

IL NUMERO

In regione 570mila veicoli «alternativi»

17,3
%

■ Le auto ad alimentazione alternativa (elettriche, ibride, a metano e gpl) in circolazione in Emilia Romagna sono il 17,3% del parco circolante, solitamente le Marche fanno meglio con il 17,8%. Il dato emerge da un'elaborazione su dati Acì dell'Osservatorio Autopromo-

tec, che è la struttura di ricerca di Autopromotec, rassegna internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket la cui 28ª edizione è in programma a Bologna dal 22 al 26 maggio.

Su un totale di 3.306.377 autoveicoli circolanti in Emilia

Romagna, quelli elettrici, ibridi, a metano e a gpl sono 570.785 (che corrispondono, appunto, al 17,3% del parco). Nello specifico, di questi il 9,4% è alimentato a gpl (310.762 unità), il 6,9% a metano (229.191 unità), mentre ibridi ed elettrici rappresen-

tano l'1% (30.832 unità). A livello nazionale è l'8,6% sul totale del parco circolante: 3,8 milioni su 44,2. Dopo Marche ed Emilia Romagna (17,3%), le regioni con la maggior incidenza di alimentazioni alternative sono Umbria (12,8%) e Veneto (10,6%). Seguono, comunque sopra la media nazionale, Campania (9,6%), Piemonte (9,5%), Toscana (9,3%) e Abruzzo (9,2%). Agli ultimi posti Sardegna e la Valle d'Aosta (2,4% e 2%).

Non è solo il motore elettrico a cambiare la prospettiva: si acquista on line, si gestisce con un maxi-tablet. E (forse) presto si guiderà da sola

Rivoluzione Tesla: l'auto ai tempi dello smartphone

la prima



Il primo esemplare "parmigiano" di Tesla Model 3 è arrivato nel Ducato a fine marzo. Proprietario è il libero professionista Matteo Csermely. Il ritiro più "vicino" di Tesla è a Milano.

di **Lorenzo Centenari**

■ Le abitudini esistono per essere interrotte, vale anche per il comportamento del consumatore al momento dell'acquisto di un prodotto, qualunque esso sia. Dieci anni fa la società conobbe l'uragano Apple: un cellulare tutto nuovo, soprattutto un modo tutto nuovo di comunicare, navigare, lavorare. Tutto in mobilità, tutto più semplice che non il giorno prima dell'avvento dell'iPhone.

In Europa ha messo piede solo nel 2019, tuttavia Tesla Model 3 ha le carte in regola per rivoluzionare l'approccio all'automobile da cima a fondo. Proprio come fece nel suo campo il patriarca degli smartphone. Già, perché oltre che cambiare guida, comprare Tesla significa cambiare vita, o quasi. E non solo a causa della sua natura di auto elettrica: Model 3 è molto di più. Non ha visitato alcuna concessionaria, Matteo, prima di ordinare (primo a Parma e tra i primissimi in Italia) il suo esemplare di Model 3 Dual Motor, due propulsori a batterie (uno per asse), una potenza combinata di 455 Cv, un'autonomia di oltre 500 km.

NUOVI CANALI

Il mondo Tesla è online, esperienza di acquisto inclusa. Una manciata di click, il versamento di una cauzione, e la logistica si mette in moto. Per canali propri, e non servendosi della distribuzione tradizionale. «Inoltrai l'ordine il giorno stesso in cui aprirono le prenotazioni: fino al momento della consegna, sono trascorsi due anni esatti. L'attesa è stata lunga, ma dopo qualche settimana di convivenza con Model 3, posso affermare che ne è valsa la pena». Matteo Csermely ha scambiato la sua ibrida giapponese per un'elettrica californiana, ma non un'auto elettrica qualsiasi: «Ho scelto Tesla - sostiene - perché è l'unico marchio che attualmente mi consente di guidare un'auto a zero emissioni adatta sia agli spostamenti urbani sia, grazie alle sue batterie ad alto voltaggio, ai viaggi su lunghe distanze».

SUPERCHARGER

Il rifornimento di benzina? Solo un ricordo. Un'elettrica va semmai «ricaricata», ancora meglio se dai cosiddetti Tesla Supercharger, una rete dedicata di 430 stazioni di ricarica veloce in tutta Europa, sempre più capillare anche in Italia. Si sottoscrive un contratto «pay-per-use», si aggancia il cavo al totem, si aspetta al ristorante o nella hall dell'albergo che ospitano la mini-centrale elettrica Tesla. Quanto si aspetta? In 20 minuti recuperi

anche 150 chilometri di autonomia.

CODICI DI ACCESSO

Un passo indietro alla cerimonia di consegna delle chiavi, pardon, dei codici di accesso. Gli assistenti non ti annoiano con cifre che richiamano potenza ed accelerazione, o iperboli sul comfort di marcia: quello è dato per scontato, il tutorial si sofferma sul sistema di infotainment e sul display da 15" che galleggia a centro plancia, unico corpo estraneo di un ambiente altrimenti spoglio di qualsiasi oggetto, sia esso un tasto o una sporgenza di altro genere. Tutto è qui dentro, con cuore e cervello di Model 3 entri in contatto esclusivamente sfiorando il maxi-tablet: climatizzazione, radio, navigazione, persino regolazione specchi retrovisori. Senza contare l'accesso ultraveloce al web. Purché a vettura ferma. In realtà un'altra interfaccia esiste, e la si tiene in tasca: è il proprio smartphone, autentico prolungamento del sistema di bordo attraverso il quale aprire e chiudere la vettura, monitorare ogni parametro energetico e dinamico, persino «telecomandare» l'auto a distanza. Proprio così, Model 3 è una delle primissime auto che si muove (per alcuni metri, almeno per ora...) senza alcun essere umano a bordo.

TUTTO DA SOLA?

Infine, il «miracolo» dell'Autopilot. Guai ancora a parlare di «autonomous driving», tuttavia nessun'altra auto sul mercato è oggi così vicina a quel traguardo: 7 telecamere e 12 sensori tra ultrasuoni e radar guidano l'auto meglio di un gentleman driver, persino imboccando le corsie di ingresso e uscita autostradali. Anziché pilotare, ti fai guidare, e la prospettiva si capovolge. Nessun Costruttore potrà sviluppare il suo programma di self-driving senza trarre ispirazione dal Tesla Autopilot, prodigio di intelligenza artificiale i cui aggiornamenti software vengono trasmessi «over-the-air»: è sufficiente la connessione Internet. Come ogni progetto all'avanguardia, anche Tesla ha le sue grane da affrontare. Come la traballante sostenibilità finanziaria: in 15 anni di esistenza, solo tre trimestrali in utile. O come l'inquietante fenomeno delle batterie che prendono fuoco (e non si spengono con un secchio d'acqua), vedi Model S in Cina i giorni scorsi. Peccati di gioventù? Determinante sarà il prossimo quinquennio.

Incidenti di percorso a parte, Elon Musk ha estratto il jolly. Niente motore, niente rumore, niente pulsanti. Niente cambio. Per il mondo auto, Tesla è un corpo estraneo. Che sta imprimendo un cambiamento generazionale, e che farà scuola.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

