

AUTO&MOTORI

CONTROMANO

Il privilegio di guidare costa 4.219 euro

Mantenere un'automobile oggi costa mediamente circa 4.219 euro l'anno. I numeri che confermano il fatto che la mobilità su quattro ruote sta diventando sempre più un privilegio per soli ricchi arrivano da Federcarrozzeri. La voce che più incide è quella relativa ai carburanti. Ai listini attuali e ipotizzando 2,5 pieni al mese ad automobile, i rifornimenti costano circa 2.784 euro annui, contro i 2.622 del 2013 (+6,2%). Per pezzi di ricambio, pneumatici e lubrificanti si spendono oggi 275 euro (il 21,2% in più rispetto a 10 anni fa), mentre per manutenzione ordinaria e interventi di riparazione la spesa sale dai 337 euro del 2013 agli attuali 448,5 euro (+33%). Più contenuto l'aumento per pedaggi e parcheggi, dai 78,6 euro a famiglia del 2013 agli attuali 87 euro (+10,7%). Crescono anche assicurazioni (+6% rispetto al 2022) e tasse automobilistiche: da una media di 228 euro annui del 2013 ai 240 di oggi.

canti si spendono oggi 275 euro (il 21,2% in più rispetto a 10 anni fa), mentre per manutenzione ordinaria e interventi di riparazione la spesa sale dai 337 euro del 2013 agli attuali 448,5 euro (+33%). Più contenuto l'aumento per pedaggi e parcheggi, dai 78,6 euro a famiglia del 2013 agli attuali 87 euro (+10,7%). Crescono anche assicurazioni (+6% rispetto al 2022) e tasse automobilistiche: da una media di 228 euro annui del 2013 ai 240 di oggi.

Un fenomeno in crescita all'interno del mercato della mobilità sempre meno legato all'acquisto tradizionale. Il caso Link&Co con la sua formula flessibile (anche solo mensile), priva o quasi di vincoli, che non richiede anticipi né un lungo impegno economico

ALBERTO CAPROTTI

Prima, molto tempo fa, l'automobile si acquistava a rate o in contanti, e si sceglieva solo in base ai propri gusti e possibilità. Ora per decidere non si chiede più "quanti chilometri fai" ma "dove, quanto e perché la usi". E la scelta, spesso, è determinata dalla disponibilità o meno di quel determinato modello, visti i tempi medi biblici di consegna. Ma la domanda di partenza è soprattutto un'altra: vuoi acquistarla oppure solamente usarla? Incertezza, crisi sociale ed economica, l'elettrificazione ancora tutta da capire, i prezzi esorbitanti e la consapevolezza che l'automobile per molti non è più una priorità, hanno spinto il mercato ad allontanarsi sempre più dal concetto di proprietà per rifugiarsi in quello del semplice utilizzo. Che è meno vincolante, in tutti i sensi. Il sistema classico è quello del noleggio: nel 2022 in Italia sommando i dati di quello "a breve" con quelli "a lungo termine", oltre 400.000 auto sono state immatricolate da società che le offrono ad aziende e clienti privati. Si tratta di più di un terzo del mercato totale, e la tendenza è in continuo aumento. Ma la formula più innovativa e di tendenza ora è quella dell'abbonamento, che si rinnova su base mensile, come succede con le piattaforme televisive e i contratti di telefonia mobile. Non prevede un anticipo, come invece succede con il noleggio a lungo

400 mila
È il numero delle auto nuove acquistate in Italia nel 2022 da società che le offrono ad aziende e clienti privati per il noleggio, settore che assorbe quasi il 30% delle immatricolazioni totali



L'abbonamento mensile è una delle nuove formule di possesso alternative all'acquisto dell'automobile

Auto, dalla proprietà all'uso La svolta ora è l'abbonamento

termine: al massimo c'è una quota d'iscrizione paragonabile alle spese di attivazione dei servizi citati. Per disdire basta un preavviso minimo (e qualche volta nemmeno quello) e si è liberi quasi da ogni obbligo. Oltre ai vantaggi di un canone "tutto compreso", fisso per tutta la durata del contratto, la sottoscrizione consente di cambiare con una certa facilità l'auto. Risulta particolarmente interessante, ad esempio, per provare la propria compatibilità con una vettura elettrica nella vita quotidiana. Particolarmente innovativa è la formula scelta di Link & Co per sbarcare sul mercato euro-

peo: un'iscrizione al servizio mese per mese, che accomuna l'azienda a ciò che Spotify fa con la musica, o Netflix per la televisione. Il marchio è cinese, in quanto controllato dal gruppo Geely, ma anche parecchio svedese, visto che per le sue vetture adotta l'architettura modulare della Volvo. L'auto è una soltanto e si chiama 01, è disponibile solo in due colori (blu o nero) e con un'unica motorizzazione, quella ibrida Plug-in. Si affitta senza anticipo, o spese d'iscrizione, e senza limiti di durata. Il canone costa 550 euro al mese, e comprende tassa di possesso, manutenzione pro-

grammata, soccorso stradale, auto sostitutiva in caso di fermo superiore a un giorno (con consegna e ritiro a domicilio) e calze da neve (le gomme invernali costano 350 euro a stagione). La percorrenza massima è di 1.250 km al mese o 15 mila l'anno; ogni chilometro extra costa 16 centesimi. Dalla firma del contratto alla consegna dell'auto passano dalle tre alle cinque settimane. In più, il titolare di un'auto Link&Co, può "sub-affittare" per determinati periodi la sua vettura offrendola al prezzo che sceglie in una fascia indicata dalla società. Questo car-sharing tra privati è già

attivo in Europa e in fase sperimentale in Italia. Link&co non è l'unico operatore del genere sul mercato, e l'abbonamento come formula di possesso alternativa non è una novità assoluta. La prima proposta in Italia è stata Care by Volvo, lanciata nel 2018 con la XC40. Oggi l'abbonamento mensile è offerto tra gli altri da Kinto Flex, del marchio controllato Toyota e dedicato alle vetture del Gruppo. Anche Alphabet ha lanciato Mini Subscribe, una formula di abbonamento a tariffa fissa, rinnovabile mensilmente, pensata per garantire la massima flessibilità. L'offerta è re-

lativa a due modelli, tra i quali la nuova Mini elettrica, permettendo così al cliente di provare l'esperienza "full electric" senza vincoli di durata. Lo stesso principio è alla base di Why-Buy, altra gamma di offerte del Gruppo Bmw, di Arval Adaptiv e di Free2Move che ha un servizio di abbonamento denominato Car on Demand dedicato a professionisti e privati. Secondo le previsioni di The Boston Consulting Group, in tutto il mondo il noleggio auto su abbonamento è destinato a rappresentare un mercato di 30-40 miliardi di dollari entro il 2030.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

da sapere

Leasing o noleggio? Tante le differenze

Non è facile districarsi tra le varie formule di possesso dell'automobile diverse dall'acquisto. Le due più utilizzate sono il leasing e il noleggio a lungo termine: con il leasing si prevede il diritto di riscatto finale (diritto non obbligo), a un prezzo prestabilito del mezzo, con il noleggio invece il riscatto non è previsto (anche se il venditore ha la facoltà di concederlo) e normalmente la vettura viene restituita. Altre differenze: di solito il leasing prevede un anticipo impegnativo, anche fino al 30% del prezzo di listino, con rate non sempre costanti. Mentre per il noleggio si ottengono facilmente offerte senza anticipo - in questo caso per rate più alte - con canoni fissi per tutto il periodo scelto. Con il leasing inoltre è consentita una deduzione fiscale in un periodo pari a 2/3 dell'ammortamento. E la rata è deducibile ai fini Ires. Con il noleggio invece è prevista una deducibilità base del 20% e una detraibilità Iva dal 40 al 100% a seconda dell'uso. La grande differenza è nei servizi: a meno che non si ricorra al leasing operativo, con il leasing "normale" tutti gli altri costi accessori dell'auto (bollo, cambio gomme, assicurazione, assistenza, manutenzione) sono a carico dell'utilizzatore del bene, mentre per il noleggio tutti, o quasi, i servizi accessori sono quasi sempre inclusi.

NOVITÀ SUL MERCATO

Alfa Romeo festeggia risultati record e ritocca le ultime Giulia e Stelvio termiche



La versione 2023 dell'Alfa Romeo Giulia

Per Giulia e Stelvio è tempo di restyling. L'aggiornamento interviene sul design, pur senza stravolgimenti, ma anche sulle dotazioni, mentre rimane invariata l'offerta dei motori. Le nuove (e ultime) versioni termiche dei due modelli Alfa Romeo prima della rivoluzione elettrica - che il pubblico troverà esposte in concessionaria dal prossimo weekend - ereditano il meglio della nuova Tonale, a iniziare dai gruppi ottici anteriori matrix full Led, passando dalla strumentazione digitale con schermo da 12,3" che offre grafiche personalizzabili, fino ai sistemi di connessione più moderni per rendere Giulia e Stelvio al passo con i tempi. Partendo dal presupposto che la dinamica di guida resta la prima ragione d'acquisto delle Alfa Romeo, nessuna concessione invece all'elettrificazione: sotto al cofano la scelta resta tra il 2.2 diesel da 160 CV, il 2.2 diesel da 210 CV con trazione integrale Q4 e il 2.0 turbobenzina da 280 CV. Prezzi: da 47.150 euro la Giulia, da 53.150 euro la Stelvio. Il mercato italiano intanto ha premiato Alfa Romeo con un inizio di 2023 strepitoso, che le consente di essere il marchio premium che cresce di più anno su anno. A gennaio e febbraio infatti ha registrato il 150% di immatricolazioni in più rispetto al 2022. Il merito è certamente di Tonale, il primo C-SUV nella storia di Alfa, al primo posto tra i modelli dei marchi premium in questo segmento con una quota del 4,4%. Particolarmente apprezzata Tonale Plug-in Hybrid Q4 280 Cv, la nuova versione top di gamma. Solo l'11 e 12 febbraio, in occasione del Porte Aperte dedicato, sono stati effettuati più di 1.000 test drive a bordo dell'Alfa Romeo più efficiente di sempre con emissioni di CO2 fino a 29g/km per accedere liberamente nei centri cittadini; fino a 82 km di autonomia in full electric e fino a 600 km di autonomia complessiva. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere
anche con il QR Code



I TEST A LIVIGNO

Le prove tecniche su neve e ghiaccio lo confermano
Molto più sicuri con gomme invernali e omologate



La mobilità cambia, con l'avvento di nuove tecnologie. Anche il mondo degli pneumatici ha accompagnato in pieno questa trasformazione, migliorando componenti, materiali, mescole, utilizzando fonti ecosostenibili e naturali. «Oggi non ci sono pneumatici non sicuri: se sono omologati, sono sicuri a meno che abbiano "patito" danneggiamenti di responsabilità individuale o fortuita che ne abbiano condizionato il rendimento, come la mancanza di controllo della pressione». Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma, introduce così "Pneumatici sotto controllo", la giornata di test specialistici sulla pista ghiacciata e innevata di Livigno, fondamentali per valutare differenze di rendimento e sicurezza tra pneumatici invernali e normali, anche attrezzati con catene. «In questi anni conoscenza e consapevolezza sono aumentate nettamente, e l'attenzione verso gli pneumatici è entrata tra i tre livelli dei dispositivi di sicurezza ritenuti prioritari anche dal legislatore che ha triplicato il valore delle sanzioni. Ora servirebbe incentivare i cambiamenti verso prodotti più avanzati, ecosostenibili e sicuri per andare incontro ai consumatori come successo in altri settori meno vitali», sottolinea Bertolotti. I test sul ghiacciato Livigno, a bordo di Jeep Renegade e Alfa Romeo Tonale (salite e discese da rampe), Alfa Giulia (frenata di emergenza su lunga distanza con 20 metri di differenza ai 40 km/h), Fiat 500X ibride (handling, frenata e comfort su neve e asfalto, anche con catene), Fiat Tipo ibride (marcia in tondo, anche evitando ostacoli in sagome), e Volvo XC60 Ibride (accelerazione in rettilineo con frenata) hanno confermato l'importanza e il valore degli pneumatici invernali, con risultati che valgono la salute di chi guida e di chi è all'esterno della vettura. E la conferma che la differenza di prestazione è data da quei pochi centimetri quadrati di gomma che garantiscono grip e tenuta direzionale. Ai test hanno partecipato i principali costruttori di pneumatici. (Adriano Torre)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROVA SU STRADA

Jogger diventa la prima ibrida di Dacia
Per chi cerca l'essenziale, con molto di più



I test gomme a Livigno
A destra la Jogger Hybrid 140

L'essenziale, con molto di più. Non viene in mente nulla di diverso per definire, dopo averla guidata, la nuova Jogger Hybrid 140, la prima elettrificata della storia di Dacia. Una familiare onesta, robusta, esteticamente piacevole, parca nei consumi, probabilmente una delle vetture in assoluto sul mercato con il miglior rapporto prezzo/qualità che da sola basta a spiegare il fenomeno commerciale di questo marchio in ascesa esponenziale sul mercato e nella considerazione di chi da un'auto vuole soprattutto sostanza. La grande abitabilità resta il suo pregio maggiore, ma alle due varianti termiche già in commercio di Jogger si aggiunge ora la full hybrid (già ordinabile, con prime consegne a giugno) che utilizza una tecnologia già sperimentata da tre anni nel Gruppo Renault. Lo schema di funzionamento è semplice: il motore benzina da 1.6 litri è accoppiato con due motori elettrici per 140 Cv totali, garantendo solo 108 g/km di emissioni. La Jogger ibrida parte in elettrico, passa al termico in accelerazione che ricarica la batteria durante le fasi di rilascio e frenata ma è ancora l'elettrico che muove le ruote finché ha carica sufficiente: selezionando la modalità Eco, con piede felpato e un uso controllato, in città è possibile viaggiare a zero emissioni fino all'80% del tempo di utilizzo della vettura con un risparmio di carburante che i tecnici di Dacia assicurano nell'ordine anche del 40%. Nel nostro test misto su strade extraurbane abbiamo toccato punte di 23 km al litro per una media di 21, davvero notevole per un'autovettura di 4,6 metri e più di 1.300 kg di peso. Esteticamente rispetto alle sorelle termiche, la full hybrid si differenzia per il nuovo cruscotto digitale, e la leva del cambio dedicata con funzione B-mode che consente di aumentare l'incidenza del freno motore a tutto vantaggio della ricarica. Disponibile anche in versione 7 posti (con 800 euro in più), il listino parte da 25.250 euro: sinceramente ben spesi. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA