

CONFINDUSTRIA ANCMA

Tra gennaio e novembre
corre l'Italia delle due ruote: +4,5%



Il mercato delle due ruote a motore italiane (moto e scooter più 50 cc) nei primi 11 mesi dell'anno ammonta a 231.798 veicoli (+4,5%). Il dato è di Confindustria Ancma (nella foto, il presidente Andrea Dell'Orto). L'analisi per fasce di cilindrata negli scooter, vede l'affermarsi dei 125 cc (+11,1%). Nelle moto, il segmento più importante resta quello delle 800-1.000 cc, seppur in leggero calo (-1,4%).



UN'ALTRA «ONE-OFF» PER MARANELLO

Ferrari SP3JC, roadster essenziale da 780 cv creata a misura di cliente



La SP3JC, ultima creazione del programma Ferrari One-Off, è stata ufficialmente consegnata al suo proprietario. Disegnata dal Centro Stile Ferrari, la SP3JC è stata commissionata da un cliente e collezionista con l'obiettivo di creare una roadster essenziale, senza compromessi, utilizzando il telaio e la meccanica della F12tdf. La

SP3JC rappresenta la massima espressione della guida a cielo aperto, richiamando alla memoria le straordinarie spider degli anni '50 e '60 spinte dal 12 cilindri Ferrari (780 cv). Questa splendida one-off è il frutto di due anni di intenso lavoro condotto a stretto contatto con il cliente, coinvolto in tutte le fasi del processo di realizzazione

UNRAE VEICOLI INDUSTRIALI

«Basta fughe in avanti Chi inquina più paghi»

Il presidente Fenoglio: «L'elettrico è complesso da applicare sui camion. Ecco cosa chiediamo»

Piero Evangelisti

Roma Per l'incontro annuale con la stampa di Unrae Veicoli Industriali, il presidente Franco Fenoglio ha scelto il seguente tema: «Trasportiamo l'Italia verso il futuro», un invito che da tempo tutte le aziende legate all'autostrada rivolgono alla «politica» senza che ci siano state finora reazioni. Eppure, la situazione del settore è sempre più critica in una fase di trasformazione della mobilità in chiave sostenibile che favorisce le fughe in avanti, verso traguardi che non sono assolutamente a portata di mano, un processo che richiede una lunga fase di transizione. «A volte anche la banalità può essere rivoluzionaria e, in questo momento più che mai, bisogna dire le cose come stanno: la rivoluzione della mobilità elettrica, peraltro assai difficile da impiegare su larga scala per i mezzi pesanti, richiederà tempi molto lunghi», ha sottolineato Alberto Clò, docente dell'Università di Bologna e coordinatore della ricerca che Unrae ha commissionato al centro Ricerche Industriali ed Energetiche presieduto dal professore. «Ci sono voluti 100 anni perché il carbone sostituisce la legna - ha ricordato Clò - e un altro secolo perché il petrolio soppiantasse il carbone, processo del resto non ancora concluso se guardiamo, ad esempio, alla

Germania, terra paladina del green dove si continuano ad aprire miniere di lignite, vere "bombe" di CO2».

La scienza, dunque, ci indica una strada che non passa di certo per la demonizzazione del diesel, frutto di «una politica strabica e priva di ogni fondamento, sia a livello nazionale

AUTOTRASPORTO

Addio tra 2008 e 2017 a 130mila posti, crescono le imprese dell'Est Europa

le sia europeo - ha sottolineato con chiarezza Fenoglio - che, da un lato, obbliga i costruttori di veicoli a impegnarsi in sforzi finanziari e tecnologici inauditi per ridurre le emissioni nocive allo scarico dei veicoli e, dall'altro, non si impegna in alcun modo serio a favorire la più rapida entrata in circolazione di quegli stessi veicoli, concentrando invece l'impegno finanziario nel sostegno di soluzioni alternative di nicchia, premianti forse sul piano dell'immagine di qualche amministrazione, ma ancora non risolutive in termini di reale riduzione dei problemi atmosferici».

La fotografia del parco circolante italiano dei truck oltre le 3,5 tonnellate è spietata e non lascia margini di interpretazione: dei 663.500 veicoli in circolazione il 63,1% è ante Euro 4 e



l'età media del parco è di 13 anni e mezzo, un'anzianità che incide non soltanto sulle emissioni ma anche sulla sicurezza. «Prendendo come base le previsioni di vendita che indicano 27mila consegne nel

ALL'ATTACCO

Il manager Franco Fenoglio, presidente di Unrae Veicoli Industriali

2018, ci vorranno 17 anni per sostituire i veicoli più obsoleti - ha commentato Fenoglio - tempo che può solo allungarsi a causa di una situazione economica sempre più preoccupante che ci fa prevedere un calo del 10% delle immatricolazioni nel 2019».

Una seconda ricerca presentata a Roma, svolta da GiPa, società di automotive intelligence, ha messo in luce l'altra pesantissima criticità, quella rappresentata dalla riduzione drammatica delle aziende italiane che operano nell'autotrasporto a favore di imprese di Paesi europei dove costo del lavoro e salari sono particolarmente bassi. Dal 2008 al 2017 sono andati perduti oltre 130mila posti nel settore e altrettanti veicoli industriali, con una perdita secca per lo stato di 1,5 miliardi l'anno. Premesso che è giunto il momento di fare sistema in un processo che coinvolge tutti gli attori, Unrae fa precise richieste alla politica: rendere strutturale il sostegno agli investimenti; un sistema di incentivi al rinnovo del parco basato su «chi più inquina ed è meno sicuro, più paga»; ridare efficienza alla burocrazia; impiegare risorse nella formazione dei giovani; adoperarsi per ristabilire, in Europa, le regole di una corretta concorrenza nell'autotrasporto.

CITY-CAR

Renault Twingo Gpl
per un pieno «green»
Nel cuore delle donne



RAFFINATA

Twingo, bestseller francese, è anche bi-fuel

Gabriele Villa

Roma Partiamo dalla vera novità: la motorizzazione anche Gpl. Ma proviamo a decodificare in altro modo questo acronimo che sta per «gas di petrolio liquefatto», approvato nella gamma delle tanto fortunate Renault Twingo. Che ne dite, a esempio di Green, Pink e Lifestyle? Verde, rosa e stile di vita. Nata nel 1993 per portare una ventata di sorpresa nel mercato, diretta a un pubblico prevalentemente femminile (il 67% degli acquirenti di Twingo è stato ed è donna) e caratterizzante di uno stile di vita che ne fa e ne ha fatto, sin dall'inizio della produzione, una city-car versatile e facile da guidare, Twingo nel mercato del segmento A non solo tiene botta, ma continua a essere molto gradita (si trova nella top ten italiana con 8.197 vetture immatricolate in 11 mesi).

E così la prova organizzata a Roma per testare la nuova gamma di Twingo, ha indirizzato il navigatore su Green, Pink e Lifestyle per avviarci prima sull'Appia Antica, quindi sulla strada dei Laghi con soste a Castelgandolfo e in un'oasi verde-bio, a Fiorano, per poi parcheggiare il nostro sguardo incantato davanti all'opera mirabile di Raffaello «Amore e Psiche», racchiusa nel forziere architettonico di Villa Farnesina.

Gira come un compasso (raggio di sterzata record di 4,3 metri) non solo nelle ingolfate strade della Capitale, ma ancor più apprezzabilmente nel dedalo di viuzze a ridosso del Palazzo Apostolico di Castelgandolfo, la Twingo Duel con alimentazione a benzina/Gpl e cambio manuale a 5 rapporti che abbiamo testato.

E la doppia alimentazione (consumi ed emissioni decisamente giù) significa un costo del pieno che non supera i 22 euro. Un appunto: il pulsante di switch per passare all'alimentazione Gpl è a nostro avviso collocato troppo in basso, scomodo da raggiungere e poco illuminato e illuminante.

Ma l'appel rimane, eccome: 4 gli allestimenti, Duel, Duel2, Parisienne e Gt (più mascolina decisamente). Il prezzo di partenza di Twingo Gpl è 13.150 euro per la Duel. Brilla il propulsore turbo Gpl su tutte le versioni, a eccezione della sportiva GT, equipaggiata con il TCe 110. Primo motore Euro6d-temp di Twingo, in linea con la normativa Wltp, che è anche l'unico motore turbo della categoria. Suggestivo? Le ladies più glamour si orientano sulla versione La Parisienne, che con i suoi accessori raffinati e le tante chicche, è sicuramente capace di contenere ogni vanità femminile.

CARPOOLING

Per BePooler obiettivo Europa e servizi di eccellenza. L'aumento di capitale

Si fa presto a dire carpooling, fenomeno che prevede la messa in condivisione di veicoli privati per permettere a più persone di compiere insieme tragitti tra casa e lavoro simili e nei medesimi orari. La tendenza è aumentata quando in aiuto all'organizzazione di questa attività sono arrivate le App. E il trend è destinato a salire in quanto oggi sono le stesse aziende a incentivare il car pooling, appoggiandosi a società in grado di offrire consulenza, tecnologie digitali avanzate e un crescente ecosistema di partner e progetti. Tra queste realtà spicca BePooler, nata nel 2015 in Canton Ticino e attiva dal 2017 in Italia. Di recente, la società ha deciso di lanciare un aumento di capitale alleandosi con una commu-

nità italiana di equity crowdfunding (raccolta di fondi tra la «folla»): CrowdFundMe. «Vogliamo confermarci eccellenza europea nella mobilità condivisa per le imprese», spiega Antonio Turroni, presidente di BePooler. E Tommaso Baldissera Pacchetti, ceo di CrowdFundMe: «Consideriamo BePooler un'eccellenza nel panorama delle realtà tecnologiche, esempio lampante della continua ricerca di soggetti ad alto potenziale che caratterizza le selezioni di CrowdFundMe». Tra le aree di investimento future più importanti per BePooler, Turroni segnala «la sicurezza attiva e passiva» delle auto condivise.

Riccardo Cervelli