

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

Mulle, la metà
dei Comuni
è fuorilegge

I Comuni italiani fanno cassa e salvano i bilanci con le multe per divieto di sosta e per le altre infrazioni del Codice della strada. Peccato che proprio in tema di multe, metà dei Comuni italiani sia fuorilegge. Lo rivela il ministero dei Trasporti in risposta a un'interrogazione parlamentare: su 7.903 Comuni, solo 4.695 hanno inviato al ministero dell'Interno, entro la scadenza obbligatoria del 30 settembre, la relazione dettagliata sui proventi 2019 delle sanzioni e sul loro

utilizzo. Appena il 59,4%. Ma non basta. Di queste relazioni, solo 4.015 - poco più della metà - risultano "regolari". Per le amministrazioni inadempienti, o che hanno usato i soldi delle multe in maniera diversa da quanto prevede il Codice - cioè prevalentemente per il miglioramento della sicurezza stradale - la legge prevede sanzioni economiche e disciplinari per danno erariale. Ora attendiamo (senza fiducia) di sapere quali e per quanto verranno multate. (A.C.)

In Europa le vendite di vetture 100% a batteria, ibride e ibride plug-in messe insieme hanno scavalcato quelle a gasolio. Non era mai successo. Gli incentivi pubblici e le limitazioni alla circolazione dei veicoli più inquinanti le ragioni del sorpasso

ALBERTO CAPROTTI

Il momento del sorpasso è arrivato. E le ragioni sono sostanzialmente tre: la campagna di demonizzazione nei confronti del gasolio, gli incentivi che premiano chi acquista vetture ecologiche (o considerate tali), e il fatto che produrre motori diesel ai costruttori non conviene più. Risultato: secondo i calcoli della società Jato Dynamics, specializzata in analisi di mercato, dallo scorso settembre in Europa si vendono più auto elettrificate che diesel. Non era mai successo, anche se il declino del carburante più economico ed efficiente, soprattutto per chi percorre molti chilometri all'anno, è da tempo segnato. Il 2020 del resto è un anno anomalo per il mercato europeo dell'auto, che ha subito in maniera fortissima le conseguenze della pandemia: da gennaio a settembre, le consegne di vetture nuove sono diminuite del 29,5% rispetto al 2019, passando da quasi 11 a 7,7 milioni di unità (dati Unrae). Contemporaneamente si è consolidata la crescita di quelle elettrificate, dunque con motore elettrico o con sistema ibrido, di tipo mild, full o plug-in. Su 1.198.492 nuove auto vendute in Europa a settembre, il 24,8% avevano il motore diesel: mai così poche. Sempre a settembre, mentre resiste il primato delle vetture a benzina (47%),

le auto elettrificate hanno visto aumentare le consegne del 139% rispetto a dodici mesi prima, e hanno raggiunto le 327.800 immatricolazioni: sul totale, la loro quota (25%) è stata maggiore di pochi decimi di punto percentuale rispetto alle diesel, ma tanto basta per certificare il sorpasso. Un risultato storico, se si pensa che appena nove anni fa le automobili elettrificate erano meno dell'1% di quelle vendute complessivamente, contro oltre il 50% delle diesel. Occorre precisare subito però che nel conteggio vengono considerati nella stessa categoria i veicoli 100% elettrici, quelli ibridi autori-

caricabili (noti anche come full hybrid) e gli ibridi leggeri, cioè i mild hybrid. Due categorie queste ultime ben diverse tra loro, visto che solo le full hybrid possiedono una vera catena di propulsione elettrica in grado di sostenere da sola la marcia, sebbene per pochi chilometri. In un'auto mild hybrid invece l'apparato elettrico può solo assistere il motore termico nelle fasi iniziali dell'accelerazione ma non può fornire indipendentemente la forza per la trazione.

25%

E' la percentuale risultante dalla somma delle vetture nuove elettriche e ibride immatricolate in Europa a settembre. Quelle alimentate a gasolio sono state il 24,8%

Entrambe le tecnologie offrono, anche se a livelli molto differenti, un aiuto verso il contenimento dei consumi e quindi delle emissioni, ma è indubbio che le ibride "leggere" siano diventate un comodo grimaldello per i costruttori per riuscire a far catalogare a doppia alimentazione (con i vantaggi che questa definizione comporta) vetture che funzionano sostanzialmente solo a carburante tradizionale. Per chiarezza dunque è doveroso ricordare che sommando solo quel-

le "vere" (le plug-in + le 100% elettriche), la quota di mercato europea delle elettrificate scende ad un più modesto 10% sul totale delle immatricolazioni. Anche in Italia ottobre ha registrato un ulteriore calo delle vendite di vetture esclusivamente a benzina e diesel, la cui quota si è attestata rispettivamente al 31,5% ed al 30,8%. Crescita a doppia cifra invece per le ibride elettriche che dal 7,4% di un anno fa sono passate al 24,7%. In rialzo anche le plug-in: 3.653 (2,3%) rispetto alle 849 dell'anno scorso (0,5%). Mercato vivace infine, anche se sempre molto di nicchia, per le 100% elettriche che con

2.889 unità raggiungono l'1,8%. Tornando ai dati europei, le ragioni del sorpasso vanno ricercate nelle politiche di molti Stati, che hanno messo nel mirino le auto diesel: considerate più inquinanti, sono sottoposte a rigidi limiti della circolazione che scoraggiano il mercato. Inoltre, molti Stati, Regioni e Comuni europei stanno offrendo bonus per l'acquisto di auto elettrificate: è grazie a questi aiuti se le vendite sono in deciso aumento. Infine ci sono le dinamiche industriali: i motori diesel sono sempre più costosi da sviluppare per le case produttrici, tanto è vero che sono pressoché scomparsi da citycar e utilitarie, i modelli più abbordabili. E sulle auto di medie e grandi dimensioni, i sistemi ibridi (ancorché di tipo leggero) stanno dilagando: basti sapere che le grandi e potenti Audi A6 e Bmw Serie 5 sono ormai soltanto ibride.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TECNOLOGIA EFFICIENZA DA RECORD PER L'E-PRIMACY: FA RISPARMIARE CARBURANTE E TAGLIA LE EMISSIONI DI CO2

Arriva il pneumatico a "impatto zero"
Michelin lo fabbrica con impronta eco

Con il nuovo e-Primacy la Michelin segna un importante passo nello sviluppo di pneumatici "ecologici". Grazie all'utilizzo di una particolare tela leggera e resistente, di una mescola inedita, fianchi che assorbono meno energia nella fase di flessione e la scelta di scanalature studiate per smaltire al meglio l'acqua, il nuovo prodotto punta a diventare il punto di riferimento della categoria per questo tipo di coperture. Lo fa, innanzitutto, con un bilancio neutrale quanto a produzione di anidride carbonica, calcolato sull'intero ciclo produttivo. Destinato a vetture e crossover/Suv (anche elettrici) sarà disponibile da marzo 2021 in 56 dimensioni, per ruote dai 15 ai 20 pollici. Michelin per e-Primacy dichiara la resistenza al rotolamento più bassa della categoria e che vale l'ambita etichettatura "A", un risparmio di circa 0,21 litri di carburante ogni 100 chilometri e, durante la vita dello pneumatico, un taglio delle emissioni di CO2 di circa 174 kg. Secondo prove interne infine, anche dopo aver percorso 30.000 km questa gomma può superare il test di frenata su bagnato attualmente utilizzato come riferimento per l'omologazione europea degli pneumatici nuovi.

Più elettrificato che diesel

La versione 3+1
della nuova
Fiat 500 elettrica

LA PROVA SU STRADA/1

Il mito ha sposato la spina: ecco Fiat 500e

Il fascino è lo stesso, il vestito più moderno, il cuore completamente nuovo. Le hanno messo un filo con una spina in fondo per farla muovere e sono riusciti nell'impresa di non rovinarla, anzi. Perché la Fiat 500 era e resta un'icona, ma la 500e è ancora più bella, contemporanea e intrigante: se non diventerà un'auto di massa sarà perché l'elettrico puro non avrà sfondato, ma il prodotto merita e grazie agli incentivi ha un prezzo in linea con l'attuale versione a benzina. E' nuova la piattaforma su cui è costruita, che la fa crescere di 6 cm in lunghezza e larghezza, ridisegnato il cruscotto, inedito il volante a sole due razze e il sistema multimediale UConnect di quinta generazione, mentre non cambia lo spazio nel bagagliaio che resta di 185 litri visto che le batterie alloggiavano sotto il pianale centrale. Ma questi sono dettagli: il nocciolo della questione della nuova 500 ovviamente è proprio la batteria agli ioni di litio con capacità di 42 kWh che alimenta un motore e-

lettrico sincrono a magneti permanenti in grado di sviluppare una potenza di 118 CV. Con questa architettura la nuova 500e è in grado di percorrere fino a 320 km (dichiarati). La ricarica può essere a corrente alternata da presa standard o Wallbox domestica fino a 11 kW, oppure in corrente continua fino a 85 kW, caso in cui le batterie si rigenerano all'80% in 35 minuti o nel tempo di un caffè,

15.900

E' la cifra di partenza in euro (grazie agli incentivi attuali e con contestuale rottamazione) del listino della nuova Fiat 500 elettrica. Senza rottamazione il prezzo base è 19.900 euro

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Volkswagen ID.3:
arriverà in Italia nel primo
trimestre 2021

LA PROVA SU STRADA/2

Volkswagen ID.3, il piacere di sorprendere

Sedetevi dietro, per favore. E non premete il pulsante start per mettervi in moto. Non serve, sono già "accesa". Sforate soltanto il pedale del freno, inserite quella D che sta giusto nella piccola manopola accanto a voi, sulla destra del volante. E via, partiamo. Già, scusate, le presentazioni: mi chiamo Volkswagen ID.3 e sono completamente elettrica. Perché vi ho chiesto di accomodarvi dietro, prim'ancora di sedervi alla guida? Semplice, per permettervi di capire quanto sono sorprendentemente spaziosa. E l'accensione senza accensione? Beh, quello è un mio vezzo per dirvi che io sono sempre pronta. Benvenuti nell'universo, decisamente innovativo, che questa vettura - progettata inaugurando l'architettura della piattaforma MEB per essere solo ed esclusivamente elettrica - porterà sulle strade del mondo. Batteria da 58 kWh, autonomia di 426 km e uno scatto da indispettire chi vi affianca al semaforo. Motore e trazione posteriori, potenza 204 CV e velocità massima 160 km/h. Presto arriveranno

versioni da 146 CV con batteria più piccola (45 kWh), 330 km di autonomia e dal prezzo più abbordabile. Niente compromessi: è lunga come una Golf, 4 metri e 26, e il bagagliaio ha l'identica capacità, da 385 litri. Sulla Volkswagen ID.3 c'è tutto ciò che serve oggi per guidare in sicurezza e confort e ciò che eventualmente non c'è, significa che non serve. Insomma siamo nel futuro: funzioni a sfiora-

426 Km

E' l'autonomia della versione più potente della Volkswagen ID.3. Presto arriveranno versioni da 146 CV con batteria più piccola, 330 km di autonomia e prezzo più abbordabile

Gabriele Villa

© RIPRODUZIONE RISERVATA