di sinistri in meno grazie all'ausilio alla frenata e agli altri strumenti più moderni

MILANO – 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. È 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".





La sicurezza stradale tema caldo i ritardi della politica un freno

● Si è tenuto nei giorni scorsi a Milano l'evento promosso da #FORUMAutoMotive, il serbatoio di idee e centrale di dibattiti sui temi della mobilità a motore, che questa volta ha acceso il focus su «L'allarme sicurezza stradale tra i (soliti) ritardi della politica». Un tema, quello della sicurezza, molto sentito anche sulle strade pugliesi dove secondo gli ultimi dati forniti da ACI-Istat nel 2018 si sono registrati 9.685 sinistri stradali con danno a persone che hanno provocato 201 vittime e 16.135 persone ferite.

Ai talk show, animati dal consueto taglio provocatorio, hanno preso parte rappresentanti dell'industria della mo-

bilità (due, quattro e più ruote e componentistica), esponenti parlamentari e rappresentanti di Polizia Stradale e delle istituzioni del mondo automotive. «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. È necessario imprimere un giro di vite, con sanzioni ancora più dure per i comportamenti maggiormente a rischio».

[s.m.]

ALLARME
La sicurezza stradale al centro di un dibattito continuo e costruttivo



► 2 novembre 2019

Incidenti: colpa di smartphone, alcool e sostanze stupefacenti

Analisi in Sicilia. Enna la provincia col più alto tasso di vittime della strada; Agrigento “virtuosa”

Secondo gli ultimi dati forniti da AcI-Istat relativamente agli incidenti stradali, in Sicilia si sono registrati due primati: quello negativo di Enna, tra le 12 province con il più alto tasso di vittime e quello positivo di Agrigento che ha già raggiunto l'obiettivo Ue di ridurre del 50%, entro il 2020, i morti per incidenti della strada. Il dato è stato reso noto nel corso del forum “L'allarme sicurezza stradale tra i (soliti) ritardi della politica”, svoltosi nell'ambito di una nuova edizione di [#FORUMAutoMotive](#). Ai talkshow, animati dal consueto taglio provocatorio, 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. «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. Necessario un giro di vite, con sanzioni più dure per i comportamenti più a rischio».



Una terribile immagine di un recente incidente



Smart Mobility A ForumAutoMotive: allarme sicurezza, serve un nuovo Codice della Strada

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Your browser does not support JavaScript!. Please enable javascript in your browser in order to get form work properly.



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



“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".

Condividi questo articolo:

- Facebook
- Twitter
- LinkedIn
- Reddit
- Skype
- Telegram
- WhatsApp
-

Vuoi ricevere gli aggiornamenti delle news di TecnoGazzetta? Inserisci nome ed indirizzo E-Mail:

Acconto al trattamento dei dati personali (Info Privacy)

Leave this field empty if you're human:



Auto elettrica: tanti investimenti ma diffusione lenta

giovedì, 31 ottobre 2019

Nei giorni scorsi, in occasione della tavola rotonda con la filiera della mobilità organizzata alla vigilia di **#FORUMAutoMotive**, è stato presentato dalla società globale di consulenza aziendale AlixPartners lo studio “Nuova mobilità, vecchie sfide”.

Giunto alla sua 16° edizione, il rapporto fotografa i principali trend in atto nel mercato automotive mondiale e la previsione delle sue linee di sviluppo. Se nel prossimo futuro il panorama sulle strade è destinato a cambiare i dati raccolti nello studio evidenziano che quella delle auto elettriche, almeno nel breve periodo, non sarà una marcia trionfale ma un lento cammino destinato a creare non pochi problemi all'industria automobilistica nel suo complesso. “L'industria automobilistica – si legge nel rapporto – 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”.

Nel suo intervento di presentazione del rapporto, Dario Duse, Managing Director di AlixPartners ha evidenziato le contraddizioni che caratterizza questa fase di passaggio dalla propulsione endotermica a quella elettrica: “Il mercato automotive – ha sottolineato – 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 – ha concluso – 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)”.

Fonte: ClickMobility



Guidi (AsConAuto): 'Error is accepting electric zero emissions'

The basic error lies in the fact of having accepted the electric message "zero emissions", although for food recharges the energy comes from coal-fired plants. The situation is not simple, the forecasts are dramatic for the future of employment for the entire automotive supply chain, without any guaranteed safe environmental benefits.

He said the president AsConAuto Fabrizio Guidi, the Consortia Vehicles Dealers Association which brings together 23 associations in 17 regions, confirming its role as an organization that can provide concrete proposals for the automotive industry, hit by the revolution triggered by the rush to 'electrification.

During the round table organized at the Automotive Forum, Guidi said that "With the wailing wall in danger just to stand still and take antidepressants without solving the problem. To straighten a situation that already seems compromised the technical reasons are not enough, because they do not listen, you need to mention those who will be the effect on families resulting from uncontrolled and unmanaged change. The scenery is dramatic in Europe, and certainly there will be the impact on employment which is appropriate to emphasize. The error - HAS CONCUSO - it is that we explain our reasons only in politics, but who does demagoguery will appeal directly to the people, with results that are evident as devastating."

AsConAuto Welcomes the initiative to [#FORUMAutoMotive](#) that through the voices of the members of the entire chain of the sector, each edition shows a greater cohesion between the parties convened at the table looking for solutions. "If we all work for a common goal the effects are balanced. They need the right timing to advance things, reasoning together. Because in the end this is the car industry to which common sense suggests all sit at the same table."

Share on:

Whatsapp Telegram

I like it:

Loading...



Guidi (AsConAuto): 'Errore accettare elettrico è zero emissioni'

L'errore di base sta nel fatto di avere accettato il messaggio "elettrico uguale a zero emissioni", anche se per alimentare le ricariche l'energia arriva da centrali a carbone. La situazione non è semplice, le previsioni sono drammatiche per il futuro dell'occupazione per tutta la filiera automotive, senza che siano garantiti sicuri benefici per l'ambiente.

Lo ha detto il presidente di AsConAuto Fabrizio Guidi, l'Associazione Consorzi Concessionari Autoveicoli che riunisce 23 consorzi in 17 regioni, confermando il suo ruolo di organizzazione in grado di fornire proposte concrete a favore del settore automotive, investito dalla rivoluzione innescata dalla corsa all'elettrificazione.

Nel corso della tavola rotonda organizzata al Forum Automotive, Guidi ha detto che "Con il muro del pianto rischiamo solo di rimanere fermi e prendere degli antidepressivi senza risolvere il problema. Per raddrizzare una situazione che sembra già compromessa le motivazioni tecniche non bastano, perché non sono ascoltate, è necessario parlare di quelli che potranno essere gli effetti sulle famiglie derivanti da un cambiamento incontrollato e non gestito. Lo scenario è drammatico a livello europeo e, sicuramente, vi saranno i riflessi sull'occupazione che è opportuno mettere in evidenza. L'errore – HA CONCUSO – sta nel fatto che noi spieghiamo le nostre ragioni solo alla politica, mentre chi fa demagogia si rivolge direttamente alle persone, con risultati che sono evidenti quanto devastanti".

AsConAuto valuta positivamente l'iniziativa di **#FORUMAutoMotive** che, attraverso le voci degli esponenti dell'intera filiera del comparto, ad ogni edizione dimostra una sempre maggiore coesione tra le parti convocate al tavolo alla ricerca di soluzioni. «Se si lavora tutti per un obiettivo comune gli effetti si bilanciano. Servono i tempi giusti per portare avanti cose, ragionando insieme. Perché in fondo questa è la filiera dell'auto a cui il buon senso suggerisce di sedersi tutti allo stesso tavolo».



Guidi (AsConAuto): 'Errore accettare elettrico è zero emissioni'

L'errore di base sta nel fatto di avere accettato il messaggio "elettrico uguale a zero emissioni", anche se per alimentare le ricariche l'energia arriva da centrali a carbone. La situazione non è semplice, le previsioni sono drammatiche per il futuro dell'occupazione per tutta la filiera automotive, senza che siano garantiti sicuri benefici per l'ambiente.

Lo ha detto il presidente di AsConAuto Fabrizio Guidi, l'Associazione Consorzi Concessionari Autoveicoli che riunisce 23 consorzi in 17 regioni, confermando il suo ruolo di organizzazione in grado di fornire proposte concrete a favore del settore automotive, investito dalla rivoluzione innescata dalla corsa all'elettrificazione.

Nel corso della tavola rotonda organizzata al Forum Automotive, Guidi ha detto che "Con il muro del pianto rischiamo solo di rimanere fermi e prendere degli antidepressivi senza risolvere il problema. Per raddrizzare una situazione che sembra già compromessa le motivazioni tecniche non bastano, perché non sono ascoltate, è necessario parlare di quelli che potranno essere gli effetti sulle famiglie derivanti da un cambiamento incontrollato e non gestito. Lo scenario è drammatico a livello europeo e, sicuramente, vi saranno i riflessi sull'occupazione che è opportuno mettere in evidenza. L'errore - HA CONCUSO - sta nel fatto che noi spieghiamo le nostre ragioni solo alla politica, mentre chi fa demagogia si rivolge direttamente alle persone, con risultati che sono evidenti quanto devastanti".

AsConAuto valuta positivamente l'iniziativa di **#FORUMAutoMotive** che, attraverso le voci degli esponenti dell'intera filiera del comparto, ad ogni edizione dimostra una sempre maggiore coesione tra le parti convocate al tavolo alla ricerca di soluzioni. «Se si lavora tutti per un obiettivo comune gli effetti si bilanciano. Servono i tempi giusti per portare avanti cose, ragionando insieme. Perché in fondo questa è la filiera dell'auto a cui il buon senso suggerisce di sedersi tutti allo stesso tavolo».

© Riproduzione riservata



Guidi (AsConAuto): 'Errore accettare elettrico è zero emissioni'

L'errore di base sta nel fatto di avere accettato il messaggio "elettrico uguale a zero emissioni", anche se per alimentare le ricariche l'energia arriva da centrali a carbone. La situazione non è semplice, le previsioni sono drammatiche per il futuro dell'occupazione per tutta la filiera automotive, senza che siano garantiti sicuri benefici per l'ambiente.

Lo ha detto il presidente di AsConAuto Fabrizio Guidi, l'Associazione Consorzi Concessionari Autoveicoli che riunisce 23 consorzi in 17 regioni, confermando il suo ruolo di organizzazione in grado di fornire proposte concrete a favore del settore automotive, investito dalla rivoluzione innescata dalla corsa all'elettrificazione.

Nel corso della tavola rotonda organizzata al Forum Automotive, Guidi ha detto che "Con il muro del pianto rischiamo solo di rimanere fermi e prendere degli antidepressivi senza risolvere il problema. Per raddrizzare una situazione che sembra già compromessa le motivazioni tecniche non bastano, perché non sono ascoltate, è necessario parlare di quelli che potranno essere gli effetti sulle famiglie derivanti da un cambiamento incontrollato e non gestito. Lo scenario è drammatico a livello europeo e, sicuramente, vi saranno i riflessi sull'occupazione che è opportuno mettere in evidenza. L'errore - HA CONCUSO - sta nel fatto che noi spieghiamo le nostre ragioni solo alla politica, mentre chi fa demagogia si rivolge direttamente alle persone, con risultati che sono evidenti quanto devastanti".

AsConAuto valuta positivamente l'iniziativa di **#FORUMAutoMotive** che, attraverso le voci degli esponenti dell'intera filiera del comparto, ad ogni edizione dimostra una sempre maggiore coesione tra le parti convocate al tavolo alla ricerca di soluzioni. «Se si lavora tutti per un obiettivo comune gli effetti si bilanciano. Servono i tempi giusti per portare avanti cose, ragionando insieme. Perché in fondo questa è la filiera dell'auto a cui il buon senso suggerisce di sedersi tutti allo stesso tavolo».



Il messaggio di #FORUMAutoMotive



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”.



Aci: fino al 38% di incidenti in meno grazie a strumenti assistenza alla guida

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 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".

- Facebook
- Twitter
- Pinterest



Ponte di Ognissanti: 6,2 milioni in vacanza nonostante la pioggia



Incidenti stradali: per i giovani la sicurezza è un obbligo, questo quello che emerge al #FORUMAutomotive



Secondo le stime dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, ogni anno nel mondo circa 1,35 milioni di persone sono vittime di incidenti stradali, che rappresentano la prima causa di morte dei giovani tra i 5 e i 29 anni di età. Inizia così il rapporto: "La frontiera tecnologica nella lotta agli incidenti stradali. Il ruolo degli ADAS", di cui si è parlato a margine del #FORUMAutomotive.

Per i giovani la sicurezza è visto come un obbligo!

Numeri enormi che, tra le altre cose, riportano sulla cresta dell'onda un tema come quello del rapporto tra i giovani e la sicurezza stradale. Di questo si è parlato in un panel che ha visto coinvolti Valentina Borgogni, Presidente dell'Associazione Gabriele Borgogni Onlus, Marco Do, Direttore della comunicazione di Michelin Italia e due studenti dell'Accademia della Martesana, Alessandro Bellini e Luca Macauda. Nel corso della tavola rotonda, moderata dalla giornalista Iliaria Brugnotti, quello che più mi ha colpito è stato sentire dai giovani studenti di diciotto anni che "la sicurezza tra i giovani è vista come un obbligo e il casco una scocciatura". Questo dopo aver visto uno spot davvero toccante su un ragazzo che muore perché non ha il casco allacciato e anche dopo aver ascoltato il racconto di Valentina che ha perso il fratello neanche ventenne, ucciso da un'auto guidata da un uomo ubriaco. La Brugnotti cita Antonio Giovinazzi, pilota Alfa Romeo Racing, quando dice che "in strada bisogna usare la testa" e, aggiunge, che bisogna anche mettere il casco. Ma questo sembra non bastare. Sarebbe bello "vivere in un mondo ideale in cui i controlli di sicurezza sono visti con positività perché rendono la strada più sicura", come dice Roberto Campisi, Dirigente del Compartimento di Polizia Stradale della Lombardia, ma bisogna fare ancora tanta strada per arrivarci, ricordandosi sempre che però "la strada non è un intervallo fra due appuntamenti", sempre citando Campisi. Quello che fa la differenza sulla strada è il comportamento ed è anche su questo che bisogna agire. Michelin ha iniziato vent'anni fa ad organizzare manifestazioni che sensibilizzassero sul tema del casco e sta continuando con iniziative come #madetolast. In Italia il 19% dei decessi su strada sono di ragazzi che hanno tra i 20 e i 29 anni e il 100% di questi incidenti sarebbero evitabili. Bisogna iniziare ad educare i futuri patentati fin da quando sono piccoli e quindi sono preziose iniziative come Eicma for Kids, di cui ha parlato Giacomo Casartelli, Direttore di Eicma e intervenuto al panel "Codice della strada: i (soliti) ritardi della politica, moderato da Roberto Rasia dal Polo.

La tecnologia non cancella la fisica

Nel 1970 i morti sulle strade italiane erano 11.000, nel 2018 sono stati 3.325, un trend in netto miglioramento che però negli ultimi due anni ha subito una battuta di arresto. Molto importanti sono stati i miglioramenti sulle auto ma, come ha detto Michele Crisci, Amministratore delegato e Presidente di Volvo Italia e Presidente Unrae, “la tecnologia non cancella la fisica” quindi i cambiamenti tecnologici sono molto rilevanti” ma non sono sufficienti per la sicurezza. Quest’ultima è al secondo posto della piramide dei bisogni che Maslow ha sviluppato nel 1954, come ha sottolineato Fabio De Rossi, moderatore di uno dei panel al ForumAutomotive. Nonostante questo, solo il 10% delle persone interessate all’acquisto di un’auto guarda agli ADAS, i sistemi di assistenza alla guida, come ad optional da considerare. Su questo argomento, uno studio congiunto della Fondazione Filippo Caracciolo di ACI e Bosch, rileva come auto immatricolate da oltre 15 anni abbiano il 50% di probabilità in più di essere coinvolte in incidenti gravi, rispetto ad auto immatricolate due anni fa. Naturalmente non si può non guardare al portafoglio: quanto più costa un’auto quanto più è ricca la dotazione di sistemi di sicurezza che, tradotto, significa che si verificano 5,7 incidenti ogni milione di chilometri che invece sono 15 per i modelli di auto meno care. Uno dei più importanti sistemi di assistenza alla guida è l’assistente alla frenata che, secondo la ricerca, aiuta ad evitare 4 incidenti su 10 sui modelli più costosi e 2 su 10 tra quelli più economici. Peccato però che solo 1 veicolo su 5 venga venduto con questa tecnologia di serie, nonostante sia potenzialmente disponibile per il 75% delle auto. Certo è che qualcosa dovrà cambiare visto che, come sottolinea Gabriele Allievi, Amministratore Delegato Bosch Italia, “Nella scelta dell’auto da acquistare sono sempre più preponderanti gli standard di sicurezza e l’Unione Europea ha già previsto l’obbligo dal 2022 per tutti i veicoli nuovi di un equipaggiamento di sistemi di assistenza alla guida. Il pacchetto ‘salvavita’, pensato per preservare la sicurezza di guidatori e passeggeri, includerà funzioni come l’assistente alla frenata e il sistema di rilevamento del colpo di sonno”. Attualmente però uno dei grossi problemi dell’Italia è il parco circolante molto obsoleto che andrebbe rimodernato. Michele Crisci fa una proposta concreta e condivisibile quando afferma: “La mobilità ha creato conoscenza, business e integrazione. Non si può pensare di risolvere il problema (parlando di inquinamento n.d.r.) riducendo la mobilità. Le auto euro 4 vanno fermate, anche se questo ha un costo. Basterebbe comprare un’auto usata che sia Euro 6 e in questo modo si risolverebbe il problema delle emissioni in Pianura Padana”.

La cintura di sicuezza: premiata ma ancora sconosciuta a tanti!

Ma, tornando alla sicurezza, nel corso del ForumAutomotive Enrico Pagliari, Coordinatore Area Tecnica ACI, ha spiegato che nel 2017 e nel 2018 sono state svolte campagne di controllo sulle auto a Roma e nel 20% delle auto fermate gli occupanti dei posti anteriori non avevano le cinture di sicurezza e quasi la totalità dei passeggeri posteriori non le indossava. A questo si aggiunge il fatto che 6 bambini su 10 sono trasportati senza un adeguato sistema di ritenuta. Un’indagine del Corriere della Sera di quest’anno segnala che c’è stato un aumento del 10% delle multe nei primi 9 mesi del 2019 per le mancate cinture di sicurezza: ben 82.800 multe! E proprio la cintura è stato uno dei dispositivi di sicurezza più importanti che siano mai stati inventati, la cui introduzione si deve a Volvo. Per questo motivo l’azienda svedese è stata premiata, proprio al Forum Automotive. Il premio Road Safety Award è invece andato al Prefetto Roberto Sgalla, già Direttore Centrale delle Specialità della Polizia di Stato, che ha lanciato un allarme: “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. 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”



Con gli aiuti alla guida si possono evitare 4 incidenti su 10



Autore:

Claudio Todeschini

SICUREZZA PRIMA DI TUTTO Potendo scegliere, chiunque preferirebbe mettersi al volante di una macchina più sicura di un'altra. Gli ADAS (Advanced Driver Assistance Systems, sistemi avanzati di assistenza alla guida) fanno ormai parte della dotazione di serie di molte vetture, ma quanto sono davvero efficaci? Aiutano realmente a prevenire gli incidenti? Stando ai risultati della ricerca compiuta dalla Fondazione Filippo Caracciolo di ACI, in collaborazione con il Politecnico di Torino e Bosch, sembrerebbe proprio di sì. Secondo le ultime stime dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, ogni anno nel mondo sono circa 1,35 milioni le persone vittime di incidenti stradali, che rappresentano la prima causa di morte dei giovani tra i 5 e i 29 anni d'età.



SI POTREBBERO EVITARE 4 INCIDENTI SU 10 Lo studio, intitolato “La frontiera tecnologica nella lotta agli incidenti stradali”, è stato presentato nell’ambito dell’iniziativa **#ForumAutoMotive**, e dall’analisi dei dati raccolti è emerso che gli ADAS possono ridurre il rischio di incidenti fino al 38%. In pratica, si potrebbero evitare 4 incidenti su dieci. La ricerca, durata più di due anni, ha preso in esame i dati di 1,5 milioni di veicoli nel 2017 e 1,8 nel 2018. Fattore interessante, sono stati considerati i chilometri percorsi dalle vetture, elemento che contribuisce a rendere la ricerca più attendibile e aderente alla realtà. Lo studio è molto articolato e ricco di dati: chi volesse approfondire l’argomento può trovarlo a questo indirizzo (in formato pdf).

MILIARDI DI KM MACINATI Nei due anni presi in esame i veicoli hanno percorso la bellezza di 11,5 miliardi di km nel 2017 e 13 miliardi nel 2018. La ricerca ha anche preso in considerazione fattori quali il prezzo di listino e l’età delle macchine: un veicolo immatricolato da più di quindici anni ha circa il 50% in più di probabilità di essere coinvolto in un incidente grave rispetto a uno immatricolato da meno di due anni. Un dato tutto sommato prevedibile, anche perché quindici anni fa ABS ed ESC non erano neppure obbligatori. Analogamente, macchine più costose (con un prezzo di listino superiore a 30.000 euro) dispongono di più ADAS integrati, e hanno un fattore di rischio di essere coinvolte in un incidente tre volte inferiore rispetto a macchine che costano mediamente 15.000 euro, con una dotazione di sicurezza ridotta.



MA CHI GUIDA QUESTE VETTURE? I dati emersi dallo studio sono interessanti e non fanno che confermare l’importanza delle moderne tecnologie che possono ridurre i fattori di rischio, e aumentare la sicurezza di chi sta al volante, dei passeggeri e degli altri soggetti sulla strada. Sarebbe stato forse utile correlare i risultati ottenuti con l’età e l’esperienza di chi guida (neopatentati, anziani), o magari con le aree geografiche di interesse, e l’età media del parco

circolante di quella zona, vista la correlazione diretta tra l'età di una macchina e la sua dotazione di sicurezza. Non escludiamo che la cosa possa essere oggetto di studi successivi, o di integrazioni a quello pubblicato in questi giorni.

IL FUTURO DEGLI ADAS La tecnologia evolve in continuazione. L'ABS è stato reso obbligatorio sulle macchine di nuova immatricolazione solo nel 2004, mentre è stato necessario attendere il 2011 per trovare l'ECS (il controllo di trazione) di serie su ogni modello venduto. L'Unione Europea ha raggiunto un primo accordo, che dovrà essere ratificato e reso operativo, che prevede di rendere obbligatorio dal 2022 un "Pacchetto "Salvavita" che comprende:

- Frenata automatica di emergenza (per autovetture)
- Etilometro integrato (per autovetture, furgoni, camion, autobus)
- Riconoscimento sonnolenza e soglia di attenzione (per autovetture, furgoni, camion, autobus)
- Registrazione dati in caso di incidente (per autovetture e furgoni)
- Avviso di frenata di emergenza (per autovetture, camion, autobus)
- Superamento crash test per la protezione dei passeggeri anteriori (per autovetture e furgoni)
- Allargamento della zona di impatto per la testa per pedoni e ciclisti (per autovetture e furgoni)
- Sistemi intelligenti di controllo della velocità (per autovetture, furgoni, camion, autobus)
- Mantenimento della corsia (per autovetture e furgoni)
- Protezione degli occupanti contro gli urti laterali (per autovetture e furgoni)
- Telecamera di retromarcia e/o sensori di prossimità (per autovetture, furgoni, camion, autobus)
- Monitoraggio della pressione degli pneumatici (per furgoni, camion e autobus)
- Rilevazione e avviso della presenza di utenti stradali vulnerabili sul lato anteriore e laterale del veicolo (per camion e autobus)
- Migliore visibilità, dalla posizione del conducente, degli utenti della strada vulnerabili (per camion e autobus)

TAGS: sicurezza bosch aci adas



AlixPartners presentato alla filiera della mobilità



giovedì 31 ottobre 2019 - 09:34



Condividi su Facebook Condividi su Twitter Condividi su Google+

AlixPartners presentato alla filiera della mobilità

«**Boom di investimenti delle Case Auto sull'elettrico, ma la diffusione resterà limitata per i prossimi 5 anni**»

di Federico Marconi

MILANO - 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)

I TREND - 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.