

Asconauto (concessionari): nell'Academy formiamo giù operatori per la riparazione delle elettriche

IL RUOLO CHIAVE DELL'ASSISTENZA

Lo sviluppo di nuove motorizzazioni condiziona tutta la filiera

TESTI DI ENRICO SBANDI

Le reti di assistenza sono già pronte per rispondere alle esigenze delle auto elettriche. In prima linea ci sono le case produttrici, coinvolte direttamente sul prodotto nuovo di fabbrica. Si organizzeranno per tempo anche i riparatori e i distributori di ricambi, guardando già alle nuove tecnologie in modo da farsi trovare preparati quando si tratterà di effettuare eventi di emergenza su uno statore di motore elettrico invece che su una testata, su un pacco batterie anziché su un impianto di iniezione elettronica. La migrazione verso l'elettrico sarà graduale, occorre fare chiarezza per non creare disorientamento negli operatori della manutenzione e, contemporaneamente, per far capire che le reti di assistenza e di distribuzione dei ricambi sono pronte ad affrontare la sfida dell'evoluzione tecnologica.

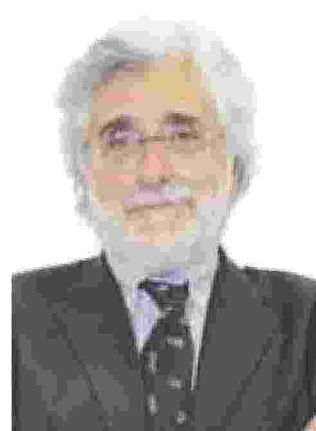
Questo, in sintesi, è il senso delle dichiarazioni di **Fabrizio Guidi**, presidente di **Asconauto**, l'Associazione che mette insieme i consorzi di concessionari auto: «Con la nostra Academy, che forma gli operatori dell'autoriparazione, stiamo stringendo specifici accordi per ampliare la didattica alle problematiche dell'elettrico e dell'ibrido, che devono essere ispirate a procedure precise: si lavora con correnti elevate, tensioni di 400 volt, nulla può essere improvvisato».

«Per il momento, la maggior parte di questo mercato, che parte da piccoli numeri, ma sta crescendo rapidamente, è presidiata dai meccanici e tecnici formati sul settore dell'elettrico direttamente dalle reti ufficiali delle case. Abbiamo margini sufficienti per adeguarci, seguendo l'evoluzione sia delle tecnologie delle vetture che lo sviluppo della rete di distribuzione dell'energia elettrica, per poter guidare la rete

di riparazione e distribuzione di ricambi verso le nuove esigenze che saranno dettate dalla propulsione elettrica. È un fatto», continua Guidi, «che i margini di crescita previsti per questo tipo di veicoli in Paesi i cui numeri sono in grado di condizionare le scelte dei produttori, la Cina per citare il principale, indicano con precisione la strada verso la quale evolverà l'automobile e, di conseguenza, come dovremo adeguare i servizi connessi». Parlando con l'associazione sembra di capire insomma che sarà molto importante armonizzare il cambiamento, conoscendo in modo preciso che cosa sta succedendo, per definire un percorso di almeno 10/15 anni durante il quale si dovrà aiutare le aziende a convertirsi, il consumatore ad adeguarsi e il pianeta a migliorare la sua salute. Scelte che vanno calate nell'organizzazione di tutta la filiera, la rete di vendita, i riparatori, i clienti: si tratta di circa 35 mila aziende che riparano

auto, che devono poter programmare il futuro sapendo cosa succederà: «Dobbiamo trovarci nelle condizioni di poter fornire loro una risposta certa», indicano da **Asconauto**. «Si prevede da più parti che nel 2030 l'elettrico puro avrà una quota di mercato del 14 per cento, quota che con prodotti ibridi arriverà al 50%, ma ci dimentichiamo che fino al 2028 il parco auto circolante sarà ancora per il 70% endotermico. Noi dobbiamo dare queste informazioni ai riparatori».

Asconauto, è una realtà particolarmente rappresentativa nel settore della manutenzione: mette assieme 21 Consorzi, 933 Concessionari Auto con 1.714 sedi operative, 88 marchi rappresentati, 20.550 autoriparatori dislocati in 82 Province e 16 Regioni, con l'obiettivo di potenziare l'offerta di ricambi originali a costi contenuti, grazie a un processo di ottimizzazione delle risorse e a un efficiente servizio di distribuzione a officine e carrozzerie. (riproduzione riservata)



Fabrizio Guidi, presidente di **Asconauto**

Guida assistita e autonoma, una nuova sfida anche per le officine

Quali differenze presenta oggi un'auto elettrica di nuovissima generazione rispetto a una tradizionale? Quali complicazioni nella manutenzione dovranno affrontare le reti di manutenzione e riparazione? Come si riverbererà tutto questo sull'utenza? E ancora, quali vantaggi sia tecnologici sia pratici ci si attendono da una formula di propulsione che per il momento è residuale per i numeri che mette a segno nel mercato italiano, ma che costituisce certamente la via di evoluzione che sarà interessata dal maggiore sviluppo?

La diffusione dell'auto elettrica certamente rappresenta un forte incentivo all'accelerazione dell'adozione della guida autonoma. Ciò avverrà - secondo le indicazioni del Rapporto Repower 2018 sui veicoli a propulsione elettrica - sia in funzione degli avanzamenti tecnologici, sia del superamento della complessità di gestione tuttora determinato dalle auto con motorizzazione termica. Insomma, il futuro prefigura scenari decisamente interessanti, ai limiti del

futuribile. «Si pensi a taxi o camion automatici che non hanno bisogno della presenza umana a bordo, prenotabili tramite app e che possono portare a destinazione passeggeri e merci in maniera autonoma», si legge nel Rapporto Repower.

Ma, nell'ergonomia del design delle nuove vetture, grazie all'elettronica spinta associata alle nuove tecnologie di propulsione, è verosimile immaginare anche cruscotti con volante retraibile e sedili di passeggero e pilota girevoli in modo da ricreare una sorta di salotto all'interno dell'auto. È un fatto che la presenza di sensori a bordo, come telecamere, radar e lidar (i sensori che servono a rilevare la distanza), associati a componenti elettronici sempre più sofisticati, permettono di rendere autonoma la vettura in numerose situazioni di marcia, fino a identificare diversi livelli di autonomia.

Alcune di queste innovazioni sono già disponibili oggi. Si tratta, innanzitutto, della guida assistita, nella quale il pilota si deve occupare di tutti gli

aspetti della guida, ma è facilitato da sistemi di informazione (alert visivi o acustici in situazioni di pericolo) che mettono il sistema in condizione di controllare lo sterzo o la velocità di marcia. I sistemi di automazione parziale lasciano che il pilota si occupi della guida e si prendono carico di intervenire in situazioni particolari, con la frenata assistita e il sistema anticollisione in situazioni di emergenza. Ci sono, poi, i sistemi di automazione condizionata, in cui il guidatore si avvale dell'aiuto in situazioni ordinarie, come la marcia in colonna, il parcheggio in automatico, l'accelerazione e decelerazione e la frenata.

E nel futuro? Si prefigurano sistemi ad automazione spinta, in cui la guida è gestita anche senza la supervisione del pilota, al netto di situazioni di maltempo o altre condizioni avverse che richiedono l'intervento diretto umano. Ultimo livello, questo ancora davvero futuribile, è quello della guida interamente autonoma, prospettiva per la quale le ipotesi sono numerose, ma poche le certezze consolidate. (riproduzione riservata)

