

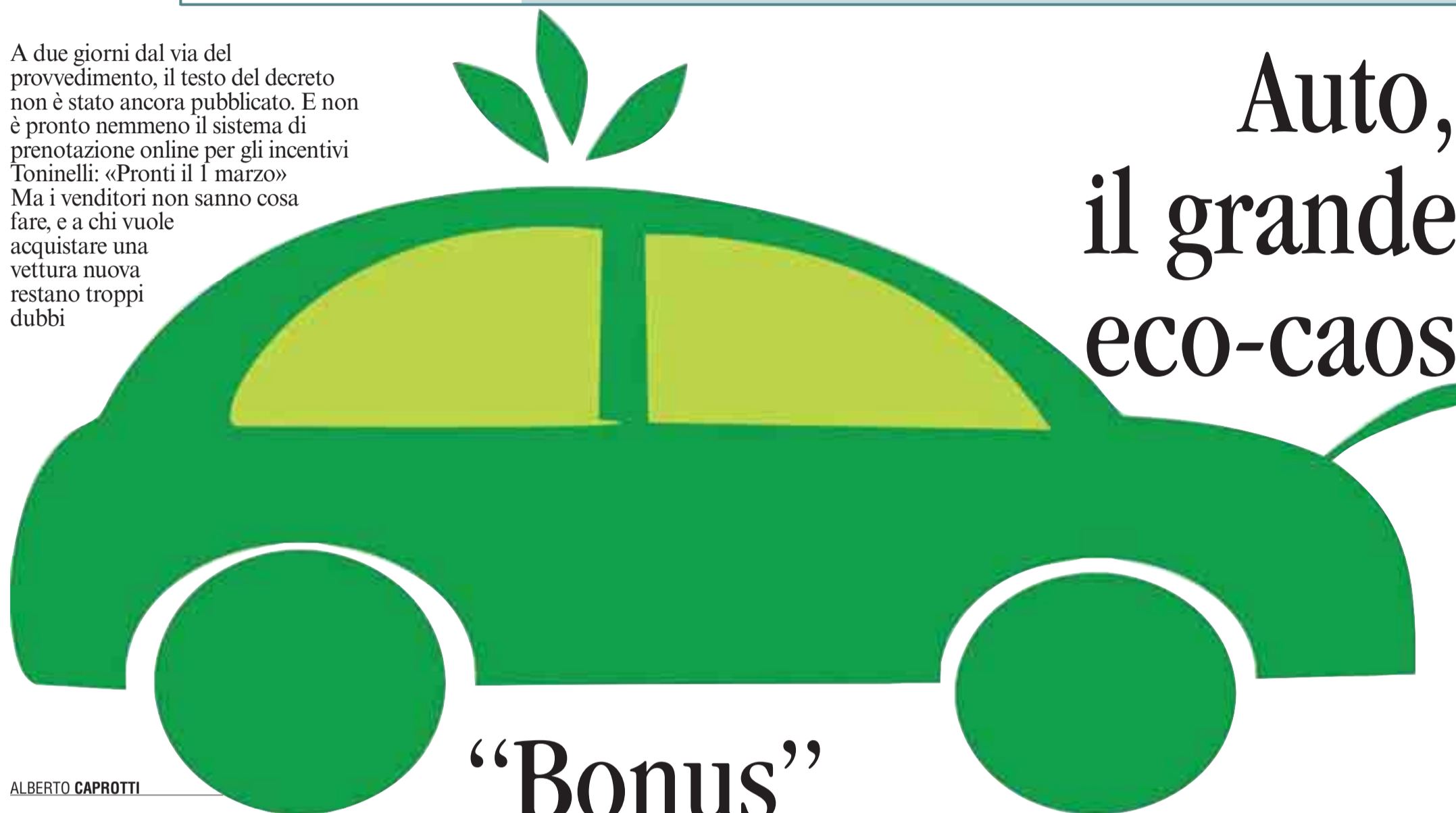
AUTO & MOTORI

Salone di Ginevra  
Tecnologia  
e fascino  
contro la crisi

Apriti i battenti il 7 marzo il Salone dell'Auto di Ginevra, il più importante del settore con 180 espositori e 700 mila visitatori previsti (oltre l'11% provenienti dall'Italia). «Quest'anno - spiega il presidente del Salone, Maurice Turrettini - diamo il benvenuto a 30 nuovi espositori, e siamo lieti di accogliere anche marchi provenienti da Russia e Cina. Vi saranno 79 anteprime mondiali e 17 europee. Inoltre festeggiamo il centenario di Bentley e Citroen, e organizzeremo un'Esposizione

speciale in occasione del 70° anniversario del marchio Abarth». Malgrado l'assenza di Volvo (presente però con Polestar), Jaguar-Land Rover, Hyundai, Ford, DS e Opel, Turrettini ha confermato l'impegno del Salone sul digitale e l'elettronica di consumo, dopo l'accordo stretto con l'Ifa, la fiera specializzata di Berlino: «Cerchiamo di attirare un nuovo genere di visitatori, interessati agli sviluppi tecnologici, oppure chi viene al Salone per informarsi sulle nuove forme della mobilità».

A due giorni dal via del provvedimento, il testo del decreto non è stato ancora pubblicato. E non è pronto nemmeno il sistema di prenotazione online per gli incentivi Toninelli: «Pronti il 1 marzo» Ma i venditori non sanno cosa fare, e a chi vuole acquistare una vettura nuova restano troppi dubbi



# Auto, il grande eco-caos

## “Bonus” e tassa in alto mare

ALBERTO CAPROTTI

**D**opodomani, forse, arriva la rivoluzione. Che non cambierà quasi niente. È questo il primo paradosso delle nuove disposizioni sull'acquisto di automobili nuove che scattano il 1 marzo (l'ecobonus e l'ecotassa) introdotte dalla Legge di bilancio. Mentre circolano addirittura voci di rinvio, di certo per ora regna il caos per un provvedimento nato in mezzo alle polemiche e che a poche ore dall'applicazione ancora non ha visto la pubblicazione del decreto attuativo che lo supporta. Anche la piattaforma per la prenotazione online del “bonus” che i concessionari dovrebbero richiedere per le vetture vendute per le quali è previsto, non è pronta. E pure sul “malus” non c'è chiarezza. In origine sembrava che la tassa sulle vetture dalle emissioni meno virtuose si dovesse versare direttamente al venditore come sovrapprezzo, pare invece che dovrà essere pagata personalmente dall'acquirente attraverso il modello F24. Pare, appunto. Perché nessuno ha certezze in merito. Tranne il ministro dei Trasporti, Toninelli: «Siamo perfettamente nei tempi: il decreto interministeriale - ha detto ieri - è passato al Mef e ora sta tornando indietro. Il primo marzo è vicino ma per allora vedrete che sarà tutto a posto». Lo scopo del provvedimento è quello di incentivare la diffusione delle vetture elettriche, o comunque a basso impatto ambientale e a listino a meno di 61.000 euro Iva inclusa, penalizzando contemporaneamente chi sceglie vetture con emissioni di CO2 più alte. Intento

virtuoso nelle intenzioni, ma quasi certamente velleitario per le cifre messe in campo (solo 60 milioni di euro di bonus in tutto per il 2019 e 70 milioni per il 2020 e 2021) e perché gli incentivi promessi (da 1.500 a 6.000 euro) sono insufficienti a rendere accessibili le auto elettriche e le ibride plug-in - le uniche che godranno dell'incentivo - che hanno prezzi molto superiori a quelli dei modelli di pari categoria con motori tradizionali. Per evitare la corsa alle prenotazioni e per diluire l'entità del bonus durante l'anno, i 60 milioni stanziati per il 2019 saranno suddivisi:

Virtuosa negli intenti, ancora fumosa nella realizzazione pratica: sarà una rivoluzione che cambierà poco a livello ambientale e quasi niente in termini di mercato

per i primi quattro mesi ne saranno disponibili solo 20. Prevedere che grazie a questo incentivo statale si possa rinnovare il parco circolante italiano, che è tra i più vecchi d'Europa (età media di 10,5 anni), è dunque illusorio. Come pure è però fuorviante ingigantire in negativo gli effetti dell'altra parte

del provvedimento, quella che penalizzerà con una tassa variabile da 1.100 a 2.500 euro i modelli che emettono più di 160 g/km di CO2. Le versioni interessate infatti rappresentano tutte insieme appena il 5% circa del mercato e nella stragrande maggioranza dei casi si tratta di auto di lusso. Per il consumatore, non è una tragedia: la concorrenza è ampia ed è quasi certo che le versioni tassate saranno offerte con maggiori sconti in concessionaria. Senza contare che quando non si è troppo distanti dalla soglia critica, si possono apportare ritocchi per

non superarla. Il piano di riomologazione delle Case, in virtù degli aggiornamenti di gamma, sono programmati anche al di là di necessità specifiche come queste. È indubbio comunque che chi si accinge all'acquisto di un'auto nuova deve ora valutare una serie di informazioni inedite. Il criterio in base al quale scattano malus e bonus è la quantità di grammi di CO2 emessi: paradosso su paradosso, sono quindi favorite le auto a gasolio - invece già quasi bandite dalla circolazione da molte amministrazioni locali - che incappano però nell'ecotassa solo in pochi casi: alcuni Suv di lusso e qualche versione top di grosse station wagon, se gravate dalla trazione integrale o da optional particolari come i cerchi maggiorati. Anche tra le auto a benzina, grazie ai ritocchi in corsa del Governo per non penalizzare troppo il mercato, e ai tagli ai consumi che molti costruttori hanno già ottenuto per adeguarsi al limite di 95 g/km stabilito dalla Ue per il 2021, la maggior parte dei modelli non sfiora i 160 g/km fissati come soglia per essere esenti dall'imposta. Che colpisce solo pochissime vetture medie con motori meno moderni, e comunemente solo in alcune versioni.

DA SAPERE

Dalla Nissan Leaf alla Prius ibrida, i 26 modelli che godono dell'incentivo

Listini alla mano, sono 15 in tutto i modelli sul mercato italiano che emettono meno di 20 g/km di CO2 e costano meno di 61.000 euro di listino (Iva compresa) godono dal 1 marzo del bonus più alto (6.000 euro se con contestuale rottamazione, 4.000 euro senza), e sono tutti elettrici puri. Si tratta di Citroen E-Mehari, Citroen C-Zero, Citroen E-Berlingo, Hyundai Kona EV, la Hyundai Ioniq Electric EV, Kia Soul EV, Mitsubishi i-MiEV, Nissan e-NV200 Evalia, Nissan Leaf, Peugeot iOn, Renault Zoe, Smart EQ fortwo, Smart EQ forfour, Volkswagen e-up!, e-Golf, Tesla Model 3.

Sono invece solo 11 i modelli ibridi con emissioni tra 21 e 70 g/km che rientrano nella seconda fascia degli incentivi attualmente sul mercato: sono tutti plug/in (cioè ricaricabili con carica esterna), poiché solitamente le ibride classiche hanno emissioni comprese fra 85 e 120 g/km, tranne la Prius ibrida che rientra per un soffio nel limite dichiarando esattamente 70 g/km. Le altre sono: Audi A3 e-tron, Toyota Plug-in Hybrid; BMW i3, Hyundai Ioniq Plug-in; Mini Countryman SE; Bmw Serie 2 Active Tourer; Mitsubishi Outlander PHEV; Bmw 530e; Kia Niro PHEV; Kia Optima PHEV.

NOVITÀ SUL MERCATO

### Toyota Corolla, il ritorno della più venduta al mondo

**D**ietro le spalle ha un nome da record, e davanti un futuro elettrizzante. Toyota torna nel segmento C con Corolla, l'auto più venduta di sempre con oltre 46 milioni di unità immatricolate dal 1966 a oggi nel mondo. La nuova Corolla, arrivata alla dodicesima generazione, sostituisce nel mercato europeo la Auris, il prodotto che nel 2010, ha introdotto la tecnologia ibrida, iniziando un percorso, all'epoca visionario, che ha portato a raggiungere le oltre 50.000 unità Full Hybrid Toyota vendute in Italia in questo segmento, che

rappresenta da sempre il cuore del mercato. Rispetto all'Auris, la Corolla è tutta nuova, dalla piattaforma alla linea, passando per le motorizzazioni. «È sempre stata un'auto razionale e affidabile - spiega l'ingegnere a capo del progetto, Yasushi Ueda - ma le abbiamo aggiunto del fascino, seguendo le indicazioni del nostro presidente Aiko Toyoda (nipote del fondatore del marchio, ndr) che ha deciso che non faremo “mai più macchine noiose”». In effetti il modello si è svecciato parecchio, con linee più fluide e dinamiche e una versione

familiare disegnata in Europa e progettata per il nostro mercato. In Italia è già ordinabile (ma il lancio ufficiale avverrà con l'open week-end del 23-24 Marzo) con due sole motorizzazioni, entrambe ibride, il 1.8 da 122 Cv già in dotazione a Prius e C-HR, e l'inedito 2.0 aspirato che insieme al motore elettrico offre un totale di 180 Cv. Due anche le versioni di carrozzeria, Hatchback o Touring Sports, cioè berlina o station wagon. Il sistema ibrido di quarta generazione Toyota è composto da una trasmissione più piccola e leggera dota-

ta di un'innovativa struttura a doppio asse per il motore e per il generatore, progettata per ridurre gli ingombri, capace di privilegiare ancora di più la componente elettrica nell'ambito del sistema ibrido e di raggiungere - secondo i dati del costruttore - i 120 km/h in solo elettrico. Ridottissimi i consumi (fino a 30 km/litro per la 1.8 e 27 km/litro per la 2.0), e molto basse - ma non abbastanza per fruire dell'ecobonus - le emissioni di CO2, 76 e 84 g/km. Nel corso del nostro primo test su strada abbiamo apprezzato il confort di guida

complessivo e la completezza delle dotazioni di bordo. Al contrario il cambio Cvt, per quanto migliorato, è lento, e rende rumorosa l'auto in accelerazione (soprattutto il 1.8). La nuova Corolla dispone di serie per tutti gli allestimenti del Toyota Safety Sense 2.0, un pacchetto che comprende le tecnologie più innovative, sviluppate per migliorare la sicurezza. Il listino parte da 27.300 euro (prezzo che scende fino a 22.950 con l'incentivo sull'ibrido offerto da Toyota in caso di rottamazione), con un'innovativa formula di finanziamento chiamata Pay Per



Due motori ibridi per il modello che sostituisce la Auris, acquistabile con un piano che adatta i pagamenti all'utilizzo effettivo

La nuova Corolla, qui in versione Sports Tourer

Drive già introdotta per Rav4 che grazie alla connettività presente sulla vettura, permette di adattare il piano dei pagamenti all'effettivo utilizzo dell'auto. Il

cliente cioè potrà scegliere tra cinque livelli di chilometraggio annuo predefiniti a cui corrispondono rate differenti. In seguito, in base al chilometraggio ef-

fettivamente percorso, la rata potrà cambiare in ragione dell'effettivo valore residuo.

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le cifre del provvedimento

6.000 euro

l'incentivo per l'acquisto di un'auto elettrica (0-20 g/km di CO2 rottamando una Euro 0,1,2,3 o 4)

2.500 euro

l'incentivo per l'acquisto di un'auto elettrica (21-70 g/km di CO2 rottamando una Euro 0, 1, 2, 3 o 4)

1.500 euro

e fino a 4.000, l'incentivo per l'acquisto di un'auto elettrica (0-70 g/km di CO2) senza rottamazione

1.100 euro

la tassa da pagare sull'acquisto di una vettura nuova che emette tra 161 e 175 g/km di CO2

1.600 euro

la tassa da pagare sull'acquisto di una vettura nuova che emette tra 176 e 200 g/km di CO2

2.000 euro

e fino a 2.500 euro, la tassa sull'acquisto di una vettura nuova che emette più di 200 g/km di CO2

60 milioni

è il fondo per il 2019 destinato all'erogazione dei contributi statali. Saranno 70 nel 2020 e 70 nel 2021

10,5 anni

è l'età media delle vetture in Italia. Il parco auto circolante in tutto è di 39milioni e 018mila