Avvenire
Mercoledì **28 aprile** 2021

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

Quanto è difficile riscrivere (bene) il Codice stradale

A conferma che non c'è nulla di più definitivo di ciò che è provvisorio, di una riforma del Codice della Strada si parla dal 2010. Undici anni senza che nessun governo sia riuscito ad aggiornare un fondamentale strumento di sicurezza, se non con qualche ritocco. Ora c'è l'ennesima discussione parlamentare in corso, con l'eventuale riforma che riguarderebbe in particolare la revisione delle regole sui monopattini elettrici. Potrebbe diventare necessario aver compiuto i 18 anni di età per potersi mettere alla guida di questi mezzi, e obbligatorio l'uso di casco e giubbotto catarifrangente, oltre all'assicurazione (oggi prevista solo per i monopattini in sharing), con divieto di sosta sui marciapiedi. Fin qui tutto bene, ma il nuovo Codice potrebbe introdurre anche l'abolizione delle agevolazioni per le automobili ibride, che rischiano di non poter più circolare gratis nelle zone a traffico limitato. Perchè di mobilità sostenibile è sempre bello parlare, a patto che a pagarla siano le tasche degli altri.

Le regole

Le norme da cambiare e la beffa delle potenze

Se usare, in generale, e possedere un'automobile è sempre più un'impresa per coraggiosi, c'è una categoria di guidatori particolarmente svantaggiata: quella di chi la patente l'ha appena presa. Complice l'emergenza Covid, nel 2020 sono state consegnate 180mila patenti in meno (il 23%) rispetto all'anno precedente. Oggi in alcune zone d'Italia bisogna attendere anche 12 mesi per ottenerla, dopo il blocco dei corsi e degli esami che hanno provocato un allungamento delle liste d'attesa. In media, secondo una stima del mensile *Quattroruote* occorrono 73 giorni dopo l'iscrizione per poter fare l'esame di teoria e 101 per quello di guida, con in mezzo i due-tre mesi del corso.
Ma non basta: a riprova del fatto che l'Italia non è un Paese per neopatentati, una legge anacronistica in vigore da 10 anni e che nessuno è ancora riuscito a far modificare, impedisce loro di guidare nei primi 12 mesi gran parte dei modelli in commercio, e delle stesse auto di famiglia sulle quali sarebbe logico che facessero pratica nei primi mesi dopo aver conseguito la licenza. Lo scopo della norma del Codice della strada che consente l'accesso solo ai veicoli con potenza inferiore a 70 kW e di potenza specifica riferita alla tara inferiore a 55 kW/t (già astrusa in sè perchè obbliga a una complicata consultazione del libretto dell'auto per capire se è utilizzabile o no) era quello di impedire l'uso di mezzi potenti a chi è fresco di patente B. Un provvedimento giusto, ma clamorosamente smentito dalla realtà poichè nel frattempo sono sbarcate sul mercato decine di auto elettriche che rientrano nelle categorie consentite, ma che hanno prestazioni e velocità molto maggiori di quelle vietate.
Beffa ulteriore: anche sulle vetture di categoria interdetta dal Codice, con il "foglio rosa" è possibile fare pratica prima dell'esame di guida a fianco di un patentato da almeno 10 anni e di età non superiore ai 65, ma una volta promossi non si può più. Succede solo in Italia insomma che il primo anno al volante sia un percorso ad ostacoli proprio nel periodo in cui occorrerebbe fare esperienza.

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Non è un Paese per neopatentati

Tariffe assicurative penalizzanti e lunghe attese per l'esame: 180mila permessi in meno nel 2020. E nel primo anno per una legge anacronistica possono guidare solo pochi modelli

I costruttori

La scelta impegnativa degli esclusi dal listino

Durante il primo anno dopo il conseguimento della patente, in base al Codice della strada non si possono guidare automobili con un rapporto peso/potenza superiore ai 55 kw/t e con una potenza massima superiore ai 70 kw (95 cv). Il problema è che sono pochi i modelli sul mercato con questi requisiti.
Molti marchi non ne producono addirittura nemmeno uno: si tratta di Alfa Romeo, Audi, Bmw, DS, Jaguar, Jeep, Land Rover, Lexus, Volvo, Mercedes, ma anche i più "popolari" Honda, DR, Subaru e Suzuki. Altri ne hanno in gamma uno solo, giusto per non autoescludersi del tutto da una fetta di mercato: è il caso di Hyundai con la i10, Mini con la One 1.5 benzina, Mazda con la Madza2 ibrida e Nissan con la Micra benzina 1.0 da 71 Cv.
L'introduzione dei motori ibridi "leggeri" ha consentito invece ad alcuni marchi di sdoganare molti modelli per neopatentati: è il caso di Lancia Ypsilon, Fiat Panda e Fiat 500, guidabili in tutte le versioni. Tra le Citroen ai freschi di esame superato è appetibile la C3 1.2 a benzina o Gpl e tre versioni della piccola C1; Peugeot ha quattro versioni della 108 e una della 208; Opel la Corsa e la Crossland, entrambe solo a benzina; Kia alcune versioni di Picanto, Rio e Stonic. Ford offre alcune Fiesta a benzina e Gpl oltre a una sola versione della Puma; Volkswagen quasi tutte le Up!, alcune Polo 1.0 litri e una versione della T-Cross diesel; tra le Toyota si può scegliere la piccola Aygo o la Yaris ma solo con il motore 1.0 a benzina (e nessuna versione ibrida). Sono appetibili ai neopatentati parecchie vetture a metano (Skoda Scala e Kamiq, Seat Arona), quasi tutte le elettriche. E la più economica di tutte, la Dacia Sandero
Le sanzioni per il mancato rispetto della normativa comportano il pagamento di una multa da 160 a 641 euro e la sospensione del permesso di guida da 2 a 8 mesi. L'articolo 117 del codice della strada stabilisce anche che i conducenti freschi di patente non possano superare i 100 km/h in autostrada e i 90 km/h sulle strade extraurbane. Questo limite vale per i primi 3 anni da quando è stato superato l'esame. **(A.C.)**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da sapere

L'RC auto costa anche il 173% più della media

I neopatentati continuano ad essere gli assicurati più tartassati d'Italia: per la polizza di una autovettura arrivano a spendere fino a 1.037 euro annui, a fronte di un costo medio dell'Rc auto in Italia pari a 379 euro nel quarto trimestre del 2020, con una forbice del +173,6% rispetto la media nazionale. Lo denuncia Assoutenti, associazione di consumatori specializzata nel settore del trasporti, che ha elaborato gli ultimi dati dell'Ivass.
«Il record del caro-polizza spetta ai neopatentati di Massa Carrara - spiega il presidente Furio Truzzi -. Qui per un utente fino a 24 anni di età il costo medio dell'Rc auto raggiunge 1.037 euro annui. Al secondo posto Napoli, con 1.011 euro, seguita da Caserta (996 euro). Tariffe che restano elevatissime, se non proibitive, nonostante nel 2020 l'incidentalità sia crollata del 40% a causa del lockdown e delle misure anti-Covid, e le auto siano rimaste ferme nei parcheggi».
Le differenze territoriali poi sono abissali: la città più conveniente per un neopatentato è Aosta, dove si pagano in media 502 euro, seguita da Oristano (517). Chi ha meno di 24 anni e risiede a Massa Carrara quindi paga più del doppio rispetto ad Aosta per una polizza Rc auto (+107%). «Una forbice che non trova alcuna giustificazione nella realtà, e conferma l'esigenza di una radicale riforma del settore», conclude Truzzi.
Interrogate a proposito, alcune compagnie assicurative hanno sottolineato però che in realtà l'aumento del premio per un soggetto neopatentato è vero solo in parte. In genere, la discriminante sui costi non è in base al periodo di conseguimento della patente ma in rapporto all'età del soggetto assicurato in quanto l'età statisticamente più a rischio per l'incidentalità è compresa tra 18 e 26 anni. Prima di scegliere una compagnia, se non si ha la possibilità di ereditare la classe di merito del proprio genitore, è importante richiedere dei preventivi per valutare la soluzione migliore, anche in rapporto alle coperture offerte. ***(A.C.)***

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nuova Q4 e-tron di Audi

UN'UNICA PIATTAFORMA PER ID.4, AUDI Q4 E-TRON E SKODA ENYAQ IV

Si chiama MEB il tesoro elettrico del Gruppo Volkswagen

Hanno debuttato in questi giorni Audi Q4 e-tron, Volkswagen ID.4 e Skoda Enyaq iV: tre vetture diverse, ma con un cuore solo. Il valore aggiunto è un acronimo: Meb (dal tedesco Modulare E-Antriebs-Baukasten), la piattaforma modulare sviluppata dal Gruppo Volkswagen sulla quale costruisce i suoi modelli elettrici. Il grande vantaggio di questa architettura è la sua flessibilità, potendo ospitare carrozzerie dei segmenti più diversi come Suv, citycar, berline, sportive, monovolume o fuoristrada.
Lo schema progettuale della Meb è ordinato: distribuito lungo tutto il pianale c'è il pacco batterie, con motore e cambio sull'asse posteriore. All'anteriore ci sono gli elementi necessari per la ricarica, dalla presa tradizionale a quella per l'induzione. Lo schema rimane invariato per tutti i segmenti, basta aggiungere o togliere i moduli dei pacchi di accumulatori per accorciare o allungare la vettura. Da qui il primo grande vantaggio: la realizzazione di proficue economie di scala, ancora più efficaci per i 12 marchi del Gruppo Volkswagen di quelle precedenti. Entro il 2023 saranno ben 27 i modelli prodotti su questa piattaforma che in futuro sarà utilizzata anche da Ford grazie all'alleanza tra i due costruttori.
La prima vettura a nascere sulla Meb è stata la Volkswagen ID.3, berlina a zero emissioni che ha inaugurato la famiglia elettrica del brand di Volksburg. Ora arriva anche il Suv ID.4 con batterie di due potenze diverse (77 kWh o 52 Kwh) e autonomia che va da 472 a 668 km, offre una strumentazione digitale molto essenziale, la connessione aggiornabile da remoto e l'head up display con realtà aumentata che proietta sul parabrezza anteriore le informazioni di guida. I prezzi partono da 43.150 euro, al lordo degli incentivi che possono arrivare a 11.000 euro. Skoda invece ha presentato il crossover Enyaq iV, il primo Suv 100% a batteria del marchio ceco-tedesco, adatto ai lunghi viaggi ma anche alle percorrenze cittadine. L'autonomia dichiarata è di 520 km, e il lancio in Italia è previsto per metà maggio. Il listino parte da xx.xxx euro.
Audi infine farà debuttare nello stesso periodo l'elettrica a ruote alte Q4 e-tron, presentata a Milano in anteprima mondiale. Si tratta di un altro Suv compatto (prezzi da 45.700 euro), disponibile con trazione posteriore o integrale, con batterie da 55 oppure 82 kWh per un'autonomia di 520 km. Particolarmente rapida la capacità di ricarica: bastano 10 minuti per 130 km di autonomia. ***(A.C.)***
Le prove dei tre modelli su www.avvenire.it/economia/motori

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tendenze

Generazione Z, il volante resta un traguardo

La patente B resta uno dei traguardi più importanti della vita, soprattutto per i giovanissimi. Secondo l'elaborazione del Centro Studi di AutoScout24, su base degli ultimi dati disponibili del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativi al 2019, 573.846 persone hanno superato l'esame finale di guida per la patente B, pari all'84,8% sul totale. Si va dal 70,1% della Sardegna, sino al 96,8% della Puglia e al 96,9% della Campania. Ma l'esame di guida è solo la fase finale del test; prima bisogna superare la teoria, dove il dato degli idonei al primo tentativo si ferma al 66,5% (nel Lazio è del 59,3%).
Ma chi sono i neopatentati? Secondo l'indagine, la maggior parte riguarda ovviamente la Generazione Z, giovani che vogliono essere finalmente autonomi (il 72%), ma che vedono la patente anche come una conquista personale (51%) o un mezzo per viaggiare (44%). Ragazzi che preferiscono l'auto agli altri mezzi per i propri spostamenti quotidiani (85%) ma che hanno caratteristiche di guida diverse: si dichiarano sicuri (46%), attenti (21%), prudenti (14%) e calmi (9%), ma non manca chi si autodefinisce spericolato e incosciente (8%), arrabbiato (2%) e distratto (1%). Una curiosità: nessuno si dichiara "insicuro", forse un elemento che caratterizza questa generazione.
Al primo posto delle fobie più ricorrenti per chi ha appena iniziato a guidare c'è la paura di non riuscire a parcheggiare, indicata dal 26% dei giovani della fascia 18-24 anni. A seguire, con il 17%, il traffico, e al 12% la paura di investire i pedoni e di causare incidenti. Il 39% come prima auto guida quella dei genitori e il 28% ne ha ricevuta una in regalo. Si tratta di vetture alimentate principalmente a benzina (50%) o gasolio (35%), ma il 55% più fortunato guida auto che hanno meno di 5 anni di vita, mentre per il 26% superano i 10 anni. Tra le auto per neopatentati più ricercate on-line la Fiat 500, la Volkswagen Polo e la Mini One. ***(A.C.)***

© RIPRODUZIONE RISERVATA