

Poco Motor e molto Show Bologna ritrova il suo Salone

Dopo lo stop del 2013 torna, da sabato 6 al 14 dicembre, "il" Motor Show di Bologna, con quel "il" volutamente aggiunto, proprio per indicare che l'unica rassegna fieristica dedicata all'auto in Italia resta, al momento, questa. Nessuna anteprima di prodotto comunque: Bologna riparte con l'unica formula che sembra possibile da noi, mischiando cioè motori e spettacolo (con netta prevalenza di quest'ultimo), a conferma che purtroppo le auto, da sole, qui non sono in grado di reggere lo show. Ecco allora 11 padiglioni, 10 aree esterne per i test drive, una grande arena per gli sport motoristici e le esibizioni, e soprattutto un imponente programma di eventi musicali. In totale saranno 19 le case produttrici presenti: Abarth, Alfa Romeo,

Audi, Citroen, Ferrari, Fiat, Honda, Jaguar, Jeep, Lamborghini, Land Rover, Maserati, Nissan, Pagani, Porsche, Seat, Smart, Skoda e Volkswagen, in alcuni casi in esposizione statica, oppure nelle aree test drive, o in entrambe le modalità, ma anche nell'ambito di Innovaction, un percorso interattivo "dentro" e "intorno" all'automobile, per presentare al pubblico come la tecnologia renda l'auto sempre più sicura, sostenibile, personalizzata, divertente e connessa.

Nel corso della presentazione Giada Michetti, ad di GL events Italia che gestisce e organizza anche questa volta il Motor Show - oltre ad aver ricordato il lavoro fatto in un anno complicato, «con tante difficoltà legate alla situazione del Paese, al mercato automotive che, nonostante sia in leggera ripresa si assesta ancora a -40% rispetto ai livelli pre-crisi», ha difeso il valore di questo format, «sempre innovativo, coinvolgente ed esperienziale». Poi, sul fatto che si tenga a Bologna (dopo che

è saltato l'annunciato contro-show a Milano dall'ex patron del Salone, Alfredo Cazzola) ha concluso: «Come potrebbe essere il Motor Show in un altro posto?». Cinque i grandi temi che caratterizzeranno l'edizione 2014 (ingresso 16 euro in prevendita on-line): oltre alla presenza delle case automobilistiche, ci sarà un'area dedicata all'innovazione tecnologica, poi la Route Motor Show (un percorso che si snoda attraverso la passione per l'automobile toccando temi come la

cultura e la tradizione), il Motorsport, con un programma di eventi nell'area 48 e il Paddock party, una serie di eventi musicali che per la prima volta permetteranno di vivere il Motor Show «fuori orario». Presenti i Musei Ferrari, di Maranello e di Modena, con modelli di auto classiche e contemporanee in un grande stand rosso Ferrari interattivo per il pubblico: i visitatori avranno infatti la possibilità di cimentarsi in una prova cronometrata valida per il campionato Museo Ferrari Formula 2014. La MotorSport arena, vero e proprio circuito, ospiterà esibizioni e gare di diverse discipline motoristiche. Gran finale, sabato 13 e domenica 14, con il ritorno del "Memorial Bettega", che metterà in scena la classica sfida tra grandi protagonisti del volante. (A.C.)

L'approfondimento

Famiglie, fisco, sicurezza, ecologia: la deducibilità del 10% del costo delle vetture nuove sarebbe un vantaggio comune Nordio (Unrae): «Benefici effetti pure sui costi sociali» Ecco come e perchè

DI ALBERTO CAPROTTI

Qualche mese fa il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi - dimostrando un attivismo in tema di auto del tutto insolito per questo e i precedenti governi - dopo aver tentato far passare l'aumento del bollo in cambio della soppressione dell'Ipt, annunciò di avere nel mirino, insieme alla collega Federica Guidi (Sviluppo economico), un piano di defiscalizzazione, sul tipo di quello applicato all'edilizia, allo scopo di svechiare e rilanciare il parco automobilistico italiano. Da allora nulla si è più saputo, ma il tema della detraibilità di parte dei costi dell'acquisto di un'autovettura resta assolutamente d'attualità. Almeno sino a quando qualcuno non riesca a spiegare perchè non vada in porto un provvedimento assolutamente vantaggioso per tutti, casse dello stato comprese.

Massimo Nordio, presidente dell'Unrae, l'associazione che rappresenta i marchi esteri in Italia, è tornato in queste ore a ribadire la necessità di un aiuto da parte del governo alle famiglie italiane che, a causa della crisi, hanno dovuto rinunciare all'acquisto dell'auto nuova ma che, non potendone fare a meno per gli spostamenti quotidiani, sono costretti a circolare con vetture vecchie, pericolose ed inquinanti. La detraibilità di parte dei costi d'acquisto dell'auto «potrebbe essere la versione 2.0 degli 80 euro di Renzi, cioè il proseguimento ideale del provvedimento sugli aiuti alle famiglie», spiega Nordio.

Secondo i calcoli dell'Unrae, un piano quadriennale di deducibilità di una parte del costo di acquisto di una vettura creerebbe vendite aggiuntive per 300 mila unità e, solo nel primo anno, di 100 mila nuove auto. Cifra che porterebbe nel 2015 ad una crescita dell'8% del mercato, che passerebbe quindi dagli 1,4 milioni previsti a 1,5.

La ricetta proposta dalle case estere è semplice: dare la possibilità alle famiglie di detrarre dalla dichiarazione dei redditi il 10% del costo dell'acquisto di un'auto nuova con emissioni fino a 120 g/km di CO2, fino ad un massimo di 2.000 euro in 4 anni, e la contestuale rottamazione di un'auto Euro 0, 1 o 2. «Riteniamo che una simile manovra - ha precisato il presidente dell'Unrae - possa essere molto vantaggiosa anche per l'erario. A fronte di una copertura finanziaria di 64 milioni di euro nel primo anno, equivalenti al 5 per mille investito dallo Stato per le ristrutturazioni delle abitazioni nel 2013, stimiamo man mano un maggior gettito Iva capace di generare un flusso positivo di 22 milioni di euro in 4 anni».

Il piano Unrae permetterebbe anche di recuperare circa 1.000 addetti nei settori della di-



Un'auto ricoperta di prato è ovviamente un gioco estetico, ma un provvedimento che favorisca le vetture ecologiche pare ancora un sogno (foto Ansa)

L'auto detraibile Un affare per tutti

stribuzione e dell'assistenza, mentre la conseguente riduzione di incidentalità legata al rinnovo del parco auto delle famiglie, porterebbe ad un minor costo sociale di oltre 77 milioni di euro. Inoltre la rottamazione delle auto più vecchie farebbe risparmiare circa 400 mila tonnellate di CO2 in 4 anni.

L'età media delle auto sulle nostre strade oggi è di 9,5 anni: nel 2006 era di 7,5, pertanto in soli 7 anni si è incrementata di 2 anni. Lo svechiamento dell'enorme parco circolante ante Euro 3 (circa 10 milioni di vetture, il 28% del totale in Italia) dovrebbe essere considerata un'emergenza. «Il rinnovo del parco porterebbe effetti benefici sulla sicurezza, anche in termini di costi sociali, e sull'ambiente. Quindi, merita un posto nell'Agenda del Paese», sottolinea Nordio.

Per il presidente dell'Unrae, il tema «non è trovare le risorse ma decidere politicamente di redistribuirle, stabilendo una volta per tutte che l'auto è un settore cardine per l'Italia, che produce occupazione e ricchezza, e prevedendo misure che invertano il trend di 3,9 punti di contributo al Pil persi in 5 anni».

A supporto della proposta, una recente ricerca del Censis giunge alle stesse conclusioni:

l'urgenza cioè di rinnovare il parco circolante italiano, che è uno dei più vecchi d'Europa ed emette ogni anno circa 22,5 milioni di tonnellate di CO2. Con la rottamazione a favore di modelli più moderni ed ecologici, spiega il Censis, le emissioni si ridurrebbero di 12,2 milioni di tonnellate. Inoltre auto nuove e più sicure determinerebbero una riduzione della mortalità per incidenti stradali del 7,8% circa.

Ma non è questo l'unico «affare per tutti» relativo al mercato della mobilità che giace inespugnabilmente arenato nei cassetti del governo. Dopo essere stato approvato mesi fa in Commissione Finanze infatti, si è poi fermato in Commissione Bilancio anche il «Pacchetto Auto» proposto da Daniele Capezzone, presidente della Commissione Finanze della Camera. Un progetto articolato in tre punti: tre anni di esenzione dal bollo per le auto nuove, abolizione dell'Ipt e innalzamento, dal 20% al 40%, della deducibilità dei costi delle auto aziendali, quelle che oggi, nonostante tutto, trainano la ripresa. In sintesi, con la proposta Capezzone, chi acquista un'auto nuova non pagherebbe il bollo per ben tre anni (addirittura per 5 anni, in caso di auto «verde»). Trascorso questo tempo, varrà la logica del «più inquinati,

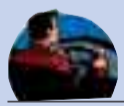
più paghi», con una tassa commisurata alle emissioni. In più, in questo secondo caso solo per i veicoli ecologici, si fa salire al 40% il livello di deducibilità per le auto aziendali. Tutte misure che possono dare ossigeno al settore, ben più concrete dei tanti inutili «tavoli» che fino a oggi sono stati organizzati sui problemi dell'automobile.

Il provvedimento, peraltro in grado di generare cassa per lo Stato (grazie all'aumento delle vendite e quindi all'aumento del gettito Iva), sarebbe comunque coperto, «anzi copertissimo», a detta di Capezzone «avendo peraltro io fornito al Governo non una, ma diverse ipotesi di copertura».

L'abolizione del bollo è solo una goccia di sollievo rispetto al mare delle vessazioni a cui l'automobilista è sottoposto. Ma sarebbe un segnale confortante in un sistema che da troppi anni punisce il contribuente automobilista e un settore fondamentale per l'economia del Paese. Che - tanto per rendere l'idea - nel 2013 ha versato nella casse del Fisco 70,5 miliardi di tasse, il 6,3% in più in cinque anni, a fronte però di un mercato che contemporaneamente è crollato del 40%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Il tempo dei copioni

Pare una Range Rover Evoque. Invece è una Land Wind, marchio cinese che l'ha clonata, chiamandola X7 (altro plagio, qui preventivo, visto che è la sigla che Bmw darà a un suo prossimo modello). I cinesi hanno il vizio di copiare, ma in campo automobilistico è una regola fin dalla Great Wall Peri del 2006, che imitava (in brutto) la Panda. Ora la Land Wind ha scelto il copia-incolla di uno dei modelli più riusciti e desiderati sul mercato: costerà circa 18 mila euro, un terzo dell'originale. Ovviamente Range Rover non ha gradito, annunciando causa per plagio e concorrenza sleale. Ma finché i cinesi si accontenteranno di copiare (male), il pericolo è relativo, e limitato ai mercati dove le "patacche" possono piacere. Il dramma vero sarà quando proveranno invece a fare (bene) prodotti originali, che altri costruiscono a costi folli. Allora, forse, rimpiangeremo il tempo dei copioni.

Volkswagen

Dopo 7 generazioni e 2,4 milioni di vetture vendute da noi, l'icona tedesca resta la più amata dagli italiani



La settima generazione della Volkswagen Golf

DI FERDINANDO SARNO

Sette generazioni, oltre 30 milioni di unità vendute nel mondo, di cui 2,4 in Italia dove tutt'ora c'è un parco circolante di 600.000 vetture. È quarant'anni portati benissimo. Ha ragione Andrea Calcagni, direttore Marketing di Volkswagen Italia, nel definire la Golf semplicemente "Un'icona". Soprattutto se si pensa che nel lontano 1974, anno in cui debuttò, la Golf fu lanciata con la pesantissima eredità di bissare il successo del mitico Maggiolino.

Così, Volkswagen Group Italia, per festeggiare questo importante compleanno, ha organizzato la giornata "Golf Parade" nella quale, ha esposto le 7 meraviglie una a fianco all'altra. La prima Golf uscì dalla catena di montaggio di Wolfsburg il 29 marzo 1974 e fu disegnata dal "nostro" Giorgetto Giugiaro. Nel 1976 la famiglia si allargò con l'arrivo della GTI, della GTD e della versione Cabrio. La 2ª generazione viene lanciata nel 1983 e per la prima volta debuttano l'ABS,

servosterzo e trazione integrale. La Golf III (1991) apre una nuova era nel campo della sicurezza grazie all'introduzione delle cinture di sicurezza, degli airbag frontali e al lancio del primo motore 6 cilindri.

Con la Golf IV (1997) diventa di serie l'ESP, debuttano la trazione integrale 4Motion, i motori a iniezione diretta FSI e, nel 2003, il rivoluzionario cambio a doppia frizione DSG. Con la Golf V arrivano le 5 stelle EuroNCAP, il DSG a 7 rapporti e, nel 2006, il TSI, il primo motore a doppia sovralimentazione (turbo + compressore volumetrico). Quella di VI generazione (2008), oltre ad essere la prima Volkswagen disegnata da Walter De Silva, è ricordata per il motore TDI passato al common rail. La settimana infine, debutta invece nel 2012 e si contraddistingue per essere la vettura con la gamma più completa in assoluto: benzina, diesel, metano, elettrico, ibrido plug-In. All'interno di questa gamma, la piacevole sorpresa, quella che rappresenta il giusto compromesso fra passato, presente e futuro, è la Golf TGI

BlueMotion (da 18.900 euro) a metano, con un'autonomia complessiva di oltre 1000 km. Con i suoi 110 CV, infatti, va che è una meraviglia e consuma davvero pochissimo tanto che, nel nostro test, dopo aver fatto il pieno con soli 14 euro, siamo riusciti a viaggiare per 310 km. Ciò significa che con 1 euro abbiamo percorso ben 24,2 km. La particolarità è rappresentata dal fatto che la Golf TGI "obbliga" il guidatore a viaggiare sempre e solo a metano, tranne nel caso in cui rimanga "a secco". Solo in quel caso, infatti, l'alimentazione passa in automatico a benzina (passaggio che avviene senza strappi) con la quale si viaggerà fino al prossimo rifornimento di metano quando, sempre in automatico, si tornerà a viaggiare a metano. Il tutto senza penalizzare accelerazione e velocità mentre, per quanto riguarda posizione di guida, visibilità, finiture, infotainment, dotazioni di sicurezza, comfort, sterzo, freni e sospensioni, beh, anche la TGI è pur sempre, e a tutti gli effetti, una Golf.

© RIPRODUZIONE RISERVATA