

MOBILITÀ

ROMA Al via da oggi la stretta contro gli autovelox "selvaggi" e le "zone 30" voluta da Matteo Salvini. Non a caso - e dopo le polemiche delle scorse settimane - il ministro delle Infrastrutture ha ribadito: «Basta fare cassa sulle pelle degli automobilisti e basta multe selvagge. Gli autovelox saranno installati solo per prevenire incidenti».

VISIBILI

In Italia, secondo il Codacons e in base alle ultime stime del sito specializzato Scdb.info, ci sono 11.303 apparecchi per la rilevazione automatica della velocità installati lungo le strade. Ma in fu-

Autovelox, al via la stretta di Salvini stop sotto i 50 km/h e solo se segnalati

trono non saranno più "nascosti" dietro una curva sulle provinciali oppure non potranno essere montati dove il limite è inferiore ai 50 chilometri orari. E tanto basta per disinquinare le zone a 30 chilometri orari, annunciate dalle amministrazioni a Roma, Milano o Bologna. Gli autovelox dovranno, invece, essere ben visibili e segnalati agli automobilisti in anticipo.

Oggi verrà pubblicato sulla Gazzetta ufficiale il decreto interministeriale, atteso da circa 14 anni, firmato dai ministri delle Infrastrutture e quello degli In-

terni per disciplinare l'installazione degli autovelox. Rispetto al passato, i rilevatori dovranno essere autorizzati con un provvedimento prefettizio, limitando di conseguenza gli spazi di manovra delle singole amministrazioni. Soprattutto, la presenza degli "occhi elettronici" dovrà essere segnalata con adeguato anticipo: più precisamente, almeno un chilometro prima fuori dei centri abitati, 200 metri sulle strade urbane a scorrimento veloce e 75 metri sulle altre strade, come quelle più centrali e residenziali. Nel tentativo di evitare con-



In Italia 11mila autovelox

travvenzioni selvagge, il decreto introduce per la prima volta la distanza minima tra un dispositivo e l'altro. Come detto, poi i rilevatori non si potranno utilizzare dove vige un limite di velocità ridotto, cioè sotto i 50 chilometri orari nelle strade urbane. In quelle extraurbane, invece, saranno soltanto se il limite di velocità imposto in quel tratto non è inferiore di 20 km orari al limite massimo (cioè 110 km/h).

Sempre in ottica di trasparenza, le forze dell'ordine e le polizie locali possono utilizzare gli autovelox a bordo di un veicolo in movimento (come un'auto di pattuglia) soltanto se c'è la contestazione immediata. In caso contrario, dovranno essere scelte postazioni fisse o mobili, debitamente

visibili. Il decreto dà un anno ai sindacati per rimodulare e adeguare i dispositivi già installati. Resta invece da sciogliere il nodo dell'omologazione, che non viene toccato dal provvedimento. Una recente sentenza della Corte di Cassazione ha infatti stabilito che le multe emesse tramite dispositivi meramente approvati, e non omologati, sono nulle. Un principio che rischia di provocare una valanga di ricorsi.

Al riguardo, Comuni e Province hanno già chiesto un intervento urgente. Il Mit starebbe lavorando a una norma ad hoc che potrebbe essere inserita nel disegno di legge sul nuovo Codice della strada all'esame del Senato.

Fra. Bis.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Così la Cina anticipa i dazi e riempie i porti d'Europa

► Sono già migliaia le vetture scaricate nei piazzali del Vecchio Continente

► I Paesi Ue ancora divisi e Pechino critica il G7: «Mosse anti-mercato»

Poco tempo fa nel porto olandese di Vlissingen nei Paesi Bassi è attraccata la Byd Explorer numero 1. Una nave di nuova generazione, alimentata con combustibili non inquinanti, costruita in Cina con unico scopo: trasportare automobili elettriche verso l'Europa. Lunga 200 metri e larga 38, ha una capacità di carico di 7 mila veicoli. Nei cantieri navali cinesi, di navi simili ce ne sono in costruzione decine. Quelle già in navigazione da diversi mesi hanno iniziato a riempire i piazzali dei porti del Nord Europa di veicoli. Secondo il Financial Times anche nel porto di Livorno in Italia e in quello del Pireo in Grecia le auto cinesi si stanno accumulando. Le foto satellitari, stanno facendo il giro del web. Sembrano le legioni di un esercito che si sta accampando. L'auto elettrica made in China si prepara a invadere i mercati europei. Da anni Pechino sovvenziona il settore fornendo incentivi all'acquisto di auto ad alimentazione elettrica. Forte del suo gigantesco mercato interno, la Cina ha fatto l'unica scelta possibile per raggiungere e superare tecnologicamente l'Occidente nel settore vitale dell'auto. Ha deciso di non inseguire lo sviluppo del motore endotermico, ma di saltare direttamente alla tecnologia successiva. Dove, grazie ai sussidi statali, ha raggiunto una leadership assoluta. L'offensiva del Dragone, fa tremare il modello economico occidentale fondato sull'industria meccanica delle quattro ruote. L'America, per proteggere la sua econo-



mia, si è già mossa. L'amministrazione guidata da Joe Biden ha deciso di alzare i dazi sulle importazioni di auto cinesi poco sopra il 100 per cento. L'Europa è

rimasta per ora alla finestra. Nel G7 finanziario della scorsa settimana a Stresa, sul Lago Maggiore, i sette grandi hanno accusato la Cina di un «uso globale di poli-

La nave Byd Explorer, lunga 200 metri e larga 38, che dalla Cina ha trasportato le auto del Dragone nel porto di Vlissingen in Olanda

tiche e pratiche non di mercato». Il "Celeste Impero", con i suoi sussidi, finanzia una sovracapacità produttiva della sua industria automobilistica, che può in-

vadere con i suoi prodotti a costi più bassi, i mercati occidentali.

LA REAZIONE

Dopo l'America anche l'Europa si prepara ai dazi? I ministri italiani Giancarlo Giorgetti e Adolfo Urso, hanno lasciato intendere che probabilmente sarà l'unica soluzione possibile. Ma potrebbe essere tardi. La Cina riesce a stare sempre un passo avanti. Le migliaia di auto stipate nei porti europei, e le altre che arriveranno, sfuggiranno alle imposizioni. Così come sfuggiranno le auto prodotte direttamente in Europa. Byd, il marchio cinese che ha superato Tesla, è già presente in Ungheria a Komaron con una fabbrica di gli autobus elettrici ed ora ne sta costruendo una per sole auto sempre in Ungheria, a Szeged. Nelle settimane scorse Xi Jinping, nel suo tour europeo, ha fatto tappa a Budapest, per ribadire la sua vicinanza strategica con Victor Orban. Un alleato potente anche per il suo diritto di veto in sede Europea. Ma non c'è solo l'Ungheria. Anche nel G7 ci sono Paesi come la Germania, che si mostrano tiepidi sui dazi alle auto del Dragone. Ancora troppe le interessezze tra l'economia tedesca e quella cinese. Chi può, come Stellantis, invece, prova ad "abbracciare" l'avversario. Il gruppo guidato da Carlos Tavares ha siglato un accordo con Leapmotors. Aprirà al produttore cinese le proprie concessioni nel Vecchio Continente.

La Cina, dal canto suo, tira dritto, leri la portavoce del ministro degli Esteri Mao Ning, ha definito «inaccettabile» che il G7 dei ministri finanziari di Stresa abbia accusato in modo unilaterale di «comportamento non di mercato» i cinesi. Un approccio definito «discriminatorio».

Le accuse di violare le leggi del libero mercato sono state ribaltate sugli occidentali. Intanto però Pechino ha ufficializzato il più grande fondo di investimento mai lanciato nel Paese al servizio dello sviluppo del microchip con una potenza di fuoco di 47,5 miliardi di dollari. L'iniziativa che punta allo sviluppo dei semiconduttori, una delle principali aree di scontro con gli Stati Uniti d'America. La Cina è intenzionata ad arrivare ad un'indipendenza strategica anche nel settore. Pechino vuole bruciare le tappe. E soprattutto coprire tutta la filiera dell'auto green. La Cina, ha osservato Luca De Meo, ceo di Renault e presidente dell'Accea, «ha una generazione di vantaggio» sull'auto elettrica. Quella stessa tecnologia a cui l'Europa si affida completamente per la transizione energetica.

Andrea Bessi
Gianni Bessi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SOVRACAPACITÀ PRODUTTIVA E SUSSIDI METTONO A RISCHIO L'INDUSTRIA PIÙ IMPORTANTE DEL VECCHIO CONTINENTE

Si passa poi a 10 mila per le Euro3, per scendere a 9 mila per le Euro4, e azzerarsi per le Euro5; con Isee sotto i 30 mila euro i valori diventano rispettivamente 7.500, 13.750, 12.500, 11.250 e 8000 (in questo caso "apprendo" anche la categoria Euro 5). Salendo di emissioni (21-60 gr/km) gli incentivi sono di 4 mila, 8 mila, 6 mila, 5500 e 0 euro, che per gli Isee under 30 mila diventano 5 mila, 10 mila, 7500, 6875 e 5 mila euro.

SONO PREVISTI INCENTIVI PER SOSTENERE L'USATO?

Sì, il piano prevede un contributo per l'acquisto di auto usate Euro 6 dal valore non superiore ai 25 mila euro (Iva esclusa). Ma lo sconto scatta solo nel caso di contestuale rottamazione di un veicolo fino alla classe Euro 4 di proprietà da almeno 12 mesi: l'incentivo è di 2 mila euro.



COSA È PREVISTO PER LE ROTTAMAZIONI?

L'operazione sostiene la rottamazione delle auto dalla categoria Euro 0 fino alla Euro 5 (fino esclusa) purché di proprietà da almeno 12 mesi del beneficiario o di un familiare convivente; i fondi per la rottamazione delle Euro 5 peraltro sono limitati all'acquisto di vetture elettriche o ibride-plug-in. Confermata la maggiorazione del 25% degli importi nel caso di reddito familiare Isee inferiore a 30 mila euro, con un incentivo massimo che può raggiungere i 13.750 euro. Ai bonus potranno accedere anche le aziende, con l'esclusione dei concessionari auto. La rottamazione fa salire lo sconto anche per i veicoli commerciali leggeri, cioè furgoni e camion. L'incentivo massimo per i modelli green è di 18mila euro, rottamando un Euro 0,1,2,3 o 4.

QUALI CONDIZIONI CI SONO PER OTTENERE GLI INCENTIVI?

È previsto un vincolo di mantenimento della proprietà del veicolo che per le persone fisiche è di 12 mesi e che sale a 24 mesi per quelle giuridiche.

GLI ECOBONUS SONO ESTESI ALLE DUE RUOTE?

Sì, il piano prevede anche 35 milioni di incentivi per ciclomotori/motocicli/quadrilateri con la dotazione maggiore a quelli elettrici (30 milioni). Ci sono solo 5 milioni per quelli non elettrici. Per gli elettrici il contributo senza rottamazione è pari al 30% del valore del veicolo con un massimo di 3.000 euro. Se c'è la rottamazione si sale invece al 40% e con un tetto di bonus pari a 4 mila euro. Anche per le due ruote la maggior parte dei veico-

li ad oggi in strada in Italia è ultra-inquinante.

COME SONO RIPARTITE LE RISORSE?

Rispetto al passato è stata modificata la distribuzione degli incentivi disponibili per le diverse tipologie di auto. Le più "pulite" ovvero le elettriche con emissioni comprese tra 0 e 20 grammi di Co2 per km potranno contare su 240 milioni di euro, 150 milioni andranno alle ibride plug-in tra 21 e 60 g/km mentre la dotazione maggiore - 403 milioni - andrà alle auto nella fascia tra 61 e 135 g/km, ovvero full hybrid, mild hybrid e con motore a benzina o Gpl a basso consumo. Rispetto al passato si tratta di una inversione di marcia, con una maggiore attenzione ad auto dal listino più abbordabile rispetto alle elettriche pure.

Michele Di Branco

© RIPRODUZIONE RISERVATA