

Pagina a cura di Alberto Caprotti



il bilancio

Il mercato a fine anno perderà 350 mila vetture con un calo del 13,9% sul 2007. Immatricolazioni a quota 2.150.000, che resta una cifra alta per l'Italia. L'Unrae: «Aiuti di Stato non più rinviabili»

DA MILANO ALBERTO CAPROTTI

Trecentocinquanta mila auto in meno rispetto al 2007, cioè una perdita secca del 13,9%. La fredda logica dei numeri è impietosa e la stima comunicata ieri dall'Unione Nazionale Rappresentanti Auto Estere, secondo la quale il mercato italiano perderà complessivamente 650 mila immatricolazioni nel biennio 2008-2009, sembrerebbe drammatica.

Eppure, le cifre offrono un'altra chiave di lettura, perché l'anno solare si chiuderà con 2 milioni e 150 mila immatricolazioni, che restano un traguardo comunque in assoluto positivo (e sorprendente) per un Paese come il nostro dove si circola con sempre più fatica, dove la benzina costa più dell'oro e non c'è tassa che non finisca per ricadere sugli automobilisti.

L'auto vive un momento di lacrime e fazzoletti nel confronto con il recente passato, ma da oltre un decennio tutti gli analisti concordano che il nostro dovrebbe essere un mercato al massimo da 1 milione e 800 mila immatricolazioni l'anno. Invece si continua a viaggiare su cifre molto più alte. Dodici mesi fa, grazie agli incentivi che hanno ripulito le strade dei veicoli più inquinanti, si è toccato il record di 2 milioni e mezzo di auto nuove, un traguardo "gonfiato" che era fatale non potesse ripetersi. E allora ecco il crollo progressivo: ogni mese peggio del precedente, con novembre che ha chiuso con un -29%.

Tre le misure che il presidente dell'Unrae, Salvatore Pistola, chiede al governo c'è la richiesta di ridurre la pressione fiscale sulla auto aziendale, molto più forte in Italia rispetto al resto d'Europa; e quella di diminuire il peso della burocrazia nel settore delle auto usate. Inoltre sarebbe equo e vantaggioso introdurre il principio del *pay per use*, in base al quale, a livello di bollo e assicurazione, dovrebbe pagare di più chi usa di più l'auto.

L'altro grande ostacolo alla ripresa del mercato si chiama finanziamento. Le banche hanno tirato i remi in barca per l'effetto *subprime* e non si fidano a prestare il denaro. Mediamente il 70% delle vendite sino a dodici mesi fa erano finanziate: in pochi mesi si è scesi sotto il 50%. Una crisi vera, non temporanea ma



«Dalla crisi si esce in auto»

strutturale, che potrebbe durare diversi anni. Tra i costruttori però c'è ancora un minimo di fiducia, sempre che si intervenga. E subito. Perché la crisi c'è ma si può superare: l'Italia ha il parco circolante più grande d'Europa (34 milioni di auto), il 50% delle quali ha più di dieci anni di anzianità. Dalla crisi insomma, dice Pistola, «si uscirà guidando l'automobile, settore che, con i suoi milioni di addetti nel mondo, costituisce la spina dorsale di un modello di occupazione e di benessere

che non ha rivali». Un intervento dello Stato, a sostegno del settore automobilistico, «come ha già fatto la Francia, e stanno facendo l'Inghilterra, la Germania e perfino la Svezia non è però più procrastinabile», spiega l'Unrae. In particolare il presidente dell'Unione delle Case estere ha sottolineato come «lo stimolo governativo debba essere strutturale» e ha ricordato come quest'anno il bonus-incentivi che (salvo ripensamenti) terminerà il 31 dicembre e che

già tutti rimpiangono, a volte «non sia stato collimato» alle esigenze del consumatore, tanto da «essere anche inferiore al valore dell'auto da rottamare». Il ritorno degli incentivi «sarebbe però un vantaggio per tutti: per chi compra, per l'industria, per l'ecologia, per la sicurezza di chi guida e anche per l'erario». Piccolo particolare: 350 mila vetture in meno vendute rispetto ad un anno fa significherebbero al 31 dicembre oltre un miliardo di euro di Iva in meno incamerata.

L'INDAGINE

Gli italiani al volante? Metà sono fuori legge e lo ammettono pure

Gli italiani pensano di essere prudenti al volante. Peccato, però, che la loro percezione si riveli assolutamente infondata, in quanto il 50% ammette di non rispettare i limiti di velocità e il 52% riconosce di guidare telefonando senza auricolare. È quanto emerge da un'indagine Ipsos condotta in quattro province italiane (Milano, Bologna, Roma e Napoli) resa nota al Motor Show di Bologna dalla Fondazione per la sicurezza stradale Ania. Il sondaggio rivela che il 91% degli intervistati si dichiara «prudente» o «molto prudente» alla guida ma in pratica tende a non rispettare le norme del codice della strada. Oltre alla violazione dei limiti di velocità ammessa dalla metà degli intervistati, si riscontra anche, in analogia percentuale, una certa leggerezza a prendere provvedimenti quando si è bevuto un bicchiere di troppo. Solo il 50% degli intervistati Ipsos riconosce infatti di aver ceduto il volante ad un'altra persona dopo aver consumato alcolici. Il 57%, poi, ritiene di potersi mettere al volante dopo aver bevuto un bicchiere di vino e il 27% dopo due. «Le principali cause di incidente sulle strade italiane invece - spiega Umberto Guidoni, segretario generale della fondazione Ania - sono proprio da ricondurre alla guida distratta, all'assunzione di alcol e droga prima di mettersi al volante e all'uso del telefono cellulare senza auricolare». Attualmente l'Italia «è il secondo Paese europeo - spiega ancora Guidoni - per numero di morti in incidenti stradali, un primato negativo connesso ai comportamenti scorretti al volante». (F.S.)

la prova Perfetta ma anonima: Peugeot 308 non decolla

DA SAN GIMIGNANO (SIENA) PAOLO CICCARONE

Operazione pelo nell'uovo. Si potrebbe chiamare così la campagna che Peugeot Italia ha lanciato per saggiare le qualità della sua 308. A stilare una specie di tabella con pregi e difetti, un gruppo di 100 giornalisti che in questi mesi stanno mettendo alla frusta la piccola media di casa Peugeot. Il mercato è notoriamente in crisi e il settore delle "medie" sta soffrendo molto, non parliamo poi delle auto di taglia superiore, per cui i numeri dicono tutto e non dicono niente. Resta la realtà di un modello sul mercato da fine 2007 che ha venduto 404 mila esemplari, dei quali però appena 18.600 in Italia. Ora, rispetto alla vecchia 307, Peugeot ha fatto un grande salto in avanti a livello qualitativo: ha miglio-

rato gli spazi interni, ha ridotto quelli esterni, ha inserito finiture di qualità superiore, con tessuti e plastiche calde, quasi di pregio se si può usare questo termine. La meccanica è semplicemente fantastica. La versione 1600 cc diesel da 110 CV consente consumi incredibili, tanto che si fa fatica a scendere sotto i 17,5 km al litro in autostrada ad andatura allegria. Se poi si prendono i tratti extraurbani o cittadini, la soglia dei 20 km al litro è a portata di mano quando si guida usando il cervello ed evitando il piede pesante. Eppure la 308 non decolla. Non entra nel cuore degli italiani, come invece hanno fatto altri modelli di Peugeot e questo resta un mistero. Ecco perché un gruppo di

collaudatori si è ritrovato per la prima volta nella storia delle Case, a poter disporre di un modello in uso per sei mesi, da mettere alla frusta senza pietà, da strapazzare, capire e valutare. «Datele una pagella», era stata l'unica richiesta fatta da Peugeot. Non la solita prova di qualche centinaio di chilometri dunque. A San Gimignano sono stati raccolti i primi dati e alla fine, purtroppo è così, nessuno ha discusso le qualità della vettura. Nessuno ha messo in dubbio la silenziosità di marcia, il bagagliaio capiente o lo spazio interno. Alla fine il punto dolente era uno solo: la 308 non ha ottenuto il successo che meriterebbe soprattutto per una ragione estetica. Traducendo: non

piace a tutti per quella linea aggressiva frontalmente e poco appariscente sul posteriore. Nel complesso insomma un'auto sincera, solida, affidabile è penalizzata dal fatto di essere un po' troppo anonima. Come dire che tutti vogliono sposarsi Miss Italia perché è bella, anche se poi in realtà la ragazza della porta accanto è brava, intelligente, ottima madre e sa fare tutto per far felice il suo uomo. Ecco, gli italiani al volante vogliono avere tutti a che fare con Miss Italia e per questo il primo impatto è importante quando devono acquistare una vettura.

Fra chi compra Peugeot 308 la soddisfazione è massima, nessuna nota dolente, solo complimenti. Chi non è attratto dal modello, non ci pensa nemmeno a provarlo. Ed è un peccato perché, come detto, i numeri ci sono, qualità e prezzi anche. Ma non va. Uno dei misteri del mercato italiano, dove

si preferisce l'apparenza alla sostanza. Anche se, a onor del vero, in quel segmento di Peugeot c'è una concorrenza da far paura, con modelli di altissimo livello, basti dire della Fiat Bravo o della mitica Golf, con Renault che ha presentato la nuova Megane ultramoderna e al passo coi tempi. Sarà una battaglia dura, questa versione di Peugeot 308 deve fare i conti col presente, per cui gli appunti di viaggio della stampa riguarderanno il futuro. Ma per convincere i clienti, ci sono ancora tre mesi di test a spron battuto. A fine marzo verranno tirate le somme e magari qualche sorpresa, in tempi di risparmi, potrebbe saltar fuori. Di certo, quella della 308 è già una piccola famiglia, pronta ad ingrandirsi presto. Oltre alle versioni a 3 e 5 porte, esiste la station wagon e nel 2010 arriverà la 308 ibrida anticipata al Motor Show dalla 308 Hybrid2. Prima di allora (marzo 2009) è attesa la versione Coupé Cabrio.

- PREGI.** Affidabile, spaziosa, sicura, silenziosa, consumi ridotti.
- DIFETTI.** Linea estetica che non piace a tutti o lascia indifferenti, visibilità posteriore non perfetta, bracciolo scomodo.
- PREZZI.** La Techno del nostro test, con motore 1.6 Hdi 110 CV, costa 22.050 euro, ma la gamma parte da 16.550.



La sfida della media francese: un lungo test per apprezzarne i pregi. E verificare che la sostanza non sempre paga

FIAT, UN MODELLO SUL MERCATO DAL 2005

Grande Punto tocca quota 1 milione, un successo la versione a metano



TORINO. Nei giorni scorsi dalle linee di produzione dello stabilimento Fiat a Melfi è uscita la milionesima Grande Punto, il modello lanciato nel 2005 ed erede di due best-seller: infatti, la prima Punto (dal 1993 al 1999) è stata prodotta in circa 3,5 milioni di esemplari mentre la seconda serie (nata nel 1999 e attualmente in vendita con il nome di Punto Classic) ha superato quota 3 milioni. Da qualche settimana è in commercio anche la Grande Punto a doppia alimentazione (benzina/metano) che amplia la gamma Natural Power attualmente composta dai modelli Panda, Multipla, Doblo e Punto Classic. Da sottolineare che il 24% delle vendite totali della Grande Punto è rappresentato proprio dalla nuova versione a metano.

SUPERATO IL MILIONE DI EURO DI DONAZIONI

Bmw Italia sponsorizza la ricerca al San Raffaele di Milano



MILANO. Avviato nel 2002, il programma di donazioni a favore della ricerca sulle cellule staminali adulte condotta dall'Istituto Scientifico Universitario San Raffaele di Milano è uno dei più importanti fra quelli promossi nell'ambito del Programma di Responsabilità Sociale d'Impresa sviluppato e attuato da BMW Group Italia. In occasione della presentazione della Guida d'Italia 2009 (che recensisce 1.820 alberghi, 1.295 ristoranti e 22 porti turistici), è stata ufficialmente inaugurata la Bmw Research Unit HSR alla presenza di Andrea Castronovo, presidente e ad di Bmw Italia, di don Luigi Maria Verzè (al centro nella foto), presidente della Fondazione San Raffaele, e del prof. Gianvito Martino, direttore dell'Unità di Neuroimmunologia. Grazie al contributo dedicato in questi sei anni, Bmw Italia ha superato il milione di euro di donazioni per il sostegno alle ricerche svolte dal San Raffaele sulle cellule staminali adulte del cervello. A tale importo si deve aggiungere, dallo scorso anno, il contributo ricavato dalle vendite della Guida d'Italia: a partire dall'edizione 2008, infatti, per ognuna delle 100.000 copie distribuite viene destinato 1 euro alla ricerca.