

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

Il bonus bici sei mesi dopo E averlo sarà un'impresa

Dal 3 novembre, pare, sarà possibile ottenere il "buono mobilità" (rimborso del 60% della spesa fino a un massimo di 500 euro) promesso dal governo sei mesi fa sugli acquisti di biciclette e monopattini per chi vive in Comuni con più di 50mila abitanti. Farà fede la data della richiesta e non quella dell'acquisto, quindi per non rischiare che finiscano i fondi sarà meglio essere svegli e pronti alla mezzanotte del 2 novembre per avviare la procedura. Naturalmente occorrerà aver prima creato un'i-

dentità SPID via internet, validata da un "provider" abilitato con il riconoscimento visivo, o su appuntamento (a Milano però ad esempio le Poste lo fissano oggi per non prima di aprile). Poi scannerizzare la fattura o scannerizzare un documento intestato a proprio nome, farne un documento in formato pdf e inserire il proprio iban sul portale per ottenere l'accredito della cifra. Buona fortuna. Se non avrete rinunciato per sfinito (e il sistema non sarà andato in tilt) complimenti vivissimi. (A.C.)

La pandemia ha accentuato il fenomeno: milioni in Italia i mezzi non in regola, ed è in forte calo la spesa per conservarli in efficienza. L'Osservatorio Autopromotec chiede un incentivo sotto forma di sgravio fiscale per la manutenzione del parco circolante nazionale

ALBERTO CAPROTTI

Cambiare l'automobile, acquistandone una nuova, può essere un problema economicamente insormontabile, anche in presenza degli incentivi statali (peraltro limitati e in via di esaurimento). Ma tenere in vita la propria, evitando che vada a pezzi e diventi un potenziale pericolo per la sicurezza propria e degli altri, lo è anche di più. Tra le conseguenze sulla mobilità della crisi economica - accentuata dal Covid-19 - c'è infatti la sempre più marcata difficoltà di conservare in efficienza la vettura che si guida, magari da molti anni, considerando il prezzo dei ricambi e i costi della manutenzione, anche quella ordinaria.

Gli ultimi dati disponibili forniti nel 2018 dall'Osservatorio Hyperlink denunciavano che in Italia ci sarebbero 13 milioni di veicoli non in regola con la revisione periodica, che va fatta ogni 4 anni per le auto nuove e ogni due anni successivamente. Di questi, quasi 7,5 milioni sono autovetture private, pari al 19,5% dei veicoli in circolazione. Come dire che un'auto su cinque circolerebbe senza aver fatto la revisione. Che non ha costi proibitivi (45 euro presso la Motorizzazione Civile, circa 70 euro in un'officina convenzionata), ma evidentemente c'è chi preferisce rischiare una sanzione che arriva fino a 674 euro con fermo della vettura e grossi problemi assicurativi in caso di incidente. Riferendosi a dati più recenti, è in-



I NUMERI

L'età media è 11,5 anni ma il 34% ne ha più di 15

La mobilità in Italia continua a essere caratterizzata da una maggioranza di mezzi obsoleti: quasi il 60% delle autovetture appartiene alle classi da Euro 0 a Euro 4 su un parco circolante di 38.360.000 auto. L'età media delle vetture si attesta quindi intorno agli 11,5 anni, ma sale a 13,6 anni per i veicoli industriali e a 12 per gli autobus. Questi dati contenuti nella Sintesi Statistica dell'Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri (Unrae), che descrive «una vetustà dei mezzi al di sopra della media europea», che giustificano i reiterati appelli a promuovere il ricambio del parco circolante. In particolare, secondo l'elaborazione di Facile.it, considerano le automobili da Euro 0 a Euro 3 si arriva, in totale, a circa 13,4 milioni: vale a dire che un terzo delle auto potenzialmente in strada (34%) ha 15 anni o più di anzianità. Questo ha forti conseguenze sulla sicurezza e la qualità dell'aria, ma ha anche un risvolto economico. Ad esempio assicurare un veicolo Euro 3 del 2005 può costare fino al 156% in più rispetto allo stesso veicolo, nella sua versione Euro 6, immatricolato nel 2020.

Auto vecchia, problemi nuovi

Revisioni in calo, sicurezza a rischio: cresce il numero degli italiani che non possono più far riparare la vettura

negabile che il calo del numero delle revisioni eseguite nel primo semestre 2020 (-21%) è dovuto alla pandemia e in particolare alla limitazione degli spostamenti non necessari per il contenimento del virus nel periodo più acuto dell'emergenza (marzo-aprile), limitazione che ha comportato l'impossibilità per molti automobilisti di portare i mezzi alla revisione in tempo. Possibilità questa tutelata dal Decreto Semplificazioni che aveva prorogato la scadenza delle revisioni, poi uniformata da un intervento dell'Unione Europea: in pratica, gli autoveicoli le cui scadenze erano fissate al 31 luglio 2020 sono state rinviate in scaglionamento fino a febbraio 2021. E il recente prolungamento dello stato di emergenza sanitaria, potrebbe allungare ulteriormente.

Secondo i calcoli della società di consulenza Dekra Italia, lo spostamento delle scadenze porterà come effetto, entro la fine del 2020, della circolazione di 1,7 milioni di auto potenzialmente pericolose. Ma il nocciolo della questione è che più di un terzo delle auto in strada è Euro 0, 1, 2 o 3; vale a dire che ha 15 anni o più di anzianità. Un danno non solo per l'ambiente e per la sicurezza stradale, ma anche per le tasche dei proprietari. Vista l'età media molto alta del parco circolante,

una forte percentuale di vetture è talmente malmezza che rischia di non superare la revisione. E che metterle in condizioni di farlo, per molti significa affrontare esborsi insostenibili. Si calcola che gli italiani spendono quasi 3 miliardi di euro l'anno per le riparazioni. Anzi, spendevano, prima della pandemia. Perché la tendenza ora è in netto calo. È questa la ragione che ha spinto l'Osservatorio Autopromotec a chiedere alle istituzioni un incentivo per la manutenzione e la riparazione delle autovetture. Questo provvedimento darebbe un importante impulso alla sicurezza della circolazione stradale e al-

lo stesso tempo sarebbe utile anche per contenere le emissioni nocive nell'ambiente. L'Osservatorio sottolinea che bisogna tenere conto che in un periodo di forte crisi economica come quello che stiamo vivendo, molte famiglie anche in presenza di incentivi, non possono sostituire il proprio veicolo, e non per scelta. Vi è poi da considerare anche che il parco circolante è di quasi 40 milioni di vetture e che il rinnovo spinto dai recenti bonus statali riguarderà in ogni caso solo una minima percentuale. Per questo, l'Osservatorio Autopromotec propone di prevedere l'inserimento delle spese di manutenzione e riparazione dell'autovettura ad

uso privato tra quelle detraibili nella dichiarazione dei redditi 2022. L'agevolazione verrebbe riconosciuta in riferimento al periodo di imposta 2021 per una somma pari al 50% dell'esborso sostenuto per mantenere e/o riparare il veicolo e per un ammontare non superiore a 500 euro per ciascun veicolo nel limite delle risorse disponibili, a fronte di apposita documentazione fiscalmente valida (fattura o ricevuta fiscale) e con pagamento avvenuto con modalità tracciabili. Tale misura consentirebbe anche di limitare fortemente il fenomeno dell'evasione fiscale.

LA PROVA

Simpatica, colorata, molto personalizzabile Nuova Citroen C3 punta tutto sul comfort

Simpatica, colorata, non grande (4,15 metri la lunghezza) ma spaziosa, capace di incrociare i gusti della clientela giovane con quella di chi ha qualche anno in più. È questo il mix vincente che fa di C3 una delle vetture compatte preferite dal mercato. Dal 2016 in Italia ne sono stati venduti 140mila, e la terza generazione al debutto in questi giorni promette di continuare questa tradizione di successo. Per rinnovarla, i tecnici di Citroen hanno puntato essenzialmente su un maggior comfort di bordo e una più elevata possibilità di personalizzazione. La nuova C3 esteticamente guadagna i proiettori a Led e un nuovo frontale, 97 com-

binazioni esterne di colori, decorazioni inedite per il tetto, nuovi cerchi in lega e ambienti interni. Nuovo anche il design degli Airbump (le protezioni laterali), vera e propria firma grafica dell'auto. A cambiare in meglio è soprattutto l'esperienza di bordo, ancora più confortevole grazie ai nuovi sedili Advanced Comfort che filtrano con grande efficacia le asperità del terreno, come abbiamo verificato nel nostro test su strada. Facile e divertente da guidare, la nuova C3 è stata dotata anche dei sensori di parcheggio anteriori che portano a 12 il numero dei sistemi di sicurezza e assistenza alla guida disponibili, tra i quali il riconoscimento dei limiti di velocità



o la commutazione automatica degli abbaglianti. Il listino parte da 14.000 euro per le versioni a benzina, i diesel da 16.000 euro. Una

soluzione ideale anche per le piccole famiglie: la capacità del bagagliaio infatti parte da 410 litri. (A.C.)

Il canale motori su www.avvenire.it/economia/motori
Si può accedere anche con il QR Code

IL RESTYLING

Rivoluzione estetica e linee "pulite" Mokka anticipa il futuro di Opel



Le nuove Opel Mokka e, a sinistra, Citroen C3

Se ci fosse il premio per il miglior restyling dell'anno, la nuova Opel Mokka sarebbe una seria candidata. Il Suv tedesco di Psa, da febbraio 2021 debutterà con il modello che introduce il nuovo volto del marchio. «È una vettura molto importante per noi - spiega il direttore marketing di Opel Italia, Andrea Leandri - ne abbiamo vendute più di un milione in Europa e l'Italia rappresenta il terzo mercato». Linee "pulite", estetica rigorosa ed essenziale: se il design è da sempre considerato il principale motivo di acquisto di un'auto, non dovrebbe avere problemi nel conquistare nuovi (e tanti) clienti. La nuova cifra estetica, denominata Opel Vizor e frutto di un progetto creato da zero, a noi piace parecchio. Opel Mokka è anche la prima Opel con il Pure Panel che integra due schermi ampi e si concentra su un abitacolo completamente digitalizzato. Inoltre, è la prima Opel subito disponibile con trazione elettrica e motori benzina e diesel. Questi ultimi, aggiornati, offrono potenze che vanno da 100 a 130 CV con consumi dichiarati nel misto di 3,8-4,8 l/100 km (100-111 g/km CO2). La Mokka-e (così si chiama invece la versione a zero emissioni) ha un motore elettrico da 136 CV ed è accreditata di un'autonomia di 324 chilometri. Per un "pieno", bastano 30 minuti per ricaricare la batteria dell'80% in una stazione di ricarica rapida da 100 kW, ricarica che è standard per tutte le versioni di Opel Mokka-e. Il prezzo? Per la Mokka-e servono 34.000 euro ma, con gli incentivi statali e quelli di Opel, il listino arriva a 23.000 euro. Per le versioni "tradizionali" invece, si parte da 22.200 euro.

SULLA NUOVA GENERAZIONE DEBUTA IL PLUG-IN HYBRID

Mini Countryman alza ancora il livello e si attacca alla spina

È nata per stravolgere il senso delle dimensioni, e anche delle tradizioni. Ma l'idea di una Mini più "grande" alta e muscolosa, non spaziosa affatto gli affezionati, ed era piaciuta subito soprattutto ai nuovi clienti. La Countryman, prima Mini anche per famiglie che debuttava giusto 10 anni fa, costituisce oggi il cuore del brand, rappresentando da sola il 46% delle immatricolazioni del marchio anglo-tedesco in Italia. Il lancio della terza generazione va dunque in direzione di una soddisfazione ancora più ampia delle aspettative, peraltro altissime, di chi pretende grande qualità, design e soluzioni tecnologiche d'alto livello. Ecco allora un nuovo disegno del paraurti e dei fari, ora a led di serie, con quelli posteriori che acquistano il disegno della bandiera inglese. Nuovi anche gli allestimenti interni, la strumentazione di bordo e i cerchi in lega leggera che arrivano a 19 pollici di diametro. Dettagli comunque, anche se importanti, perché - non avendo necessità di farlo - sostanzialmente Mini Countryman 2020 cambia po-

co nell'estetica. Il vero salto in avanti è che ora in gamma debutta l'ibrido "vero", il Plug-in, cioè la Countryman Cooper SE All4. Accreditata di 60 km di autonomia in solo elettrico e 41 g/km di emissioni di CO2, con gli incentivi statali si può acquistare con 33.000 euro. Anche i motori tradizionali della Countryman (7 benzina e 5 diesel) sono stati tutti rinnovati. Le versioni a gasolio disponibili per ora hanno potenze fra 116 e 190 CV; per rispondere alla più recente normativa antinquinamento Euro 6d, le prime sono

dotate di filtro antiparticolato e quelle a gasolio di catalizzatore SCR con iniezione di liquido AdBlue. Per tutte trazione anteriore o integrale ALL4, con una frizione a controllo elettronico che trasferisce potenza anche alle ruote posteriori quando l'aderenza non è sufficiente). Il listino parte da 26.950 euro, non pochi considerando che non sono disponibili tutti i dispositivi di assistenza alla guida. Nel test su strada, organizzato in Valle d'Aosta per questa nuova generazione, abbiamo provato una delle versioni più interessanti in gamma, quella che unisce l'estetica John Cooper Works allo schema a due ruote motrici, il cambio Steptronic a 8 rapporti e l'ottimo 4 cilindri turbodiesel 2.0 da 190 Cv della variante Cooper SD. In questa configurazione - proposta a partire da 38.100 euro - la Countryman stupisce per dinamicità e contenimento dei consumi (5,3 litri per 100 km in percorso misto) e delle emissioni (111 g/km). A riprova che i motori a gasolio di ultima generazione non meritano affatto la demonizzazione cui sono sottoposti.



Alberto Caprotti

Ferdinando Sarno