

## Tipologia

### Ibrida conviene Non sempre però

DI ALBERTO CAPROTTI

**L**exus, il brand di lusso di Toyota, ha già definitivamente rinunciato alle motorizzazioni tradizionali e produce solo auto ibride. Una sterzata radicale verso un tipo di propulsione (benzina+elettrica in questo caso) che si sta diffondendo a macchia d'olio. Persino Ferrari, e Porsche l'hanno scelta per i loro modelli di vertice più recenti.

Non è solo una questione ecologica. Avere in gamma vetture che abbassano la media di emissioni nocive, è obbligatorio più che strategico per le Case costruttrici alle prese con le limitazioni imposte dalla Ue. Ma a chi conviene davvero scegliere un'auto ibrida? La risposta dipende da molti parametri, non ultimo l'uso che si fa della vettura che ci si appresta ad acquistare, e dove si risiede. Di certo quella dei consumi ridotti (paragonabili a quelli di molte vetture diesel di ultima generazione) non è la prima ragione che indirizza la decisione. Le ibride però godono di molti incentivi, e non solo al momento dell'acquisto: in alcune regioni sono totalmente esentate dal pagamento del bollo; per 5 anni in Puglia, per 3 in Lombardia (a fronte della rottamazione di un veicolo inquinante), Lazio (solo per i veicoli ibridi a benzina) e Veneto, e fino al 2016 in Umbria e Campania. A Milano inoltre accedono all'Area C senza pagare, a Roma e a Bergamo parcheggiano gratis nelle strisce blu, come a a Bologna dove in più accedono alle ZTL.

Ma spirito ecologico e vantaggi a parte, una risposta dettagliata l'ha fornita il mensile specializzato AM, che ha confrontato due popolari ibride in commercio, la Toyota Yaris 1.5 Ibrida e la Peugeot 3008 HYBRID4, con i rispettivi modelli equivalenti a propulsione tradizionale per un'ipotesi di acquisto e utilizzo lungo un arco di quattro anni. Per quanto riguarda la Yaris, risiedendo a Roma e percorrendo 10 mila km l'anno, il risparmio calcolato è di circa 2.450 euro rispetto al modello a gasolio, grazie soprattutto al prezzo d'acquisto quasi simile delle due motorizzazioni. Risparmio che si riduce molto però (da 164 a 840 euro) nel confronto con quelli a benzina. Nel caso della Peugeot invece, ipotizzando 15.000 km l'anno e di risiedere a Milano, la versione ibrida della 3008 finisce per costare dopo quattro anni circa 3.100 euro in più (2.000 in regioni dove non si paga il bollo), cifra condizionata però dalla trazione integrale presente sulla ibrida. Somma in parte ammortizzabile con il superiore valore residuo dell'usato ibrido.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Ecoincentivi

### Belle, verdi e scontate Ancora senza scossa



**È** da ieri in vigore la possibilità di accedere agli ecoincentivi (tetto massimo: 5.000 euro di sconto) per l'acquisto di veicoli a trazione elettrica, ibrida, a Gpl, a metano, a biometano, a biocombustibile e a idrogeno, che producono emissioni di CO2 non superiori a 120 g/km. Quante auto ne beneficeranno? La previsione è che i contributi si esauriranno nel giro di pochi giorni. In pratica i 31,7 milioni di euro disponibili per i privati beneficeranno solo qualche migliaio di veicoli in tutto.

Per le vetture nella fascia di emissioni 51-95 g/km, che saranno di gran lunga le più richieste, sono disponibili 22,19 milioni di euro, pari a poco più di 5.500 contributi da 4.000 euro. I modelli di auto che rientrano negli ecoincentivi sono 84, come emerge da un'elaborazione dell'Unrae. La fascia più ricca di scelte è quella fino a 120 g/km di CO2 che comprende 48 modelli, quasi tutti alimentati a Gpl. È seguita dai 20 modelli che rientrano nella fascia fino a 95 g/km di emissioni e dai 16 modelli fino a 50 g/km di CO2. Rientrano invece tra le vetture ecoincentivabili alimentate a metano (in tutto 17 modelli) le Fiat 500L, Panda, Punto e Qubo e la Lancia Ypsilon. Fiat comunque sino a fine maggio garantisce un contributo almeno pari al massimo degli incentivi statali su tutta la sua gamma Gpl e metano. Meglio andrà a chi decide di acquistare un'auto che emetta meno di 50 g/km di CO2 (quindi solo le elettriche e le ibride plug-in): in questo caso, i 9,51 milioni di euro disponibili soddisferanno circa 1.900 acquirenti, ma le richieste saranno presumibilmente poco numerose. La ragione è semplice. A parte le enormi difficoltà logistiche (l'autonomia di queste vetture è ancora molto limitata) e di fruizione (colonnine di rifornimento) che l'acquisto di un'auto elettrica comportano, secondo uno studio dell'Osservatorio SuperMoney, sebbene le spese di mantenimento dei veicoli a batteria siano diminuite del 5,7% rispetto al 2013, nemmeno le somme messe



## LA "RIPRESINA"

Mercato in leggera salita e via agli ecoincentivi: torna un po' di ottimismo sull'automobile. Ma non è facile risparmiare e orientarsi al momento dell'acquisto

### IL MERCATO

#### PER LE FAMIGLIE RESTA IL CALO

Il mercato dell'auto italiano, per il quinto mese consecutivo, ha un segno positivo, ma il trend da dicembre ad aprile 2014 indica un calo: dopo le buone performance di gennaio (+3,8%), febbraio (9,2%) e marzo (5,3%), ad aprile si è scesi a +1,9%.

Leggendo bene i numeri, si rileva che anche in aprile sono diminuite le auto acquistate dai privati. Oggi la quota mensile delle auto destinate alle famiglie si ferma al 58,5% del totale con una perdita del 3,9% rispetto a marzo 2014. Solo la crescita degli acquisti dei noleggiatori insomma sta spingendo il mercato. Gli ecoincentivi appena varati rappresentano un piccolo aiuto alle famiglie, ma i fondi stanziati si esauriranno presto. E quelli previsti per le auto aziendali rischiano di non essere sfruttati completamente, perché per le aziende ci sono vincoli di rottamazione che rappresentano un ostacolo.

### LE PIÙ VENDUTE

#### FIAT PANDA PRIMA AD APRILE

Le immatricolazioni in Italia nel mese di aprile

1) FIAT PANDA	8.884
2) FIAT 500L	5.879
3) FIAT 500	5.372
4) FIAT PUNTO	4.270
5) LANCIA YPSILON	4.084
6) VOLKSWAGEN GOLF	3.333
7) FORD FIESTA	3.066
8) CITROEN C3	3.033
9) RENAULT CLIO	2.729
10) NISSAN QASHQAI	2.658

#### LA GOLF DOMINA IN EUROPA

Le immatricolazioni in Europa in marzo

1) VOLKSWAGEN GOLF	56.042
2) FORD FIESTA	44.491
3) OPEL CORSA	33.563
4) RENAULT CLIO	32.434
5) FORD FOCUS	30.743

# L'auto-sfida è scegliere con la testa



a disposizione col bonus sono sufficienti a renderne conveniente l'acquisto. L'analisi ha preso in considerazione le spese di acquisto e gestione per due piccole auto della stessa casa costruttrice, la Citroën C1 e la Citroën C-Zero, modelli analoghi in tutto tranne che per l'alimentazione (rispettivamente a benzina e a energia elettrica). La Citroën C1 ha un prezzo base di 9.950 euro, la sorella green C-Zero costa invece 30.690 euro. Il confronto è impietoso anche scorrendo le proposte di altri marchi:

30.369 euro per comprare la Peugeot i-On, contro i 10.100 dell'equivalente a benzina Peugeot 107. Anche l'ecologica Nissan Leaf costa 18.690 euro contro gli 11.250 della Micra. Guidare una vettura elettrica - calcola SuperMoney - fa risparmiare più di 800 euro all'anno per l'assicurazione, il bollo e il carburante, ma se l'alternativa a benzina ha un prezzo di listino tre volte più basso, è difficile che la sensibilità ambientale vinca sul budget. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## Formula d'acquisto

### Se si chiama Pietro, vale ridarla indietro?

DI FERDINANDO SARNO

**I**n contanti? Oggi, per firmare un assegno di 15-20 mila euro per un'utilitaria, oltre ad averne tanti di soldi ci vuole un bel coraggio. Finanziamento tradizionale? Non è sempre facile: per ottenerlo bisogna avere un lavoro a tempo indeterminato con tanto di busta paga, dare garanzie, magari ipotecare il quinto dello stipendio.

Uno dei sistemi di vendita rateali che vanno di moda in questi ultimi tempi è invece quello dello delle mini rate, il cosiddetto "buy back". Non c'è casa automobilistica che non faccia una campagna pubblicitaria su questa nuova formula: «Tua con soli 100 euro al mese». Sostanzialmente si tratta di un meccanismo simile al leasing: si versa un anticipo che, più o meno, corrisponde alla metà del valore della vettura; e si decide l'importo della rata mensile e la durata che normalmente va dai 24 ai 36 mesi. Finte di pagare le mini rate, si hanno tre possibilità: restituire la vettura al concessionario (ipotesti quasi mai conveniente), tenerla pagando la maxi rata (o riscatto); cambiarla con un'altra - dello stesso marchio ovviamente - rifacendo un secondo finanziamento. Detto così sembra semplice. In realtà, ogni marchio pone le sue condizioni: il Taeg (tasso di finanziamento) può variare da un minimo del 5% ad un massimo del 9% circa; la vettura non deve aver percorso più di un certo numero di chilometri, pena il pagamento del riscatto; nel caso in cui un cliente faccia fatica a pagare le mini rate non può vendere la vettura in forma privata perché è oggetto del finanziamento. In più, per essere restituita deve essere in condizioni perfette, pena importanti penali. Insomma: si chiama Pietro, ma... non la rivoglio indietro. La casa costruttrice però così invogliano il cliente ad andare in concessionaria, lo convincono che cambiare auto ogni 2/3 anni conviene, e lo fidelizzano per un lungo periodo. A conti fatti, nella maggioranza dei casi, la differenza fra il prezzo di listino e quello che, con questa formula di acquisto, si paga effettivamente, è davvero minima.

Cosa rimane al cliente? Di solito, un'unica opzione: quella del riscatto. Se la formula del leasing si rivolge a professionisti che normalmente percorrono molti chilometri e che hanno la possibilità di scaricare fiscalmente il costo dell'auto, quella delle mini rate o del "buy back" sembra destinata a chi viaggia poco, vuole cambiare la macchina ogni 2 o 3 anni e ha un reddito tale da poter destinare alla propria auto un'importante parte del proprio stipendio. Non è un caso, infatti, che si utilizzino queste formule siano soprattutto marchi di tendenza come Mini o Smart oppure brand premium come Alfa Romeo, Volkswagen, Mercedes e Bmw.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Motori

### Brio e consumi ok Bastano tre cilindri



**S**e per l'acquisto di un'auto anche la scelta del motore ha un suo peso, occorrerà ricordarsi che il presente (ma anche il futuro) sotto al cofano è a tre cilindri. Per ridurre le emissioni di CO2 e produrre

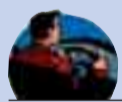
modelli che consumino sempre meno, i costruttori si stanno convertendo alla nuova "alchimia" di motori leggeri, compatti e, soprattutto, con un cilindro in meno. Una scelta di *downsizing* che è anche obbligata, dal momento che l'Unione Europea ha imposto che entro il 2020 l'emissione media di CO2 della gamma di ogni costruttore non dovrà superare i 95 g/km. Non è certo una novità, visto che in questi ultimi anni il motore a tre cilindri è stato ospitato nel cofano di auto come la Smart o la Toyota Aygo e Yaris. Ma la formula sta dilagando ovunque. Citroën in particolare sulla sua nuova C4 ha introdotto una motorizzazione a tre cilindri turbo di 1.2 litri, denominata e-THP 130, in grado di conciliare prestazioni elevate e bassi consumi: 20,8 km/litro secondo i dati forniti dal marchio francese. Questo propulsore è tra l'altro il primo benzina del Gruppo PSA a rispettare la normativa Euro6.

Ma il tre cilindri ha già fatto il suo esordio anche su vetture di taglia più "forte": Ford lo propone sulla nuova Focus e presto anche sulla Mondeo, mentre Volkswagen lo ha scelto per tutte le nuove Polo che debuttano sul mercato in questi giorni. Opel li monta sulla Adam Rocks, ma il tre cilindri romba anche sotto il cofano di molte Renault, Kia, Hyundai, ed ora anche Mini e Bmw.

Il motivo è semplice. I piccoli motori di ultima generazione sono progettati per ridurre al minimo le vibrazioni e, grazie all'iniezione diretta e eventualmente ad un piccolo turbo, offrono ottime prestazioni e un discreto divertimento alla guida. Secondo le previsioni degli analisti, la diffusione dei tre cilindri a livello mondiale dovrebbe triplicare da qui al 2020. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

## Più uomini che macchine

**C**onforta sapere che la forza delle idee non rende solo liberi. Un esempio? Il Gruppo Mercedes ha 167 mila dipendenti in Germania. È un'abitudine inconcepibile per il nostro mondo del lavoro: premia ogni anno chi tra di loro fornisce all'azienda suggerimenti validi. Grazie a quelli, l'azienda ha risparmiato 74,8 milioni di euro nel 2013. In segno di riconoscimento, Mercedes ha assegnato premi per 19,8 milioni, ricompensando così le proposte più interessanti, il 41% delle quali è stato implementato nel processo produttivo. Ma è anche confortante apprendere che Toyota, in controtendenza, sta sostituendo nelle sue linee industriali alcuni robot con le persone. Proprio in Giappone, il secondo paese più robotico del mondo dietro la Corea del Sud. Il leader del progetto, Mitsuru Kawa, ha detto: «La rotta è invertita: ora il futuro sono gli uomini». Un'eventualità a cui, purtroppo, ci stavamo disabituando.