

AUTO & MOTORI

CONTROMANO

La Panda paga e le super-car entrano gratis

A partire da ottobre 2022 anche le auto ibride con emissioni superiori ai 100 grammi di CO2 per km dovranno pagare il ticket per entrare nell'Area C di Milano, la Ztl che comprende tutto il centro storico della città. È una delle novità introdotte dal Piano aria e clima, che colpisce decine di migliaia di milanesi che hanno acquistato vetture ibride proprio per ridurre le emissioni e garantirsi la mobilità anche in prospettiva. Paradossali le

conseguenze: entreranno gratis in Area C vetture potenti e di lusso come le Porsche Panamera e Cayenne ibride (ma anche le Range Rover Phev e Audi, BMW e Mercedes plug-in); dovranno pagare 5 euro, invece, le piccole mild come le Fiat Panda e 500, o la Lancia Ypsilon. Non solo: per il Comune di Milano una macchina a benzina Euro 3 immatricolata vent'anni fa equivale a una mild hybrid targata nel 2022.

ALBERTO CAPROTTI

Sono troppi gli indizi per illudersi che il finale sia diverso da questo. L'automobile sta diventando sempre più un privilegio per pochi, e non per scelta - opzione che potrebbe anche essere legittimo augurarsi - ma per la coercizione, determinata da una lunga serie di ragioni, che consentirà di permettersela solo a chi ha ottime condizioni economiche.

Senza guardare troppo avanti in Italia, almeno per quanto riguarda le vetture nuove, questa è già una realtà oggi. Nel nostro Paese il tasso di rinnovo del parco circolante delle autovetture è da tempo il più basso tra quelli dei principali mercati automobilistici europei. In sette anni, e cioè dal 2014 al 2020, in Italia sono state immatricolate in totale poco più di 12,1 milioni di autovetture che, a fronte di un parco cir-

colante composto alla fine del settimo anno (il 2020) da circa 39,7 milioni auto, hanno portato a un tasso di rinnovo del 30,6%. Ciò significa che del parco circolante di autovetture al 31 dicembre 2020 soltanto meno di un terzo era stato acquistato nei sette anni precedenti. E quindi che quasi il 70% aveva otto anni o più. Si tratta di un valore molto inferiore rispetto a quello rilevato nello stesso periodo in Germania, Regno Unito e Francia. E particolarmente penalizzante al Sud Italia, con un tasso di rinnovo del parco circolante di appena il 14,4%, che scende addirittura al 14,1% per le Isole.

Costi di acquisto e gestione sempre più onerosi, e l'elettrificazione non aiuta. L'Italia con un tasso di rinnovo dell'attuale parco circolante tra i più bassi d'Europa rischia scenari simili a Cuba?

La nuova Kia EV6, ha battuto la Renault Megane E-Tech nella classifica "The Car of The Year"

Tante auto deprepite in circolazione, oltre alla crisi del settore e ai problemi occupazionali di una filiera che coinvolge migliaia di famiglie in Italia, significa meno sicurezza sulle strade e inevitabilmente più emissioni nocive nell'aria. Forse è eccessivo immaginarsi - come ha fatto recentemente Carlo Cavicchi, uno dei più lucidi osservatori del fenomeno auto motive - uno scenario futuro in cui il nostro Paese possa diventare una nuova Cuba, ma quando le vetture termiche non potranno più essere vendute, e quelle nuove saranno poche e guidate solo da chi può permetterselo, sulle nostre strade vedremo centinaia di vecchie carrette a cui i proprietari non hanno potuto rinunciare e che continuano bene o male

Vietato ai non ricchi Guidare sarà presto privilegio per pochi

a funzionare pur con sistemi di sicurezza obsoleti. Con l'inquietante prospettiva che la motorizzazione di massa, che è stato il primo simbolo della raggiunta libertà dei popoli, stia per finire.

Sono molteplici, si diceva, le ragioni per cui la situazione è rapidamente precipitata. Quella economica è indubbiamente la prima: l'oggetto auto è sempre meno accessibile alla maggior parte della popolazione per i costi sempre più alti che comporta a livello di acquisto e di manutenzione: secondo una stima di Assoutenti, una volta acquistata, la proprietà di un'auto costa mediamente 3.360 euro all'anno tra spese fisse e accessorie, tasse e carburante. E la svolta verso formule di noleggio a lungo termine sempre più popolari nella prassi non ha cambiato di molto la situazione. Non giova inoltre la politica persecutoria di molte amministrazioni comunali volta a espellere progressivamente le automobili dalle città, riducendo i parcheggi sempre più e alzando il costo della sosta a livelli per molti inaccettabili. Anche qui, sotto le spinte ambientaliste: sacrosante, ma che diventano spesso persecutorie quando c'è un'automobile nel mirino.

A tutto questo si aggiungono le sempre maggiori perplessità dei consumatori e - ultimamente - anche dei costruttori per il passaggio troppo accelerato verso l'elettrificazione, iniziata come ipotetica soluzione del tasso inquinante e rivelatosi invece un processo lungo, dif-

ficile e per molti versi illusorio ma soprattutto carissimo e sostenibile solo da chi ha alte possibilità economiche e caratteristiche esistenziali "elettroncompatibili". Oggi l'auto elettrica è quanto di meno democratico possa esistere, nel senso che resta un'opzione esclusiva per chi può spendere mediamente il doppio rispetto allo stesso modello in versione termica, non è obbligato a lunghi spostamenti e possiede un garage o un posto di lavoro dove poter installare la colonna di ricarica. Il mercato stesso inoltre ha dimostrato in questi ultimi mesi che senza incentivi che ne abbattano artificialmente il costo, l'elettrico non esiste nelle ipotesi delle scelte degli italiani. E per molti anni non sarà comunque un prodotto di massa.

Più in generale, le automobili oggi sono sempre più care e sempre più grandi per venire incontro all'esigenza della maggioranza delle famiglie che non possono più permettersi più di una vettura in tutto, e devono scegliere un modello "trasversale", in grado di piacere ai genitori ma anche ai figli, di non essere troppo ingombrante per la città ma nemmeno troppo piccolo per risultare non idoneo alla vacanza estiva. Ora in più, l'ibrido e l'elettrico hanno ulteriormente alzato l'asticella dei listini: le case non offrono più sconti perché hanno margini già riscalatissimi, e l'usato è quasi introvabile e a prezzi molto superiori rispetto al passato per la crisi dei chip che ha reso biblici i tempi di consegna del nuovo.

L'auto però ha la sua buona parte di colpe. Anche volendo dimenticare il fatto che la sua profonda crisi è iniziata con il Dieselpgate - la truffa industriale nata all'interno del suo mondo soprattutto per la responsabilità di un singolo costruttore potente e senza scrupoli ma senza la sicura innocenza di molti altri - ora piange miseria di fronte ai crolli di mercato mentre però chiude bilanci paradossalmente in attivo. Nel 2021 la crisi dei chip ha fatto crollare le immatricolazioni del nuovo ma ha contribuito a svuotare i piazzali delle concessionarie invase da km zero e prodotti invenduti. Tutti i marchi per salvare la redditività hanno rallentato o sospeso la produzione dei modelli che offrono minore marginalità. In sintesi, hanno venduto di meno ma hanno guadagnato di più su ogni singola vettura venduta. Un altro punto a sfavore dunque per chi ha minori possibilità economiche.

Dai listini stanno sparando le utilitarie più economiche, frutto della scelta dei costruttori che salvano i loro bilanci puntando tutto sui modelli e gli equipaggiamenti più redditizi

La tendenza è ormai diffusa e apparentemente irreversibile: tutti i costruttori stanno puntando sul mercato del lusso, in alcuni casi togliendo dai propri listini i modelli più popolari, o alzando il livello minimo degli equipaggiamenti. Alcuni marchi, come Mercedes e (anche se in maniera non così evidente) Bmw - che, per fare un esempio, ha già eliminato il cambio manuale a favore di quello automatico su tutta la gamma - dichiarano apertamente la loro ulteriore svolta verso il lusso e la focalizzazione su clienti di livello superiore, gli unici in grado di permettersi le vetture che produrranno da qui in avanti.

Anche Audi si è adeguata con l'uscita di scena di modelli più contenuti nelle dimensioni (e meno redditizi) come la A1 e la Q2, che non avranno una prossima generazione. Ma anche brand generalisti (si può ancora definirli così?) seguono l'onda, visto che non avremo una nuova Citroen C1 e nemmeno una Peugeot 108, ma sempre più Suv che hanno oggi piacciono ai consumatori e che permettono migliori margini. È la fine di una specie, quelle delle utilitarie economiche? Forse in realtà è la fine di un'era.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova Kia EV6, ha battuto la Renault Megane E-Tech nella classifica "The Car of The Year"

Corea del Sud sempre più in alto: con un verdetto abbastanza a sorpresa infatti il titolo di "Car of the Year 2022" è stato assegnato alla Kia EV6. Il premio più ambito e prestigioso del mondo automotive che ogni anno dal 1964 viene attribuito da una giuria di esperti provenienti da 23 Paesi è andato dunque all'ultimo modello elettrico prodotto da Kia, brand che fa parte del Gruppo Hyundai. È la prima volta in assoluto che un marchio coreano vince il Car of The Year, un cambio di tendenza che premia la qualità e l'innovazione di questa nazione anche in ambito automobilistico confermata anche dal terzo posto assoluto che è stato attribuito alla Hyundai Ioniq, costruita sulla stessa piattaforma della EV6.

ELETTRICHE SEI FINALISTE SU SETTE IN GARA PER IL PREMIO 2022

Coreani sempre più in alto: Kia EV6 è Auto dell'Anno

Al secondo posto, scelta fra sette finaliste (sei quelle quali 100% a batteria), la Renault Mégane E-Tech Electric, l'unica vettura disponibile anche con motore termico benzina o Diesel, la nuova Peugeot 308, invece si è classificata quinta davanti a Skoda Enyaq iV, Ford Mustang Mach-E e Cupra Born.

Come lo scorso anno quando a vincere fu la Toyota Yaris, questa edizione del premio Car of the Year è stata organizzata insieme al team del Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra e l'atto conclusivo si è svolto nella città svizzera con trasmissione online. I giurati erano 59 (normalmente sono 61, ma a causa della guerra in

Ucraina i voti dei 2 rappresentanti della Russia non sono stati conteggiati e la bandiera è stata eliminata dal logo) provenienti da tutta Europa per votare quella che per loro è la novità più significativa. Votazioni che tengono conto di criteri come design, comfort, sicurezza, economia, maneggevolezza, prestazioni, funzionalità, sostenibilità

ambientale, piacere di guida e prezzo. Basata sulla piattaforma E-GMP del Gruppo Hyundai, la Kia EV6 è un Suv elettrico lungo 4,68 metri e ha 500 km di autonomia dichiarata. A muoverla ci sono uno o due motori elettrici, con potenze rispettivamente di 229 o 325 CV, alimentati da un pacco batterie da 77,4 kWh, che le permettono di disporre di una maggior potenza in fase di ricarica, riducendo quindi i tempi. Ci si può così attaccare a colonnine fino a un massimo di 250 kW e l'auto è in grado - grazie a uno speciale adattatore - di ricaricare a sua volta anche device esterni come tablet, bici a pedalata assistita, monopattini elettrici o altro.

Ferdinando Sarno

© RIPRODUZIONE RISERVATA

UN MODELLO TUTTO NUOVO

Taigo, trasversale e sportiva: la Volkswagen che non c'era

Muscolare quanto basta, con una bella coda da coupé, Taigo amplia la già ricca proposta di Volkswagen nel mondo crossover. Nessun dubbio che sia la più sportiva della famiglia, pur condividendo la meccanica con la Polo e la T-Cross ma rispetto a quest'ultima risulta più lunga raggiungendo i 426 cm: è una misura tra il segmento B e il C che insieme a un design trasversale potrebbe rappresentare un'arma vincente. Gli interni ricordano quelli della Polo, con la plancia dallo stile rigoroso a sviluppo orizzontale, dove spiccano il volante multifunzione e i due ampi schermi: quello del Digital Cockpit per la strumentazione e quello per il sistema multimediale MIB3. La seduta del guidatore è forse l'elemento più da crossover, dotato anche di regolazioni in altezza e lombare. I



La nuova Volkswagen Taigo: il listino parte da 23.150 euro

dieci cm di lunghezza in più rispetto alla T-Cross hanno consentito di ricavare un bagagliaio con 438 litri (dato da segmento C "pieno") che con il divano abbattuto arriva a 1.422 litri. Lo spazio in abitacolo è maggiore di quanto il design possa far pensare, soprattutto per chi siede sul divano posteriore e teme per il lunotto inclinato. I motori sono solo a benzina e la scelta è fra i noti 1.0 con 95 o 110 CV e il 1.5 da 150 CV. Per l'unità più potente è disponibile solo il cambio robotizzato a doppia frizione DSG, offerto con un sovrapprezzo di 1.550 euro per il modello da 110 CV. In o-

gni caso la trazione è anteriore. Già in vendita, la Taigo prevede due allestimenti. Il meno caro Life (con prezzi compresi fra 23.150 e 25.800 euro) ha di serie il cruscotto digitale di 8", l'avviso anti-colpo di sonno e il pacchetto di aiuti alla guida IQ.Drive che prevede l'utile (e raro) airbag centrale. L'allestimento R-Line (da 26.350 a 29.400 euro) aggiunge una maggiore caratterizzazione sportiva, i cerchi di 17" anziché 16", la strumentazione virtuale di 10,3" e il tetto apribile.

Maurizio Bertera

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARRIVA LA SECONDA GENERAZIONE

Serie 2 Active Tourer apre la strada Per Bmw tante novità dentro e fuori

La prima Bmw senza tubi di scappamento a vista, la prima senza I-Drive (il classico rotellone dei comandi sul tunnel centrale), la prima che ha eliminato gran parte dei pulsanti a favore dei comandi digitali, la prima non di fascia altissima a concedere di serie cambio automatico, navigatore, luci a led e sistema di parcheggio automatico con telecamera posteriore. Sette anni dopo la generazione d'esordio, Serie 2 Active Tourer torna sul mercato con un restyling profondo di linee e contenuti. Da monovolume che era, stilisticamente ha ceduto in parte alla moda dei crossover e a quella dell'elettrificazione sotto al cofano: proporrà infatti anche due versioni ibride Plug-In a trazione integrale (in arrivo in estate accreditate di autonomia in solo elettrico fino a 90 km) con batteria e propulsione di quinta generazione, tanto per capire quanto avanti sia la tecnologia di Bmw in questo campo. La nuova Serie 2 Active Tourer sorprende già aprendo le portiere con maniglie a filo carrozzeria: l'ambiente eredita tanto dalla top di gamma iX e conquista per il display curvo composto da un



La Bmw Serie 2 Active Tourer

doppio schermo da 10,25" e 10,7" con estensione dal cruscotto del guidatore fino al centro della plancia. La grafica moderna e lo stile lussuoso ma essenziale vanno a vantaggio di una pulizia estetica gradevole. Stessa sensazione anche per le prime impressioni di guida. Abbiamo provato la versione diesel 218d da 150 CV con nuovo turbocompressore, che è l'unica a gasolio a listino oltre ai 4 benzina (3 dei quali mild hybrid) trovandola davvero fluida e grintosa pur trattandosi di una vettura essenzialmente familiare come concezione, spazi e misure (4,4 metri di lunghezza per 1,8 di larghezza con minimo 406 litri di bagagliaio). Capitolo prezzi: i tre allestimenti disponibili partono da 36.600 per arrivare a 45.500 euro. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA