

DA MILANO  
PALO CICCARONE

**È** una caduta che non si riesce ad arrestare, un calo continuo di vendite e immatricolazioni auto che stanno mettendo in ginocchio il settore e chi lavora in questo mondo. L'ultimo allarme arriva da Filippo Pavan Bernacchi, presidente di Federauto, l'associazione dei concessionari d'auto italiani. «Ad agosto come tutti sanno le vendite delle autovetture sono calate del 19,27% rispetto ad un anno fa. Ma la verità è più grave, perché secondo le stime del nostro osservatorio, per quanto riguarda le vendite ai privati, dato non inquinabile dalle "chilometri-zero", la flessione è stata addirittura del 29%. Un altro risultato fortemente negativo che si aggiunge a quello dei mesi precedenti, e che proietta il 2010 a perdere sul 2009 circa 400.000 vetture. Se poi lo confrontiamo con il dato del 2007, perderemo 800.000 vetture. E le prospettive per il 2011 sono terribili...».

**«Possibile che la "colpa" di questa situazione sia solo nella mancata erogazione degli incentivi da parte del governo?»**

«Siamo tornati alla situazione di gennaio 2009, per cui se ci avessero chiesto a suo tempo se gli incentivi andavano bene, visto come li hanno erogati avremmo detto subito di no. In un mercato in crisi non si può drogare le vendite un anno, con punte del 120-130 per cento e poi l'anno dopo cadere a meno del 70 per cento. Gli incentivi andavano dati e poi rimossi gradualmente».

**Un errore politico dunque?**  
«Quando il presidente Berlusconi e il ministro dell'epoca, Scaiola, avevano anticipato gli incentivi, nella gente si era

## L'auto annaspa e chiede aiuto

### l'intervista

**Pavan Bernacchi, presidente dell'associazione dei concessionari italiani: «Il calo delle vendite reale in agosto è stato di 10 punti percentuali in più di quanto annunciato. Solo nel nostro settore bruciaci 15 mila posti di lavoro»**

creata aspettativa, per cui molti non hanno acquistato l'auto subito. Poi gli incentivi non ci sono più stati e con la situazione economica attuale, la gente non spende soldi. L'auto è il secondo bene più costoso dopo la casa per le famiglie italiane, ridare fiato all'economia, con tassi di crescita di 2 punti, come chiesto anche dalla Marcegaglia, presidente di Confindustria, ci permetterebbe di risalire la china. Ma per farlo bisogna creare fiducia nel mercato, dare delle prospettive alle per-

### I NUMERI

**19,3%** è il calo percentuale delle immatricolazioni di auto registrato in agosto rispetto allo stesso mese dell'anno passato. Il mercato, con 68.718 vetture vendute, ha toccato il livello più basso degli ultimi 17 anni. Considerando il buon risultato del primo trimestre dell'anno (+23%) in scia alla coda degli incentivi del 2009, il 2010, secondo la stima del Centro Studi Promotor, dovrebbe chiudersi con un calo complessivo del 12% (1.900.000 vetture immatricolate).

**77%** sempre nello scorso mese di agosto sono stati 229.022 i trasferimenti di proprietà di auto usate (+8,71% rispetto ad agosto 2009). Il volume globale delle vendite di autovetture ha dunque interessato per il 23% auto nuove e per il 77% auto usate.

sone che devono acquistare vetture e ora non lo fanno». **Fino a che punto questa crisi è solo colpa del governo e non delle stesse Case automobilistiche, che sotto certi aspetti ci hanno anche lucrato?**  
«Le Case hanno fatto la loro parte, tanto che oggi la concorrenza delle offerte ha portato al paradosso che certe auto costano meno oggi di quanto non lo fossero con gli incentivi statali. E una questione psicologi-

ca per la gente: anche se piccolo, il contributo invoglia. Anche se grosso, lo sconto non attira oltre il dovuto». **Resta il fatto che i concessionari stanno perdendo soldi e lavoro...**

«Molti saranno costretti a chiudere i battenti; nel 2010

**I rimedi proposti da Federauto al governo: «Nuovi bonus pluriennali per svecchiare il parco auto incentivando le vetture a Gpl e a metano E una politica che riallinei la tassazione delle vetture aziendali a quella degli altri paesi europei»**

verranno bruciati 15.000 posti di lavoro diretti nelle concessionarie che, ricordo, occupano 178.000 persone e da sole fatturano il 6% del Pil italiano. È giusto ricordare che anche lo Stato introiterà circa 2 miliardi di Iva e altre imposte in meno. Ma sta subendo gravi danni l'intero sistema paese perché nell'auto lavorano da 700.000 a 1 milione di persone, e anche dal lato Costruttori si bruceranno decine di migliaia di posti di lavoro nella produzione diretta, nell'indotto e nella commercializzazione. Eppure, mi dispiace

ce dirlo, il problema sembra non interessare nessuno, Governo in primis».

**Non è che anche il comportamento scorretto di qualche concessionario abbia influito nella disaffezione della clientela? O siete tutti al di sopra di ogni sospetto?**

«Diciamo che un concessionario deve rendere conto a una Casa, rispettare degli standard. Un venditore di auto ha interesse a vendere e basta. Per cui a fronte di 5.000 concessionari, ci sono 30 mila venditori: i primi devono rispettare regole, contratti e standard, gli altri si muovono con l'agilità che vogliono».

**Resta un punto importante: perché si devono comprare per forza auto nuove? Mica ce lo ha ordinato il medico...**

«Stiamo compromettendo un traguardo importante verso lo svecchiamento del parco circolante che si tradurrebbe in vetture meno inquinanti e più sicure. A beneficio della collettività con la riduzione delle malattie legate alla qualità dell'aria. Chiediamo quindi, ancora una volta, una politica per agevolare le vetture a Gpl e metano, a basso impatto ambientale, e azioni volte a ridurre la pressione fiscale completamente starata rispetto agli altri paesi europei, nei confronti delle vetture e dei veicoli commerciali delle aziende. Aziende che in questo momento di difficoltà hanno ridotto il rinnovamento dei loro parchi».

### Volkswagen

**Più lunga e più larga, capace come un furgone e comoda come una berlina, la terza generazione della classica monovolume tedesca si rinnova offrendo cinque, sei o sette posti e il dispositivo Start&Stop. Prezzi da 30.150 euro**



La nuova Volkswagen Sharan, disponibile nelle concessionarie a partire da ottobre

## Con Sharan la famiglia conquista lo spazio

DI GIAN PIERO PIAZZA

**L** nome, Sharan, ha un suono familiare da ormai quindici anni: quando apparve per la prima volta nel 1995 stampigliato sul portellone della vettura che identificava subito l'interesse di chi aveva l'esigenza di spostarsi in automobile con familiari al seguito. Comoda, spaziosa, di dimensioni generose ma tutto sommato gestibile anche nel traffico urbano e favorita dalla peculiarità di poter trasportare senza restrizioni cinque persone e una montagna di bagagli, quella monovolume targata Volkswagen divenne il modello più venduto della sua categoria sul mercato tedesco, conquistando anche da noi un discreto consenso. In soldoni, Sharan è stata la monovolume finora prediletta da oltre 600.000 clienti, di cui 30.000 italiani. La strategia di casa Volkswagen, azienda di lunga esperienza nella produzione di monovolume, è stata quella di sottopor-

re la Sharan a un continuo aggiornamento per far sì che rimanesse sempre al passo con i tempi. Nel 1996 la prima serie si evolve con l'introduzione del motore a sei cilindri a trazione integrale, quattro anni dopo arriva la seconda generazione con interni rinnovati e proiettori più potenti. Nel 2003, infine, le migliori si estendono ai propulsori con l'adozione di innovativi motori turbodiesel. Nel 2010, la svolta. Sharan di terza generazione è una vettura di concezione completamente nuova, una monovolume grande con piccoli consumi, appena 5,5 litri di gasolio ogni 100 km nella versione 2.0 TDI da 140 cv. Ma l'arma vincente è la consistenza delle sue dotazioni. Più lunga di 22 cm rispetto al modello precedente, la nuova Sharan, grazie ai suoi 4,85 metri, può disporre di un abitacolo a cinque, sei o sette posti, ha una zona bagagli con volume di carico fino a 2.430 litri, 33 vani portaoggetti, la carrozzeria di una robustezza ai vertici del proprio seg-

mento, 7 airbag, ESP e climatizzatore di serie, un enorme tetto panoramico, il dispositivo start&stop che spegne e riavvia da sé il motore durante le soste forzate, il freno di stazionamento elettrico, le porte posteriori scorrevoli, i sedili della seconda fila con schienale a inclinazione regolabile e ripiegabili con un semplice gesto, i seggiolini per bambini integrati e non ultimi i pneumatici Continental autostigillanti che consentono di proseguire la marcia in caso di foratura. Fra gli equipaggiamenti a richiesta, il nuovo Park Assist che permette di effettuare automaticamente il parcheggio anche "a pettine". La nuova Sharan, con la sua linea filante realizzata dal designer italiano Walter de' Silva e la posizione di guida bassa e di impronta sportiva sarà disponibile dai primi di ottobre in tre allestimenti, tre motorizzazioni turbo benzina e diesel (tutte Euro 5) con potenze da 140 a 170 cv, con prezzi a partire da 30.150 euro.

### LA NUOVA EX 3.0



**Oltre la qualità, i numeri. Infiniti scopre il diesel**

DI FERDINANDO SARNO

**N**ata per il mercato americano nel 1989, da allora la Casa che rappresenta il brand di lusso di Nissan, ha venduto più di un milione e mezzo di unità fra Suv, crossover, berline e coupé. Numeri importanti, soprattutto per un costruttore giovane, con poca storia alle spalle, ma che fa della qualità tecnologica e del gusto estetico i suoi cavalli di battaglia. Le vetture Infiniti sono molto belle, affidabili, sicure e prestazionali. Ed è per questo che... costano. Ma il gioco vale la candela, soprattutto adesso che il giovane costruttore ha a disposizione, per il modello Infiniti EX, un nuovo motore diesel (il primo in assoluto), quello che in sostanza farà vendere qualche vettura in più. Sì, perché l'Italia non è l'America, dove la stragrande maggioranza delle auto sono a benzina. Da noi, senza diesel, non si va da nessuna parte. Secondo Ado Fassina, ad dell'omonimo Gruppo che in pochi anni è riuscito a far conoscere il marchio Infiniti nel nostro Paese, «ora che abbiamo anche questo splendido V6 3 litri diesel diventiamo competitivi al cento per cento». Il motore, sviluppato dall'alleanza Renault-Nissan, ha a disposizione ben 238 CV e 550 Nm di coppia, e permette di abbinare consumi soddisfacenti (8,5 l/100 km nel misto e 224 g/km di CO2) a performance di tutto rispetto (221 km/h di velocità massima). È un diesel ma sembra una benzina, tanto è silenzioso e potente. Già nella versione base (49.800 euro), la Infiniti EX30d ha come primo equipaggiamento un efficace e preciso cambio automatico a 7 rapporti, trazione integrale, sensori di parcheggio, cerchi in lega, Cruise Control e un notevole impianto audio.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

### Alla fine l'Alfa andrà a birra

**L'**ultimo "rapimento" riguarda Giovanni Perosino, 46 anni, appena prelevato in Fiat da Volkswagen e nominato capo della comunicazione e del marketing del Gruppo. A Wolfsburg troverà Walter de' Silva, responsabile dello stile del gruppo tedesco, e Luca De Meo, oggi capo del marketing Volkswagen, ma fino al 2009 in Fiat con numerose mansioni, tra cui la direzione di Alfa Romeo. La colonia italiana attratta dalla birra si ingrossa al termine di un'estate iniziata con la clamorosa acquisizione di Italdesign di Giorgio Giugiaro, che d'ora in avanti lavorerà per realizzare gli ambiziosi piani di espansione del Gruppo tedesco, deciso a diventare il primo costruttore al mondo entro il 2018. La migrazione dei cervelli automobilistici italiani troverà il suo inevitabile coronamento con il passaggio di Alfa Romeo alla stessa Volkswagen. A Torino smentiscono da mesi, ma alla fine accadrà. Per la semplice ragione che sarà un affare. Per tutti. (A.C.)

## Ecco la Volvo che piace pure ai pedoni

**D**i lei si può dire che è nata per essere provocante, sia fisicamente che sul piano emotivo ma nonostante il suo conturbante fascino, sa sempre mantenere le promesse. Siamo parlando, è chiaro, di un'automobile, un'elegante forma senza vita propria che tuttavia per un insieme di fattori del tutto straordinari risulta dotata di anima. L'eccezione a quattro ruote con sentimento aggiunto è la nuova Volvo S60, vettura dal design sportivo ed emozionale che le deriva soprattutto dal dinamismo che sa trasmettere al primo impatto. Novità assoluta, è la prima Volvo a quattro porte con carrozzeria da coupé progettata per contrastare la spietata concorrenza nel segmento delle auto grintose di lusso. Interni di qualità elitaria e design di tipica matrice scandinava affinato per conferire un'impronta di sconcertante modernità, la nuova S60 è equipaggiata con un telaio realizzato attraverso l'esplorazione di territori finora ignoti in casa Vol-



La nuova Volvo S60

vo, l'ideale compromesso in chiave avveniristica per ottenere il massimo comfort di marcia possibile. Sulla Volvo S60 - in vendita con prezzi compresi tra 32.900 e 50.100 euro - le soluzioni all'avanguardia sono profuse a piene mani, basti citare il sistema di controllo avanzato della stabilità, un dispositivo munito di un nuovo, rivoluzionario sensore che misura l'inclinazione laterale della vettura individuando qualun-

que tendenza allo sbandamento con notevole anticipo e facendo intervenire l'impianto frenante per correggere opportunamente la traiettoria. Ma l'applicazione tecnologica che conferisce alla S60 una dotazione artificiale di profonda umanità si chiama "Pedestrian Detection", sofisticato e finora esclusivo sistema di unità radar accoppiato a una videocamera che fino a 35 km orari è in grado di evitare la collisione con un pedone. Più concretamente, in una situazione di emergenza, il guidatore sente dapprima un segnale sonoro seguito da una luce intermittente proiettata su uno speciale display collocato oltre il parabrezza. Se l'uomo non reagisce e rischia di investire il pedone, la macchina provvede autonomamente a frenare l'auto fino a immobilizzarla. Unica nota dolente, l'utilissimo dispositivo salva-pedone è offerto a richiesta con un supplemento di 1.800 euro.

Gian Piero Piazza