

LA NOVITÀ

**Il lusso sfida la crisi
Si allarga in Italia
la gamma Infiniti**

In un periodo in cui non si vende una macchina nemmeno... pagandola, e in un mercato dove la competizione è diventata una guerra, si sta verificando un fenomeno in controtendenza: questo fenomeno si chiama Infiniti. Nato per il mercato americano nel 1989, il marchio giapponese che rappresenta il brand di lusso di Nissan (come Lexus per Toyota) ha venduto un milione e mezzo di unità fra Suv, crossover, berline e coupé, di cui 147 mila solo nel 2008. Cifre importanti, soprattutto per un costruttore giovane, con poca storia alle spalle, ma che fa di qualità, tecnologia e gusto estetico i suoi cavalli di battaglia. Le vetture Infiniti (la gamma è composta da 4 modelli - FX50, FX37, EX 37 e G37 - con 11 versioni) sono belle, affidabili, sicure e prestazionali. Quindi costose. I prezzi, infatti, partono da un minimo di 42.400 ed arrivano a un massimo di 77.200 euro. Per investire in prodotti



La nuova Infiniti G37 cabrio

del genere, soprattutto in questo periodo molto critico per il settore automobilistico, bisogna crederci. E ci crede il Gruppo Fassinà che ha messo sul tavolo un investimento complessivo di 40 milioni di euro per importare nel nostro Paese il marchio Infiniti. Lo scorso ottobre l'apertura del primo show room a Milano, poi quelli di Roma e Padova, quest'ultimo inaugurato il 4 giugno. «Il progetto Infiniti - spiega Ado Fassinà, amministratore delegato del Gruppo - ha diversi obiettivi fra i quali la gestione del brand, la creazione di un team indipendente da Nissan e il corretto posizionamento del marchio». E pare che le cose vadano bene, non solo perché in poco più di sette mesi, sono state vendute 350 Infiniti (l'apertura di altri centri a Bologna, Firenze, Torino e un secondo a Milano contribuirà ad incrementare i volumi), ma anche perché la gamma è stata ulteriormente completata. A Padova infatti si è vista per la prima volta dopo il Salone di Ginevra, la nuova G37 Cabrio: una splendida quattro posti a trazione posteriore, equipaggiata con un potentissimo V6 da 3,7 litri e 320 CV, abbinata ad un cambio manuale a 6 rapporti (o automatico a 7) con comandi al volante. Il tetto, rigido, si apre in 25 secondi (operazione che può essere fatta fino ai 40 km/h) con un sistema di ripiegamento "a conchiglia". Due le versioni disponibili: la GT, al prezzo di 53.900 euro, e la GT Premium a 57.500 euro. (F.S.)

la prova **Seat per crescere si veste da Audi**
Exeo ST, la familiare con due anime

DA MADRID GIAN PIERO PIAZZA

Non sarà l'auto anticrisi, ma è sicuramente un avveduto esercizio di politica commerciale finalizzato a ottenere un prodotto di qualità, con una sensibile riduzione dei costi. La parola magica è "sinergia", un concetto applicato con tempismo teutonico dall'affiliata spagnola del Gruppo Volkswagen sulla Exeo, la vettura che ha segnato il debutto della Seat nel segmento medio-alto. Scendere in campo con un modello collocato al terzo posto sul mercato europeo e che rappresenta l'11% del venduto in Italia, qualcosa come oltre 240 mila unità all'anno, è la sfida che Seat si è posta adottando una strategia che ha coinvolto Audi, il marchio di maggior prestigio del Gruppo. Con un'operazione logistica senza precedenti 1.200 autotreni hanno trasportato in otto settimane, dalla sede Audi di Ingolstadt, in Germania, a quella di Martorell, sulle colline di Barcellona, alcuni degli impianti necessari alla produzione della Exeo. Berlina sportiva a tre volumi con un ingombro esterno imponente ma senza eccessi, la Exeo, che

Dopo la berlina, il marchio spagnolo presenta la variante wagon della sua ammiraglia costruita sul pianale della A4. Tra gli optional, il tettuccio apribile a celle fotovoltaiche

adotta il pianale della Audi A4 di penultima generazione, amplia ora la propria gamma con la versione ST a configurazione station



wagon lunga 4,67 metri, quella maggiormente apprezzata dalla clientela di casa nostra. La Exeo ST, equilibrata combinazione di eleganza, comfort e sportività, è proposta con equipaggiamenti di serie di alto livello (climatizzatore bi-zona incluso), 7 airbag, supporto elettronico completo e optional avveniristici tra cui il tettuccio apribile a celle fotovoltaiche che, nelle torride giornate estive, alimenta a vettura ferma l'impianto di ventilazione mantenendo fresco l'abitacolo senza che la batteria si scarichi. Interni confortevoli, generoso bagagliaio, sofisticate sospensioni a bracci multipli a garanzia di una perfetta aderenza delle ruote e una chicca tecnologica, il sistema di sensori che indica a seconda dell'utilizzo e dell'usura la percorrenza residua personalizzata degli intervalli di manutenzione. La Exeo ST è disponibile in tre livelli di allestimenti, due motorizzazioni benzina (102 e 200 cv) e due turbodiesel common rail (143 e 170 cv) tutte Euro 5 e abbinate a un cambio manuale a 6 marce, sarà in vendita da settembre, con prezzi a partire da circa 22.000 euro.

L'auto condivisa C'è ma non sfonda

DA MILANO FERDINANDO SARNO

Prendere un'auto dal parcheggio, usarla per il tempo e il tragitto necessario e poi restituirla pagando, una volta abbonati al servizio, una somma minima relativa alla distanza percorsa e al tempo di utilizzo. Sono ormai più di 16mila gli italiani che in tempo di crisi fanno ricorso al car sharing, l'auto condivisa. Una forma di mobilità sostenibile che trasforma l'auto da bene di consumo in servizio, permettendo risparmi in termini economici e di rispetto dell'ambiente.

Si tratta di un sistema di trasporto che consiste nell'utilizzare auto in condivisione a tariffe privilegiate, senza costi di manutenzione, assicurazione e di rifornimento: in parole povere, si compra l'uso effettivo del mezzo anziché il mezzo stesso. E un'auto che nell'arco della giornata viene utilizzata da più persone, in momenti diversi, significa meno traffico, meno smog, meno sosta selvaggia. Il car sharing, nato in Svizzera più di 25 anni fa, è arrivato in Italia nel 2001 grazie all'iniziativa di un circolo di Legambiente. «Quando abbiamo cominciato qui a Milano - spiega Andrea Poggio vicedirettore generale - avevamo un parco auto di tre macchine. Ora solo nel capoluogo lombardo abbiamo più di 2.000 abbonati. La diffusione è in aumento, ma in tanti ancora non l'hanno capito e restiamo per il momento su un livello pionieristico». Infatti nonostante l'aumento costante di utenti, in Italia il car sharing resta un fenomeno di nicchia. Gli abbonati a questo tipo di servizio risultano essere poco più di 16mila, mentre il parco auto totale è composto da 474 automobili. I parcheggi in cui è possibile ritirare e riconsegnare l'auto sono 275. Proprio la scarsa presenza di questi ultimi rappresenta una delle principali cause della limitata diffusione del car sharing. Partito da Milano, il car sharing è approdato in molte città: Torino, Genova, Bologna, Rimini, Firenze, Roma, Palermo, e a breve sarà la volta di Napoli. È proprio nelle aree densamente abitate che il servizio è più conveniente. A rendere possibile la diffusione nazionale del servizio, è stata la creazione di un coordinamento finanziato dal Ministero dell'Ambiente: l'Ics (Iniziativa Car Sharing), standardizzando la tecnologia, ha permesso a chi è abbonato di poter usufruire del servizio ovunque si trovi.

COS'È?

L'auto condivisa (car sharing in inglese) è un servizio che permette di utilizzare un'autovettura su prenotazione, prelevandola e riportandola in un parcheggio, pagando solo in ragione dell'utilizzo fatto.

COME FUNZIONA?

L'utente iscritto al servizio prenota l'auto presso il parcheggio preferito (telefonicamente o via web), la usa e la riconsegna al parcheggio di origine entro lo scadere del periodo scelto. In alcuni casi si può restituire la vettura in un parcheggio differente da quello del prelievo.

QUANTO COSTA?

L'abbonamento annuale ha un costo che va dai 110 euro per le famiglie fino ai 450 per le aziende. Si pagano poi solo il tempo e i chilometri percorsi. I prezzi oscillano, a seconda della fascia oraria e del tipo di auto, tra 1 e 2,60 euro l'ora, e tra 0,30 e 0,70 euro al chilometro.

PREGI E DIFETTI

Si evitano tutte le spese relative alla gestione dell'auto (assicurazione, manutenzione, tasse), carburante compreso. Ma non è possibile fare dei viaggi «solo andata», gli orari sono bloccati e non si può cambiare in corsa la destinazione.

Con l'auto condivisa, i costi di gestione sono tutti compresi. Dunque niente assicurazione, manutenzione e soprattutto niente carburante. Chi utilizza il servizio deve sottoscrivere l'abbonamento annuale con un costo che va dai 110 euro per le famiglie fino ai 450 per le aziende, e pagare solo il tempo e i chilometri che percorre. Costi che oscillano a seconda della fascia oraria e della grandezza del mezzo. «Il car sharing - spiega ancora Andrea Poggio - è una soluzione conveniente soprattutto per chi dell'auto fa un uso limitato, non giornaliero e non superiore ai 10mila chilometri l'anno. Con l'auto condivisa i costi di gestione vengono eliminati, mentre è utile ricordare che il costo del semplice possesso di un'automobile è invece di 2mila euro l'anno».

I vantaggi del car sharing non sono solo di natura economica. Molti Comuni, infatti, proprio per incentivare lo sviluppo di questo servizio, permettono l'accesso alle Ztl (zone a traffico limitato), la possibilità di transitare sulle corsie preferenziali dei trasporti pubblici e la sosta gratuita sulle strisce blu. Vantaggi non indifferenti, soprattutto per chi risiede in zone con parcheggio a pagamento o nei centri storici. Il car sharing comporta quindi non solo notevoli vantaggi per la comunità e l'ambiente, grazie alla riduzione del numero e dell'uso delle automobili, ma anche per chi ne usufruisce.

«Secondo un'indagine di Legambiente - spiega Andrea Poggio - il primo fattore di scelta del car sharing è la comodità. Soprattutto per chi non usa l'auto tutti i giorni». Uno degli aspetti positivi dell'auto condivisa, è quello di renderci meno «automobile-dipendenti». A Milano il 23% dei soci del servizio ha dichiarato di non avere più un'auto intestata e di averla venduta o rottamata.

Purtroppo, diversamente dal 2008, sono improvvisamente venuti a mancare gli incentivi governativi che sino al dicembre scorso attribuivano a chi rottamava un'auto e aderiva al car sharing 800 euro di bonus. Una decisione penalizzante e senza logica alcuna.

Pagina a cura di Alberto Caprotti

Si chiama car sharing e ha 16 mila abbonati ma ora ha perso gli incentivi statali



Nato a Milano nel 2001 il servizio è attivo anche a Roma, Torino, Rimini, Genova, Bologna, Firenze, e Palermo con 474 autovetture e 275 parcheggi