

# GLI SPECIALI DI AVVENIRE

# AUTO & MOTORI

MOTOR SHOW 2010

Pagine a cura di **Alberto Caprotti**

## da oggi a Bologna

Novità, gare, esposizioni, convegni e una grande "cittadella elettrica" dove il pubblico può vedere e guidare tutti i modelli a batterie

# Motor Show, scossa da provare

## la formula

In 9 giorni conterà quasi un milione di visitatori. L'unico Salone dell'auto italiano torna in grande stile e si prepara a diventare itinerante

DI ALBERTO CAPROTTI

**P**iangersi addosso è certamente più facile. Come contare gli assenti e setacciare le 47 anteprime annunciate (tra cui 6 mondiali e 5 europee) con la consapevolezza di ritrovarsi tra le mani ben poco di veramente nuovo.

Facile anche dire che l'automobile - dimagrita com'è in un mercato schelerico - da dire non ha più nulla, o quasi. Tutto vero, ma anche inutile. E allora può risultare più costruttivo salutare con soddisfazione il Motor Show di Bologna che riapre oggi al pubblico (fino al 12 dicembre) dopo aver archiviato la depressione che lo scorso anno lo aveva costretto ad andare in scena in forma ridotta.

In fondo, già poter contare su un Salone - l'unico italiano iscritto nel calendario Oica, l'organizzazione mondiale dei costruttori automobilistici - non è un traguardo da poco, considerando che nel 2009 di rassegne automobilistiche ne sono state cancellate 9, tra cui Mosca, Zagabria, Amsterdam e Atene. E cinque nel 2010, tra cui Londra. Bologna invece ci riprova e si aggrappa a questo strano show che mischia spettacolo, belle ragazze, cofani lucidi e sgommate in pista. Inventato 35 anni fa, continua a piacere e a resistere alla crisi che sta decimando il mondo delle quattro ruote.

Con l'eccezione del gruppo Bmw e di alcuni giapponesi come Toyota, Mazda e Honda, questa edizione segna il ritorno di quasi il 90% del mercato, il che si tradurrà, secondo GL events che la organizza, in un giro d'affari di 971

milioni di euro ed un impatto sulle vendite di auto stimato nel 2% del fatturato annuo. Penalizzata dal calendario, stritolata com'è tra il Salone di Parigi di ottobre e quello di Ginevra a marzo, la rassegna motoristica bolognese quest'anno prova a farsi in quattro proponendo sotto lo stesso tetto della Fiera una rassegna per le auto elettriche, una per gli operatori del settore delle competizioni, una per i piloti che corrono sulle piste e una riservata alla classica esposizione dei nuovi modelli. Una formula caotica e a suo modo intri-

gante che porterà probabilmente il Motor Show a diventare itinerante a stagioni alterne. In futuro è quasi certo che negli anni pari andrà in scena a Bologna, mantenendo l'attuale schema, e negli anni dispari emigrerà per collegarsi a grandi eventi nazionali, come i 150 dell'unità d'Italia che si celebreranno nel 2011 a Torino, il Gran Premio di Formula 1 che nel 2013 potrebbe essere ospitato a Roma, e l'Expo di Milano nel 2015. Durante la trasferta, a Bologna il Motor Show sarà di scena solo con quella manifestazione pre-

valentemente sportiva sperimentata lo scorso anno. Altra novità di strategia è l'attenzione verso quei mercati emergenti che ancora non hanno un Salone dedicato all'auto e a cui la rassegna bolognese vuole proporre il suo sperimentato format che unisce l'esposizione delle vetture alla partecipazione attiva del pubblico con test e competizioni. L'esordio sarà a Doha a gennaio con il primo Motor Show del Qatar. Poi potrebbero seguire India e Brasile. Qualcosa insomma si muove, e non è poco. Un messaggio per i catastrofi-

sti. E per gli assenti, che - qui come altrove - quasi sempre hanno torto. Chi c'è invece ci crede ancora. Quest'anno otto marchi hanno voluto raddoppiare lo spazio espositivo per far toccare e guidare i propri modelli elettrici, intuendo la peculiarità del Motor Show dove anche quando non c'è moltissimo di inedito da vedere, c'è sempre molto da fare. Per il milione di visitatori attesi in 11 giorni è stato riprodotto un paddock da corsa, con otto aree esterne per provare in pista le auto e i dispositivi di sicurezza dell'Acì. Nell'ambito delle iniziati-

ve della Campagna sulla sicurezza stradale "Sulla buona strada" invece il Ministero dei Trasporti avrà uno stand dove si può trovare materiale informativo e un medico che effettuerà dei controlli oculistici e test finalizzati all'ottenimento dell'idoneità psicofisica per il rilascio o rinnovo della patente di guida.

Tornando alle prove, la novità più interessante è la grande area coperta di 8.000 metri quadrati, realizzata in collaborazione con Enel all'interno del padiglione 30. In pratica è stato riprodotto un piccolo percorso cittadino dove i visitatori potranno guidare tutte le auto elettriche in arrivo sul mercato italiano. Dalla Nissan Leaf alla Fiat 500, dalla Citroen C-Zero alla Smart.

Investimento azzardato? Forse, ma i numeri possono confortare, almeno nel medio periodo: le stime più ottimistiche prevedono che il 10% delle auto circolanti nel 2020 saranno a batteria. E un milione di italiani - secondo un'indagine Eurisko - hanno dimostrato interesse per l'auto elettrica. Ma quasi nessuno c'è mai salito a bordo. «Organizzare il Motor Show - spiega Giada Michetti, amministratore delegato di GL events Italia - significa produrre un evento: uno spettacolo che dura undici giorni. Abbiamo fatto una scelta precisa, di marketing: spettacolarizziamo il mercato dell'auto per renderlo accessibile al grande pubblico. E la nostra Electric City rientra in pieno in questo contesto». Auguri allora: il Motor Show ne ha bisogno, l'automobile ancora di più.

**971**

milioni di euro: è il giro d'affari stimato che genera il Motor Show secondo gli organizzatori

**35**

gli anni che compie il Salone di Bologna che inizia oggi e resterà aperto al pubblico fino al prossimo 12 dicembre

**47**

le novità automobilistiche esposte per la prima volta: 6 le anteprime mondiali e 5 quelle europee

**9,4%**

il calo di immatricolazioni di auto a fine 2010 rispetto ad un anno fa previsto dal Centro Studi Promotor (il mercato dovrebbe chiudere con 1.955.000 vetture nuove vendite)

**21**

euro (gratis per i bambini sotto i 6 anni) il costo del biglietto d'ingresso al Salone che si svolge nel quartiere fieristico del capoluogo emiliano



**NISSAN LEAF: L'AUTO DELL'ANNO PER LA PRIMA VOLTA È A ZERO EMISSIONI**

Nissan Leaf è stata eletta "Car of the Year 2011" con un totale di 257 punti superando per soli nove punti l'Alfa Romeo Giulietta, a quota 248 e la Opel Meriva, terza con 244 preferenze. La giuria di "Car of the Year" è composta dai 57 più importanti giornalisti provenienti da 23 Paesi europei e ha riconosciuto che Nissan Leaf è un'assoluta novità nello scenario delle auto elettriche. Leaf, la prima auto a "emissioni zero" prodotta in serie su larga scala e offerta ad un prezzo di 35 mila euro, ha battuto i 40 veicoli contendenti alimentati da motori convenzionali e si è aggiudicata il più importante riconoscimento del panorama motoristico. È la prima volta nei 47 anni di storia di questa competizione annuale, che tale premio venga assegnato ad un'auto elettrica. Secondo Carlos Ghosn, presidente di Nissan Motor Co.: «Questo premio conferma che la Nissan Leaf, pioniera in materia di emissioni zero, è un concorrente credibile rispetto alle vetture tradizionali in materia di sicurezza, performance, spaziosità e maneggevolezza. Riflette anche il ruolo di Nissan quale marchio innovativo con una chiara visione del futuro del sistema dei trasporti, che noi definiamo mobilità sostenibile».

## L'auto si aggrappa al salvagente cinese

ricordando il difficile momento che sta attraversando il mercato dell'auto, ha affermato che nel 2010 gli ordini di nuove vetture saranno a quota 1,75 milioni, che corrisponde a 600 mila vetture in meno rispetto allo scorso anno. «Il che equivale - ha proseguito Filippini - a meno 11 miliardi di fatturato e meno 2 miliardi di Iva». Riguardo invece alle immatricolazioni, il direttore generale dell'Unrae stima per fine 2010 un mercato da 1,9 milioni di vetture, in calo del 9,7% rispetto al 2009, che corrisponde a 200 mila immatricolazioni in meno. Eppure, secondo il presidente del Centro Studi Promotor Gian Primo Quagliano, i

concessionari si stanno abituando alla crisi e, dopo un 2009 disastroso, si stanno attrezzando ad affrontarla. «L'indicatore di fiducia che noi elaboriamo ogni mese - ha detto - era in caduta libera fino a marzo, ma da aprile sta recuperando». Meno ottimista è sembrato il vicepresidente di Federauto, l'organizzazione che riunisce i concessionari italiani, Oreste Ruggeri che ha rilevato come questo sia «il terzo anno che i concessionari

lavorano in perdita». Il presidente dell'Acì, Enrico Gelpi si è invece soffermato sulla leva fiscale che «si può usare da subito per facilitare l'introduzione di tecnologie che consentono di ridurre i consumi di carburanti e le emissioni inquinanti, differenziando gli oneri sulla base dell'efficienza energetica e del livello di emissioni». Per Gelpi «è inoltre matura una riforma dei tributi che gravano sui veicoli, rimodulandoli

secondo il principio del "pay for use", ricalcolando il bollo auto, in attesa della sua abolizione, come una tassa di circolazione da versare secondo i chilometri effettivamente percorsi». Infine, per il presidente dell'Acì, «non appena sarà possibile bisognerà aprire una nuova fase di incentivi statali, ridando slancio al processo di ottimizzazione del parco veicolare». In questo clima di incertezza, la rassegna di Bologna non si fa mancare comunque la sua carrellata di auto da vedere e toccare. Tra gli esordi più attesi quello europeo della Range Rover Evoque 5 porte e le due anteprime mondiali della Opel: la nuova Antara e la nuova Corsa. Volkswagen sfilata con la nuova Passat, Audi con la A7 Sportback, Ford con la nuova Focus e la nuova Fiesta RS WRC, Hyundai con il trio Genesis Coupè, i10 e Santa Fe, Volvo con la S60 e la V60, Peugeot con la 508, Ssangyong con la Korando, e Kia - in anteprima nazionale - con due nuove versioni diesel dello Sportage. Forte la presenza dei costruttori cinesi, con la Bubble e la Great Wall in passerella europea, mentre la DR presenterà due esordi mondiali, tra cui la DR1 elettrica che si va ad aggiungere alle numerose vetture ad emissione zero presenti. Per citarne alcune, il concept Peugeot EX1, anch'esso in anteprima mondiale, la Audi A1 e-tron, la Seat lBe, le Renault Concept Car DeZir e Twizy, la Mitsubishi i-Miev e l'eco-scooter della Smart.

DA BOLOGNA GIAN PIERO PIAZZA

**C**auto ottimismo, ma occorrerà dire grazie ai Paesi emergenti. Sostenere che solo l'ex "terzo mondo" può salvare l'automobile non è del tutto esatto, ma pare assolutamente verosimile. È questo il pronostico più diffuso degli operatori del settore all'apertura del Motor Show di Bologna. «A fine anno la produzione mondiale di automobili tornerà intorno ai livelli pre-crisi del 2007 quando ammontava a 69,9 milioni di vetture, ma cambierà la distribuzione geografica»: lo ha detto nel convegno "Auto un mercato in crisi, un futuro da organizzare" organizzato dall'Uiga, il vicepresidente dell'Oica, nonché presidente dell'Anfia, Eugenio Razelli, precisando come la ripresa sarà guidata soprattutto da Cina, India e Brasile, mentre l'Europa occidentale «dovrà ancora soffrire». Infatti, dai 16 milioni di vetture prodotte in quest'area, nel 2007, nel 2009 si è scesi a 12 milioni e a fine 2010 si raggiungeranno i 12,9 milioni. Un miglioramento che però non permetterà all'Europa dell'Ovest di recuperare i livelli pre-crisi, mancando all'appello circa 3 milioni di vetture. E il trend non cambierà nel 2011 quando, secondo le stime Oica, la produzione di auto sarà sugli stessi livelli del 2010. Al convegno organizzato dall'Unione italiana dei giornalisti dell'auto, era presente anche il direttore generale dell'Unrae, Gianni Filippini che,