

Salone Auto di Ginevra: in scena la mobilità del futuro che parla elettrico



Si è chiuso ieri il **Salone dell'Auto di Ginevra**. 89esima edizione che registra circa 700mila visitatori, in lieve calo rispetto a quelli del 2018, 180 espositori e 900 auto presentate, di cui 185 nuovi modelli.

Grandi assenti marchi importanti come Ford, Jaguar Land Rover, Volvo e Hyundai che hanno deciso di non esserci, presenti invece brand cinesi come Aiyaw, Changan, Arcfox che consolidano la presenza nel mercato occidentale.

Elettrificazione a tutto tondo: dalle super car alle

city-car

La kermesse svizzera dedicata alle novità continentali e internazionali legate al mondo dell'automotive quest'anno parla "**elettrico**", anche in risposta alle sempre più stringenti normative in materia di emissioni di CO2.

Segna lo scenario la proclamazione dell'**Auto dell'anno**, il concorso europeo più prestigioso per i modelli di serie assegnato da una giuria di 60 giornalisti provenienti da 23 paesi.

Il riconoscimento va alla **Jaguar i-Pace**, la prima auto completamente elettrica del marchio inglese, che vince per un solo punto sulla Alpine A110. "Perché le persone dovrebbero essere sorprese che a vincere sia stata un'auto elettrica? Questo è il futuro" ha commentato **Ian Cullan**, direttore del **Design** di Jaguar che ha ritirato il premio.

Tutti i costruttori presenti al Palaexpo di Ginevra hanno lanciato i loro modelli a zero emissioni. **Fca** – nonostante le iniziali remore – presenta la Jeep Renegade e la Compass in versione ibrida plug-in, in produzione nello a partire dalla fine dell'anno, e a seguire la nuova 500 elettrica acquistabile dal 2020. La vera novità è però il concept **Centoventi**, la futura Panda dall'anima ibrida, completamente personalizzabile, che risolve due problemi contemporaneamente: le dimensioni e il costo delle batterie, assieme alla necessità di fermare i veicoli per la ricarica.

La nuova **Peugeot 208** – tra le più attese del salone - sarà da subito anche totalmente elettrica, mentre la nuova **Renault Clio** sarà da subito ibrida. La Passat di casa **Volkswagen** viene aggiornata al powertrain ibrido a fianco della T-Cross.

Elettrico anche in casa **Honda** che ha presentato in anteprima mondiale la e-Prototype, citycar a zero emissioni. IMQ è invece il nuovo concept 100% elettrico targato Nissan che unisce la tradizione giapponese e tecnologie innovative.

Audi e **Mercedes** fanno anche loro bella mostra dei modelli full-electric: la Q4 e-tron targata Audi è la risposta alla EQC 400 della Mercedes. Bmw, invece, che già da quattro anni ha una gamma elettrica,

trasforma in ibrido le neonate Serie 3 e Serie 7.

L'elettrico spopola anche nelle super car. **Ferrari** e **Maserati** hanno accettato la sfida dell'elettrificazione, a maggio uscirà la prima ibrida del Cavallino e ogni nuova Maserati d'ora in poi – come annuncia Harald Wester – avrà una versione elettrica. Tra le super elettriche anche la Battista di Automobili **Pininfarina** e Rimac C-Two.

Le **vetture a guida autonoma** sono invece quasi del tutto scomparse dal salone, e quindi potenzialmente dal mercato, non solo per **l'allungamento dei tempi di sviluppo** e per la contemporanea **lentezza con cui i legislatori adeguano le normative** a questa nuova tipologia di veicoli, ma soprattutto per gli **enormi costi** che si dovranno sostenere per mettere sul mercato auto capaci di guidare realmente da sole. Il prezzo per un veicolo autonomo di livello 5 è nell'ordine dei 200mila euro, somma da aggiungere evidentemente a quella dell'auto.

“Quello che si è palesato a Ginevra – dice Nunzio Bevilacqua, giurista d'impresa ed esperto di economia internazionale – è **l'anticipazione decennale di un cambio di vision già avviato nel settore automotive** che oggi guarda a un **elettrico non più di sola nicchia ma 'diffuso verticalmente'**, dall'economica utilitaria alla hypercar, passando per forme evolute di car sharing, ma anche alla guida controllata da intelligenza artificiale. La sfida sperimentale iniziata probabilmente con le corse di Formula E ha trovato la sua migliore espressione [...] nell'essere riusciti a surrogare l'elettrico alla combustione, per prezzo e modalità di utilizzazione, anche per una fascia 'popolarmente accessibile' e al car sharing”.

“Stati come **l'Italia** – conclude Bevilacqua – dovrebbero puntare su **investimenti infrastrutturali** di rete, che vadano dalla capillarità del rifornimento elettrico alla sua velocità, fino a una politica di formazione professionale ed 'riconversione' del personale meccanico convenzionale e di quello della distribuzione di idrocarburi, e a una politica fiscale che incentivi la transizione alle vetture elettriche compensando nel contempo la probabile perdita di gettito delle accise da idrocarburi”.

[Home](#) | [Privacy Policy](#) | [Il widget di Trasporti-Italia](#)

Copyright © 2019 Trasporti-Italia, il portale italiano dei trasporti e della logistica. Tutti i diritti riservati. Testata giornalistica iscritta nel Registro della Stampa del Tribunale di Roma (n. 47 del 10 marzo 2014). Direttore Responsabile Claudia Montoneri. Edita da Officina Telematica, via Scirè 12, 00199 Roma - P.Iva 05174190651 Per l'invio di comunicati e la segnalazione di notizie: redazione[chiocciola]trasporti-italia.com. Per la pubblicità su Trasporti-Italia, la richiesta del mediakit o di preventivi: marketing[chiocciola]trasporti-italia.com