

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Il fallimento del Superbollo

Doveva portare nelle casse dello stato 168 milioni di euro, e invece è costato al fisco 140 milioni di mancati introiti. È il disastroso bilancio del "Superbollo" che le associazioni della filiera dell'auto hanno tracciato in una lettera inviata al Ministero dell'Economia e delle Finanze, in cui chiedono di «abolire la dannosa e controproducente sovrattassa, che sta penalizzando l'erario, il mercato dell'auto e il suo indotto». Il balzello che da gennaio 2012 grava per 20 euro al kW sulle vetture con potenza superiore ai 185 kW, non solo ha affossato la vendita di auto di lusso (-35% contro il -19,8% del mercato nel suo complesso) ma ha innescato anche altri effetti, come la proliferazione di «falsi leasing» di auto con targa straniera (e conseguente mancato pagamento di IVA, bollo, IPT, multe), che sfuggono al redditometro, e rendono difficili i controlli su strada. Numeri, non opinioni. Ma da noi, i primi si guardano e basta. E con le seconde spesso si fanno le leggi, e non si ammettono i fallimenti.



L'approfondimento

Tra ipotesi di trasferimento della produzione all'estero e successive retromarce, continui rinvii sullo sbarco negli Usa e il progetto Giulia di cui si sono perse le tracce, un marchio glorioso del made in Italy si regala un nuovo modello di forte immagine ma non adeguato per riconquistare il cuore del grande pubblico

DI ALBERTO CAPROTTI

Il cartello all'ingresso del centro alle porte di Milano recita: "Arese-città dell'automobile". Ma la scritta è la sola cosa che rimane della storia di uno dei principali poli industriali italiani, dove dagli anni '60 e fino al 2000 sono stati costruiti i più celebri modelli Alfa Romeo.

Dopo la chiusura degli studi di progettazione delle auto e dei motori trasferiti a Mirafiori, Fiat nei giorni scorsi ha dato l'addio definitivo alle attività produttive sull'area, con l'apertura di una procedura di mobilità per gli ultimi 79 dipendenti del Centro Stile, già in cassa integrazione da due anni. Sul perimetro di un milione e 600mila metri quadrati restano il call center Fiat e il Museo Alfa Romeo (chiuso dal 2011), ed è in programma la costruzione di un centro commerciale, un grande parcheggio per il polo di Expo 2015 e un quartiere residenziale che prenderà il posto degli stabilimenti dismessi.

Il marchio Alfa ha solo traslocato, certo. Ma l'abbandono definitivo di Arese che ne cancella la memoria, coincide con uno dei momenti più enigmatici della sua storia. Quella dello stabilimento alle porte di Milano è stata infatti una leggenda fatta di innovazione nel mondo dell'auto, con il lancio e la costruzione di storici modelli esportati in tutto il mondo, fino a quando non si è arrivati alla completa dismissione delle attività produttive, con il trasferimento delle linee a Mirafiori e a Cassino.

Il futuro (ma anche il presente) resta ondivago, almeno quanto le dichiarazioni di Sergio Marchionne, amministratore delegato del gruppo Fiat-Chrysler, che lo scorso luglio dopo aver detto che in Italia «le condizioni industriali rimangono impossibili», aveva ripetuto di avere «le alternative necessarie per realizzare le Alfa ovunque». Poi la retromarcia di metà settembre, quando lo stesso Marchionne ha annunciato che i modelli del Biscione «non saranno mai costruiti all'estero», almeno fino a quando lui rimarrà al vertice del Gruppo. Ma il problema ora non è quello di «dove produrre», semmai «cosa» produrre e con quali investimenti.

Disperso chissà dove il progetto Giulia, le uniche certezze sul futuro dell'Alfa Romeo sono legate alla 4C che debutta in questi giorni e la Spider da progettare insieme alla Mazda (oltre all'erede della 166, mai ufficializzata, da costruire a Grugliasco sulla piattaforma della Maserati Ghibli), pronte a cercare spazio in un segmento monopolizzato dalle Case tedesche. Tutti questi modelli

LA DEBUTTANTE

LA 4C, SPORTIVA SENZA MEZZE MISURE TORNA UNA COUPE DA SOGNO

Non ci sono mezze misure. La nuova Alfa Romeo 4C in arrivo in questi giorni in concessionaria, è un'auto progettata per la pura emozione. Due posti secchi, motore centrale, trazione posteriore e 240 Cv che lanciano la 4C da 0 a 100 km/h in 4,5 secondi. Purosangue italiana tutta da guidare la 4C, che segna il ritorno del marchio nel mondo delle coupé

sportive leggere, è assemblata con cura impeccabile nella fabbrica Maserati di Modena. La bellezza del design si spiega da sé, con linee e stili ispirati all'Alfa Romeo 33 Stradale del 1967, forse la più bella coupé di tutti i tempi. Le forme dei quasi 4 metri di carrozzeria, pura aerodinamica con coefficiente Cx 0,35, imbrigliano un "cuore" Alfa Romeo 4 cilindri da 1.750 cc a iniezione diretta, con turbocompressore. «La 4C nasce dalla nostra passione per le sfide impossibili - dice Mauro Pierallini, capo dello sviluppo prodotto europeo Fiat - e dalla volontà di unire due concetti di automobile teoricamente in conflitto: la supercar senza compromessi e il desiderio realizzabile». A renderla tale, il prezzo di listino che parte da 54.300 euro: un sogno comunque per pochi.



La nuova Alfa Romeo 4C, prodotta in 3.500 esemplari l'anno e in vendita con prezzi a partire da 54.300 euro

L'Alfa non ride Aspetta Romeo

hanno in comune la trazione posteriore, elemento tecnico rimpianto per anni dagli appassionati del marchio, che ora diventerebbe parte della strategia del ritorno dell'Alfa ai piani alti del settore "premium". Il piano annunciato è ancora oggetto di discussione, ma dovrebbe prevedere la cancellazione di tutti i modelli a trazione anteriore di segmento B e C, non dando quindi eredi dirette alle attuali MiTo e Giulietta, che proprio in questi giorni si rifanno il trucco con un leggero restyling. Al loro posto potrebbero poi arrivare due berline sportive (segmento D ed E) e due Suv, che potranno giovare delle sinergie con Maserati, Chrysler e Dodge - come conferma Automotive News Europe - per rispondere a BMW e Mercedes nel loro terreno d'elezione, con piattaforme e organi meccanici condivisi.

L'Alfa Romeo, a partire dal 2015, spera così di raggiungere il target di 300 mila veicoli all'anno previsto da Marchionne, con modello capaci

di generare importanti margini e ricostruire un'immagine sportiva e di alta qualità ispirata ai successi del passato.

Questa però è solo teoria, perché Alfa si porta appresso lunghe e mai risolte stagioni di annunci, buone intenzioni, e programmi sempre rimandati. Da quanti anni ad esempio si sente parlare dello sbarco dell'Alfa in America? E soprattutto: come si può sostenere di puntare a vendere 300 mila unità entro il 2016 mentre la realtà dice di appena 35.175 vetture vendute in Europa nei primi sei mesi del-

l'anno, con un calo del 33,1% e del 29% in Italia? Anche per questo, operazioni come quella della 4C, splendido esercizio di stile, utile però solo a mantenere una posizione di facciata (appena 3.500 l'anno gli esemplari della nuova supercar che andranno in produzione), testimoniano le capacità innegabili del marchio, ma anche la scarsa volontà di investire veramente sul mercato con idee e prodotti di larga scala.

È pur vero che il crollo del mer-

cato dell'auto a livello italiano ed europeo (gli unici terreni su cui Alfa Romeo è presente) è stato così forte e prolungato che gli ingenti investimenti necessari per un profondo rinnovamento dei modelli, difficilmente sarebbero stati premiati da vendite adeguate. E anzi, avrebbero forse scavato nei conti della Fiat voragini analoghe a quelle con cui devono oggi fare i conti la tedesca Opel e le francesi Renault, Citroën e Peugeot. Ma è anche un fatto innegabile, purtroppo, che a listino oggi Alfa Romeo offre due soli modelli: la MiTo (debutto nel 2008) e la Giulietta (2010). Nessun altro marchio al mondo in cinque anni ha fatto di meno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ingresso dell'Alfa Romeo di Arese in un'immagine d'archivio, quando ancora lo stabilimento produceva le auto del marchio

la nuova Subaru

Outback Lineartronic, il cambio nel cambio

DI GIAN PIERO PIAZZA

Nulla di nuovo all'apparenza, se non qualche lieve modifica. Rispetto alla quarta generazione del 2008, la Subaru Outback nella rivisitazione 2014 che si appresta a debuttare sul mercato, si diversifica per la griglia anteriore, gli specchietti retrovisivi esterni e i cerchi in lega di nuovo disegno. Anche la strumentazione a effetto elettroluminescente, la plancia in colore nero satinato e il computer di bordo sono cambiati, ma la vera novità consiste nell'introduzione del cambio "Lineartronic" sulla versione diesel. Come dire che questo crossover rialzato da terra quanto basta per poter affrontare con la massima disinvoltura anche lo sterrato e il fuoristrada non estremo, è la prima vettura al mondo a essere equipaggiata con un 2.0 diesel a cilindri contrapposti orizzontali, il cosiddetto "boxer", abbinato a un cambio a variazione continua. La differenza, nei confronti di un tradizionale

cambio automatico, sta nella straordinaria fluidità di funzionamento in totale assenza di sbalzi e di una sconcertante linearità, al punto da richiedere un minimo di asseffazione. Per fortuna, per chi ama la guida sportiva, quando si pigia sull'acceleratore si inserisce automaticamente la modalità "manuale" a 7 marce predefinite che restituisce il piacere di guida. Cinque comodissimi posti, l'eccezionale insonorizzazione, ben 526 litri di volume minimo per i bagagli e un'aderenza al suolo in ogni condizione di marcia propiziata dalla portentosa trazione integrale Subaru sono i pregi di questo imponente veicolo lungo 4,79 metri che tuttavia risulta più tozzo, datato e spigoloso rispetto all'armoniosa maestosità della "sorella" Legacy. La Outback diesel Lineartronic è disponibile in tre livelli di allestimenti con prezzi a partire da 35.990 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Subaru Outback Lineartronic

la nuova Skoda

La Rapid Spaceback va a caccia di giovani

DI FERDINANDO SARNO

“Operazione svecchiamento. È questo l'obiettivo dichiarato della nuova Rapid Spaceback, la due volumi che, a partire da novembre, debutterà nelle concessionarie Skoda. Da una parte, sfruttando soprattutto la scia del successo della Yeti, dovrà convincere gli italiani che il brand non è più (e da tempo ormai) da "ex Unione Sovietica" e dall'altra avrà il compito di conquistare una clientela più giovane. «Con la nuova Rapid Spaceback vogliamo convincere le giovani famiglie - spiega Donato Bochicchio, dal 2011 direttore di Skoda Italia - Ecco perché puntiamo sul design, sulle dimensioni compatte, sulla sicurezza, su una gamma motorizzazioni efficienti e su un rapporto qualità/prezzo molto concorrenziale».

Per quanto riguarda il design, la vettura è ispirata all'ottimizzazione intelligente e semplice di spazi e funzioni, e richiama gli elementi caratteristici della versione berlina. Il punto di forza? Il grande tetto panoramico in vetro, disponibile in opzione (740

euro, non pochi ma - potendo - ne vale la pena). Dal punto di vista delle dimensioni, la vettura è davvero compatta: è lunga 4.304 mm, larga 1.706 mm, alta 1.459 mm, ha il passo di 2.602 mm e la capacità del bagagliaio che va da 415 a 1.380 litri (con i sedili posteriori completamente ribaltati); come posizionamento, quindi, si inserisce fra la Fabia e la Octavia. La sicurezza, attiva e passiva, è firmata Volkswagen e le 5 Stelle EuroNCAP sono una garanzia assoluta. Per quanto riguarda le motorizzazioni, al lancio la nuova Rapid Spaceback (nei tre allestimenti Active, Ambition e Elegance) sarà disponibile con tre motori benzina (più prestazionali) e tre diesel (da crociera), abbinabili ad un cambio manuale a 5 o a 6 rapporti e all'automatico DSG a 7 rapporti. Siamo d'accordo, infine, sul dichiarato buon rapporto qualità/prezzo: il listino, infatti, parte da 16.260 euro e arriva a un massimo di 22.400 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Skoda Rapid Spaceback