

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

Monopattini e regole, vince l'impunità

L'idea era potenzialmente buona: sveltire la mobilità urbana ecologica utilizzando i monopattini elettrici. E c'erano pure gli incentivi per chi avesse voluto acquistarli. Ancora inevasi però alla data odierna. Il vizio di introdurre novità senza pensare alle conseguenze però ha fatto sì che dopo neanche due mesi dalla loro introduzione, solo a Milano si contavano 74 incidenti, alcuni anche gravi, con i monopattini causa, diretta e indiretta, di scontri con feriti. Il problema è che il codice non prevede il monopattino elettrico e lo equipara alle biciclette, malgrado molti di questi corrono come moto: mancano norme che obblighino all'uso di un casco protettivo, e i monopattini non hanno targa di riconoscimento. Per cui vige l'anarchia su due routine in mezzo al traffico. Di mezzo ci vanno anche i pedoni, vittime dell'uso disinvolto di uno strumento che è diventato un altro elemento di divisione tra favorevoli e contrari. (P.Cic.)

Rifinanziati e rimodulati gli aiuti per acquistare vetture nuove sino a fine anno che erano stati subito esauriti. Super sconto per le elettriche, favorite le ibride, pochi fondi per diesel e benzina

ALBERTO CAPROTTI

Non basta ancora (e non basterà da solo) a guarire il settore dell'automobile dalla depressione in cui si è infilato in conseguenza della pandemia, ma l'introduzione dell'incentivo statale sta rivelando almeno come un'aspirina per far ripartire il mercato. I dati diffusi ieri dal Ministero dei Trasporti dicono che nel mese di agosto le immatricolazioni sono tornate a salire, contenendo la perdita rispetto allo stesso mese di un anno fa (-0,43%) per un totale di 88.801 vetture vendute. Il totale dei primi otto mesi fa segnare quindi un -38,9%, in recupero rispetto alle cifre terribilmente negative di inizio 2020.

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, il Decreto Agosto ha reso operative le misure del nuovo ecobonus, ovvero il rifinanziamento e la rimodulazione degli incentivi per l'acquisto di autovetture nuove entrati in vigore il 1 agosto (e nel frattempo quasi subito esauriti). Con il provvedimento, orientato a favorire le vetture ibride e a scapito di quelle a gasolio e a benzina (che pure godono di un bonus), il governo ha stanziato 490 milioni all'automotive, di cui 400 di ecobonus e 90 per l'installazione di colonnine di ricarica. Gli incentivi sono riprenotabili da ieri da parte dei concessionari. Possono godersene solo le vetture che costano fino a 40 mila euro (al netto dell'Iva) per le auto da 61 a 110 g/km; e 50 mila euro per quelle da 0 a 60 g/km. Come sempre, l'accesso agli incentivi è subordinato alla disponibilità di fondi (il monitoraggio può essere seguito in tempo reale sul sito del Mise): fino a quando i fondi saranno disponibili, il concessionario può prenotare il contributo sul portale e lo detraerà dal prezzo finale della vettura. Il bonus statale è rimborsato al-

-0,43%

È la percentuale di diminuzione delle immatricolazioni di auto nuove nel mese di agosto in Italia rispetto allo stesso mese di un anno fa secondo i dati del Ministero dei Trasporti



L'incentivo fa ripartire l'auto I bonus in base alle emissioni

la concessionaria dalla Casa, che lo recupererà sotto forma di credito d'imposta. L'unico vincolo è l'immatricolazione dell'autovettura, che deve avvenire entro 180 giorni dall'acquisto. Le novità introdotte dal decreto non sono retroattive e valgono, quindi, solo per le auto acquistate dopo il 14 agosto, data della pubblica-

zione del testo in Gazzetta. Nel dettaglio, il governo ha destinato, fino al 31 dicembre 2020, 250 milioni alle auto con emissioni di CO2 tra i 60 e i 110 g/km: la novità è la divisione di tale fascia in due sottogruppi, da 61 a 90 g/km e da 91 a 110 g/km, per i quali sono destinati rispettivamente 150 e 100 milioni. U-

na cifra, soprattutto nella seconda situazione, che non sarà sufficiente a soddisfare la domanda. Il Centro Studi e Statistiche di Unrae stima infatti che a fine anno avanzeranno svariate decine di milioni sulla porzione da 0 a 60 g/km, mentre si esauriranno in pochi giorni quelli per la fascia da 61 a 110, impedendo di fatto l'ef-

fettivo rilancio del mercato. Per il resto il provvedimento rifinanzia, anche per il 2021, con un'ulteriore iniezione di altri 50 milioni, il vecchio super-ecobonus già in vigore da marzo 2019 per le auto fino a 60 g/km (in pratica solo le elettriche pure e le ibride plug-in).

DA 1.750 A 10.000 EURO DI SCONTO

Auto con emissioni da 0 a 20 g/km
Incentivo di 8.000 euro con rottamazione (+2.000 euro di contributo del concessionario), 5 mila euro senza rottamazione (+1.000 euro di contributo del concessionario)

Auto con emissioni da 21 a 60 g/km
Incentivo di 4.500 euro con rottamazione (+2.000 euro di contributo del concessionario), 2.500 euro senza rottamazione (+1.000 euro di contributo del concessionario)

Auto con emissioni da 61 a 90 g/km
Incentivo di 1.750 euro con rottamazione (+2.000 euro di contributo del concessionario), 1.000 euro senza rottamazione (+1.000 euro di contributo del concessionario)

Auto con emissioni da 91 a 110 g/km
Incentivo di 1.500 euro con rottamazione (+2.000 euro di contributo del concessionario), 750 euro senza rottamazione (+1.000 euro di contributo del concessionario).

LA NOVITÀ DIESEL

Skoda Octavia non delude mai E quella a gasolio tuttora imbattibile



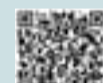
FERDINANDO SARNO

La nuova Skoda Octavia? Converrebbe farci un pensiero perché la quarta generazione è considerata la migliore di sempre. E non solo grazie ai nuovi incentivi che la rendono ancora più appetibile dal punto di vista economico. Progettata sul pianale MQB di Volkswagen e disponibile con carrozzeria berlina e station wagon, si presenta rinnovata fuori, dentro e sotto (tutti i motori sono stati aggiornati), mantenendo inalterata una delle sue migliori caratteristiche: lo spazio (il vano bagagli, per esempio, va da 640 a 1.700 litri abbattendo i sedili). Una gamma di propulsori completa aggiungerà ai benzina e ai nuovi TDI EVO (in grado di abbattere le emissioni di ossidi di azoto fino all'80% rispetto al 2.0 TDI che sostituisce) anche il metano G-TEC e, per la prima volta, le 1.0 e 1.5 e-TEC mild-hybrid e 1.4 TSI iV plug-in hybrid. Entro fine 2020 arriveranno le nuove varianti SCOUT, con assetto rialzato e protezioni per la guida off-road, e RS ad alte prestazioni. Due gli allestimenti disponibili (Executive e Style): il listino parte dai 24.650 euro della 1.0 TSI Executive (che detengono 23.150 con bonus e vettura da rottamare o 23.900 senza rottamazione) e arriva ai 32.850 euro del 2.0 TDI Evo Style con DSG. I motori che rientrano sotto la soglia dei 110 g/km sono il 2.0 TDI 115 e 150 CV e il 1.0 TSI. Per la variante wagon c'è un sovrapprezzo di 1.050 euro. Affidabilità e robustezza sono anche per la quarta generazione le doti peculiari. Fermo restando che comfort, sicurezza, tenuta di strada, impianto frenante e infotainment sono ugualmente validi per tutte le versioni, quella che abbiamo apprezzato di più in prova è il Turbodiesel 2.0 TDI 150 CV DSG: malgrado la feroce campagna d'opinione contro i diesel, è un motore silenzioso, ottimo in fase di accelerazione e ripresa, molto parsimonioso nei consumi (20 km con un litro di gasolio durante la nostra prova) e quindi nelle emissioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere anche con il QR Code



LA NOVITÀ IBRIDA

Toyota Yaris Hybrid, ancora più tonica e geniale E la guida virtuosa "dimagrisce" l'assicurazione



GABRIELE VILLA

È sempre più un "piccolo genio". L'appellativo ha accompagnato la Yaris in tutti questi anni (è nata nel 1999) calza ancora meglio alla nuova vettura di Toyota che nel 2012, è stata la prima auto Full Hybrid Electric al mondo nel segmento delle citycar. Perché se il successo ha un margine ulteriore di miglioramento che cosa si fa? Lo si tiene stretto così, oppure si scommette su una nuova sfida? Si scommette e, con tutta probabilità si vince, dato che la nuova Yaris "green" ha un cuore ancora più tonico, l'Hybrid Dynamic Force, tanto che al propulsore 3 cilindri benzina da 1.490 cc a ciclo Atkinson, con fasatura variabile delle valvole e 92 CV, ora è abbinato un secondo motore elettrico che porta la potenza complessiva a 116 CV. In sintesi più potenza dove serve e cura dimagrante dall'altro versante, quello della batteria agli ioni di litio, più leggera di circa il 30% rispetto a quella al nichel-metallo idruro in dotazione della versione che sta andando in preprensamento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA NOVITÀ ELETTRICA

Opel Corsa-e, la mobilità con la spina diventa (quasi) alla portata di tutti



Da sinistra, le nuove Skoda Octavia, Toyota Yaris e la versione elettrica della Opel Corsa

Per Opel è "l'automobile che democratizza la mobilità elettrica". Cioè l'elettrica alla portata di tutti. Meglio guidarla che definirlo: la nuova Corsa-e è divertente, brillante, anticonformista, comoda, sicura, veloce, prestazionale, bella. Un difetto? Troppi e fastidiosi i riflessi che, viaggiando contro sole, "sporcano" il parabrezza anteriore. Aprì la portiera, ti siedi sul sedile (rigido ed ergonomico), metti chiavi, cellulare e portafogli nel vano (spaziosissimo) che si trova fra la consolle centrale e la leva del cambio (ovviamente automatico), accendi la macchina in totale silenzio, e via con il piede sull'acceleratore. Lo sterzo è morbido e preciso, la tenuta di strada è ottima, così come l'impianto frenante e gli ammortizzatori che ben supportano il peso maggiore della vettura (+345 kg) rispetto allo stesso modello nelle versioni benzina e diesel. L'abitabilità è la stessa invece, come il volume del bagagliaio che, con i sedili posteriori reclinati, è di 1.042 litri. Dopo una mezz'oretta di viaggio viene naturale controllare il livello dell'autonomia perché inizia l'ansia da ricarica. Che passa subito perché la nuova Opel Corsa elettrica può percorrere fino a 337 chilometri con un "pieno" di corrente. A disposizione ci sono tre modalità di guida (Normal, Eco e Sport). Con quest'ultima reattività e dinamismo della vettura aumentano, con una moderata riduzione dell'autonomia). Con una potenza di 136 CV e una coppia istantanea massima di 260 Nm, Opel Corsa-e passa da 0 a 50 km/h in soli 2,8 secondi e in soli 8,1 secondi da 0 a 100 km/h, un risultato degno di una sportiva. La velocità massima è di 150 km/h. L'offerta di lancio è molto interessante: 18.300 euro per la versione Edition e 19.900 per le versioni Elegance e GS Line. Per la Edition c'è anche una modalità di vendita più "democratica": anticipo di 3.500 euro, con rata mensile di 158 euro che, sommando il costo mensile dell'energia, diventano 203 euro.

Ferdinando Sarno

© RIPRODUZIONE RISERVATA