

IL PUNTO

**Bollo, che assurdità
Molte auto valgono
meno della tassa**

In principio era una tassa per circolare. Il bollo, da applicare sul parabrezza delle auto, era una sorta di miscuglio matematico in cui la cilindrata e la potenza diventavano una sorta di codice ("cavallo fiscale"), che non aveva niente che spartire con la realtà, ma consentiva allo Stato di tassare un bene affinché questo potesse circolare. Poi sono arrivati i blocchi del traffico e definirlo "tassa di circolazione" su un bene che non poteva circolare, era sembrata una beffa, perfino ai legislatori. Così il bollo si è trasformato in una tassa di proprietà. Dove i cavalli fiscali sono stati sostituiti dai Kw, Chilowatt, unità di misura della potenza (1Kw è uguale a 1,36 cavalli) termine tecnico al quale le regioni, cui questa tassa è stata nel frattempo demandata, applicano una tariffa che moltiplicata per la potenza, fa ottenere il totale della cifra da pagare ogni anno. Non più per circolare, come detto, ma solo perché si è proprietari di un mezzo a motore. Tutto bene, se non fosse che il bollo è l'unica tassa italiana che colpisce un bene che col tempo tende a svalutarsi, anzi a deteriorarsi. Oggi ci sono casi in cui vetture, con oltre 10 anni di anzianità, valgono meno del bollo pagato. Nelle ultime elezioni politiche qualcuno, oltre all'ICI, voleva abolire anche il pagamento di questo odioso balzello, che colpisce paradossalmente proprio le fasce più deboli. Non se ne è fatto niente, anche perché con 38 milioni di veicoli circolanti e un gettito pari al 67% delle entrate fiscali complessive, l'auto resta la fonte primaria di guadagni per lo Stato. Non solo questa tassa è ingiusta nel suo progredire (perché pagare sempre la stessa cifra per una proprietà che col tempo si svaluta?) ma nella precedente legislatura è arrivata un'altra mazzata: le auto vecchie, con motori Euro 0, 1, 2 e 3 pagano in percentuale di più rispetto a una più moderna Euro 4 o 5. Così, in nome dell'ecologia, alla fine si colpisce chi non può permettersi di cambiare l'auto ad ogni variazione di leggi e commi comunitari. Per cui, per chi non ha una vettura nuova, oltre al danno del pagare una tassa che rimane costante nel tempo, nonostante il valore del bene diminuisca, c'è pure l'aggravio di pagare, a parità di cilindrata e motore, una tassa maggiore di fronte allo stesso bene usato. Un esempio? Una Fiat Panda Euro 2 che paga in proporzione più di una Fiat Panda Euro 4 a parità di cilindrata e potenza fiscale. Con la differenza che la vecchia Euro 2 non vale quasi il pagamento stesso della tassa. Infine, come ha già fatto la Regione Lombardia (ma con sentenze contrastanti in merito con il Consiglio di Stato) si vuole bloccare la circolazione di vetture Euro 0 e 1, ma da metà ottobre anche Euro 2, in tutta la Regione. Col risultato finale che il proprietario paga una tassa alla Regione, ma non può godere del bene per il quale paga la tassa. Senza dimenticare che in altre regioni, magari confinanti, con la stessa auto si può invece circolare liberamente. E qui scatta la soluzione tipicamente italiana: non posso circolare, l'auto è vecchia e costa più di bollo e assicurazione, tanto vale non pagare niente. E di questi giorni l'arrivo di migliaia di cartelle esattoriali per evasione del bollo in Lombardia e in altre Regioni. Ma questa è un'altra storia...

Paolo Ciccarone

PEUGEOT 3008

La tecnologia diventa democratica Arriva l'auto che sa fare (quasi) tutto

DALL'INVIATO A SARTEANO (SIENA)

L'auto annaspa nella crisi, o almeno questo dice di fare, perché i costruttori frignano molto ma poi quasi invariabilmente snociolano dati di vendita con il segno positivo (e chi capisce dove sta la verità è bravo). Sia chiaro, sempre benedicono gli incentivi e aggrappandosi alla loro durata. Non è difficile capire invece che per stare a galla occorre diventare trasversali, mischiare i generi, inventare auto capaci di accontentare contemporaneamente gusti e necessità diverse. Peugeot ci prova, con questo 3008 che rompe la tradizione. E non solo per essere il primo crossover della storia del marchio francese, ma per il fatto che il crossover puro non lo è. Un po' SUV, un po' monovolume, un po' berlina. Stravince insomma la filosofia del «ma anche», politicamente corretta e assolutamente redditizia. Così è curioso trovarsi di fronte a un'auto tipicamente da famiglia ma ben attrezzata per il fuoristrada. Esteticamente poco emozio-

nante forse, docile da guidare, quasi come una city car, ma spaziosa e confortevole. Terribilmente tecnologia nei contenuti, ma estremamente semplice nell'utilizzo quotidiano, almeno se non ci si fa intimidire dalla plancia disseminata di pulsanti e levette quasi fosse quella di un aereo.

Abbiamo provato la nuova 3008 sugli sterrati di una grande tenuta in Toscana, scelta da Peugeot per far assaggiare il meglio dei suoi sistemi innovativi rias-

Insolito incrocio tra crossover, SUV, berlina e monovolume, la neonata francese concentra il meglio delle innovazioni in tema di trazione e sicurezza. A prezzi più che accettabili

sunti su un'unica vettura. Il più interessante si chiama Grip Control, in pratica un adattatore di trazione che modifica le caratteristiche dell'auto a seconda del terreno che sta affrontando. Nessuna magia, ma è una semplice manopola a cinque posizioni posta vicino alla leva del cambio che consente tutto ciò. Si può selezionare la modalità "normale" per la marcia su strada, oppure "neve", o "fango", o ancora "sabbia", o ancora escludere l'Esp (che però, per sicurezza, si riattiva automaticamente al superamento dei 50 km orari). In tutti i casi, la sofisticata elettronica di gestione determina il comportamento più adatto per superare le difficoltà.

Resta chiaro che la 3008 non è (e non vuole essere) una 4x4, né tantomeno un fuoristrada, ma una vettura ad alta efficienza in termini di mobilità che rende "democratica" la sua tecnologia. Il Grip Control infatti pur non essendo di serie, viene proposto in listino con un so-

vraprezzo assolutamente abbordabile (200 euro) considerando che in pratica parifica le prestazioni della vettura a quelle di una trazione integrale.

Ma il Grip Control non è tutto, perché la 3008 offre anche il freno elettronico a disinserimento automatico (basta inserire la marcia), e il dispositivo di assistenza alle partenze in salita che tiene la vettura bloccata per due secondi, più che sufficienti per ripartire senza problemi.

Per la prima volta su un modello di questa categoria inoltre, c'è l'Head Up Display che proietta sul parabrezza alcune informazioni (come la velocità istantanea) permettendo di tenerle sotto controllo senza dover distogliere lo sguardo dalla strada, e il sistema Distance Alert che valuta la distanza dal veicolo che precede, avvisando con un segnale sonoro quando si sta scendendo sotto il limite di sicurezza. Un dispositivo assolutamente utile, considerando che secondo recenti statistiche, in media il 70% degli incidenti con danni alle persone vengono causati proprio dal mancato rispetto della distanza di sicurezza.

Da segnalare la presenza del tasto SOS integrato al sistema multimediale che mette in contatto in automatico la vettura, in caso di incidente o panne, alla centrale di soccorso Peugeot, in grado di rilevare in tempo reale posizione, tipo e targa dell'auto per far partire i soccorsi: un'innovazione impensabile solo pochi anni fa, se non su vetture di extra lusso. Tutto questo concentrato di tecnologia è associato a cinque motori (due benzina da 120 e 156 Cv, tre diesel 1.6 e 2.0 con potenze di 110, 150 e 163 Cv e filtro Fap di serie), per un listino compreso tra 22.000 e 31.100 euro. Da segnalare che con i suoi 130 gr./km di emissioni, la versione 1.6 Hdi della 3008 rientra nella soglia delle auto acquistabili con gli incentivi statali (rottamazione dell'usato). Un altro record, poiché si tratta dell'unico crossover sul mercato con questa prerogativa.

Per avere una versione con cambio automatico occorrerà attendere il 2010 e tra un anno e mezzo debutterà anche in modalità Hybrid 4 (motore diesel-elettrico). Da pochi mesi sul mercato, la 3008 in Italia ha già totalizzato 4.000 ordini, che diventeranno 7.000 secondo le previsioni Peugeot entro la fine dell'anno.

Alberto Caprotti



Evoluzione Punto Fiat prova a volare

DAL NOSTRO INVIATO A LA SPEZIA
ALBERTO CAPROTTI

Molti (troppi?) effetti speciali, ma anche parecchia sostanza. Pregio non indifferente, visto che non era facile - e probabilmente nemmeno indispensabile nelle strategie del Lingotto - migliorare a quattro anni dalla nascita l'auto più venduta in Italia. Fiat l'ha fatto investendo nel progetto 220 milioni di euro, proseguendo nella sua filosofia di difesa delle posizioni di eccellenza acquisite, e confezionando il debutto della nuova Punto sul ponte della portaerei Cavour della Marina Militare italiana, ormeggiata a La Spezia. Una presentazione-show persino esagerata dopo che sul modello era già stato alzato il velo al Salone di Francoforte. Si chiama Evo e nasce con cromosomi assolutamente chiari: «Abbiamo fatto un massiccio download di tecnologia, e l'abbiamo messa al servizio dei clienti e dell'ambiente», ha spiegato l'amministratore delegato di Fiat Automobiles, Lorenzo Sestini. L'evoluzione della Grande Punto cioè è stata impostata «portando tutti i contenuti di innovazione che ci sembravano necessari per farne, ancora una volta, la migliore della categoria. E il risultato è una evoluzione eco-tecnologica, che non cambia il carattere di quella che era, è, e vuole rimanere, l'auto per tutti».

Nelle concessionarie italiane la Punto Evo è attesa per il porte-aperte di questo fine settimana. Cinque gli allestimenti su tre livelli di prezzo che parte dal medesimo listino dell'attuale Grande Punto (che per ora resta ancora in produzione): 11.800 euro che, con le attuali promozioni e gli incentivi statali, portano la soglia di ingresso a 9.500 euro.

«Per consumare poco ci vogliono due cose, una buona macchina ed un buon guidatore, e noi lavoriamo su entrambi», ha puntualizzato Sestini. Nuovi motori dunque all'insegna dell'eco-tecnologia. Molti dei quali (anche se



La nuova Punto Evo sul ponte della portaerei Cavour

non tutti) Euro 5, altamente performanti, con Start&Stop di serie. «L'anciamo - ha spiegato l'ad di Fiat Automobiles - due nuove generazioni di propulsori che segnano una evoluzione decisiva nei campi del risparmio e dell'ambiente: Multijet II per i diesel e MultiAir per i benzina».

A livello estetico i ritocchi esterni non sono evidenti. Rinnovato il frontale e i gruppi ottici posteriori, mentre gli interni riprogettati danno la sensazione spaziale e tattile di una vettura di classe superiore. Come sul fronte della sicurezza, arricchita con l'Esp con hill-holder (per assistere il guidatore nelle partenze in salita) e 7 airbag, incluso quello per le ginocchia di chi guida.

Tornando ai motori, l'offerta è davvero ampia. Due i turbodiesel: il 1.3 Multijet (migliorato rispetto a quello della Grande Punto) è proposto con potenze di 75, 90 e 95 cv. In listino anche il 1.6 Multijet da 120 cv, la versione 1.4 a benzina e metano (70 cv) e quella a benzina e Gpl (77 cv). Sul fronte benzina, si parte dal 1.2 da 65 cv, purtroppo soltanto Euro 4, per passare al 1.4 da 77 cv, anch'esso Euro 4 tranne nella versione con il sistema Start&Stop (spegne il motore quando l'auto è ferma con il cambio in folle) che invece è Euro 5.

La vera novità è il nuovo 1.4 MultiAir (questo sì solo Euro 5) da 105 cv che abbiamo provato: progressivo ed elastico (in sesta ci si muove tranquillamente a 50 km/h), non ha velleità sportive, ma si rivela sufficientemente brillante a tutti i regimi. Sorprendentemente leggero e fluido lo sterzo, preciso e veloce il cambio nell'inserire i sei rapporti, non altrettanto l'escursione troppo lunga per il pedale della frizione.

Nell'abitacolo (comodo per quattro persone) della Punto Evo che abbiamo testato spicca la plancia bicolore dall'aspetto sportivo. Abbastanza curati i montaggi, di buona qualità i materiali. Utili, a richiesta, il supporto per collegare il navigatore portatile Tom Tom all'impianto multimediale e la spia sul cruscotto che suggerisce il momento migliore per cambiare marcia. Critica, come sempre, la visibilità posteriore ostruita dai montanti larghi del tetto, difetto purtroppo comune al 90% delle auto in circolazione.

*Con un investimento da
220 milioni di euro, a quattro
anni dal debutto si rinnova
l'auto più venduta in Italia*

I NUMERI

7 milioni: sono le Punto vendute da Fiat dal 1993 ad oggi in tutto il mondo. Una storia di successo iniziata con la 600, seguita dalla 127 e dalla Uno che rappresentano le antenate della Punto Evo attuale.

16 è il numero di anni consecutivi in cui Punto è risultata la vettura in testa alla classifica di vendite in Italia nel proprio segmento.

11.800 euro il prezzo base della nuova Punto Evo al debutto nelle concessionarie italiane in questo fine settimana. Con l'incentivo rottamazione e lo sconto Fiat, la versione d'ingresso si può acquistare con 9.500 euro.