

## L'evento

Si apre oggi a Torino quella che è diventata la più partecipata rassegna italiana dedicata ai motori. Ingresso gratis e tanti eventi che coinvolgono tutta la città

ALBERTO CAPROTTI  
INVIATO A TORINO

Un parco splendido a fare da contenitore, la bella tradizione dell'ingresso gratuito, l'orario prolungato fino alle 24, l'intuizione di coinvolgere tutta la città trasformandola in un Salone diffuso. Sono gli ingredienti che rendono perfetto il menù di Parco Valentino, la rassegna torinese dedicata all'automobile che nata come una specie di scommessa è arrivata alla sua quarta edizione, con un format che si è consolidato, piace alle case produttrici, punta sulla sostenibilità e sulla passione per le supercar. La promessa, anche quest'anno, è di vivere la «grande festa dell'automobile italiana» come la descrive il presidente del Salone, Andrea Levy. La formula in realtà è semplice: rendere le manifestazioni dedicate ai motori più accessibili e vicine alla gente è l'unico sistema per rivalutarle, specie in un momento difficile come questo con i Saloni tradizionali in costante declino. Quello di Torino invece promette di portare dall'inaugurazione di questa mattina - alle ore 9.30 con la presenza di Danilo Toninelli, nuovo Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - e fino a domenica 10 giugno almeno 700mila persone grazie alla presenza delle principali case automobilistiche, il Gran Premio finale e alcune novità, dalla tensostruttura dedicata alle concept car agli eventi a tema nelle principali piazze e alle parate organizzate dai club.

Il design e la passione per le supercar resta uno dei tratti distintivi di Parco Valentino: nella struttura allestita tra i viali del parco - oltre ai modelli stradali più recenti di tutti i marchi - saranno esposti anche i prototipi del passato, per un viaggio ideale tra i modelli più iconici della storia mondiale dell'automobilismo, espressione della creatività e del genio dei designer: Lamborghini Miura, Lamborghini Countach di ASI Bertone, GTZero e Brera Prototype di Italdesign, Zonda HP Barchetta di Pagani, Ferrari Mythos, Ferrari Sergio, Lancia Florida II del 1957 e Sigma Grand Prix del 1969 di Pininfarina, Codatronca di Spada-concept, RUF RK Spider e Porsche Moncenisio di Studiotorino. Se l'anno scorso il Salone di Torino dedicato all'auto aveva celebrato i 70 an-



L'esposizione delle vetture all'interno del Parco Valentino

# 200 40

Il Gran Premio Parco Valentino di Torino concluderà domenica mattina il Salone con 200 supercar e auto classiche di pregio di collezionisti e club che sfileranno da Piazza Castello alla Reggia di Venaria.

Oltre 40 i brand presenti a Torino. Tra gli altri Jeep, che svela in anteprima europea il restyling della Renegade, e Peugeot che mostra per la prima volta in Italia la sua nuova 508.

## DA SAPERE

**Fino a domenica dalle 10 alle 24  
Ecco dove, come e chi partecipa**

**Dove e quando.** Da oggi a domenica si svolge la 4ª edizione del Salone dell'Auto di Torino Parco Valentino, l'esposizione statica all'aperto, lungo i viali dello splendido Parco del Valentino, con apertura ogni giorno dalle ore 10 e orario prolungato fino alle 24.

**L'ingresso gratuito.** Alcuni eventi cittadini legati al Salone saranno accessibili solo con biglietto elettronico gratuito, scaricabile dal sito ([www.parcvalentino.com](http://www.parcvalentino.com)). In particolare i possessori del biglietto gratuito potranno assistere alla Grande Esposizione dei Prototipi nel Cortile del Castello del Valentino e nell'area dedicata in Viale Mattioli.

**Sconti e convenzioni.** Il biglietto elettronico gratuito del Salone dà diritto a importanti vantaggi: sconto 30% per viaggi andata e ritorno con Trenitalia per tutti i visitatori che utilizzeranno il treno per raggiungere Torino fino all'11 giugno; ingressi a tariffa ridotta nei più importanti musei della città; sconti e omaggi negli esercizi commerciali convenzionati.

**I marchi presenti.** Oltre 40 i brand che parteciperanno alla 4ª edizione: Abarth, Alfa Romeo, Aston Martin, Audi, Bentley, BMW, DR, Ferrari, Fiat, GFG Giugiaro, Hyundai, Honda, IED Torino, Italdesign, Jaguar, Jeep, Kia, Lancia, Land Rover, Lexus, Maserati, Mazda, McLaren, Mercedes-Benz, Pagani, Peugeot, Pininfarina, Porsche, Renault, Scaglione, Seat, Skoda, Smart, Spada, Spice-X, Stola, Studiotorino, Suzuki, Tesla, Touring Superleggera, UP Design, Volkswagen, Volvo e la collezione ASI Bertone

# A ruote nude nel Parco

## Salone Valentino, l'automobile fa festa all'aperto

ni della Ferrari, quest'anno tocca a Porsche, con un'area dedicata in piazza Castello, un calendario fitto di appuntamenti e una parata in programma l'8 giugno. Piazza Vittorio sarà invece un'area dedicata al Made in Italy con lo spazio Ferrari, il primo evento delle vetture Dallara su strada e i brand principali espressione dell'industria italiana dell'auto. Il cortile del Castello del Valentino poi sarà riservato a 50 modelli della storia di Italdesign e del genio di Giorgetto Giu-

giaro, dalla Fiat Panda alla Volkswagen Golf, con Mini, Maserati 3200, Alfa Romeo Brera e Audi TT. Piazza San Carlo sarà la sede della seconda edizione del Focus auto elettriche e ibride, tra sabato e domenica. I modelli delle case automobilistiche saranno a disposizione dei visitatori per capire meccanismi, gestione e utilizzo delle vetture, per avvicinare il domani al presente del mercato automobilistico. Sono in tutto un migliaio le supercar e le vetture speciali

attese in città nei giorni del Salone, ma Torino ospiterà anche un meeting dedicato a Tesla con 50 vetture attese da tutta Europa e una conferenza. In calendario inoltre anche la parata di 30 Bmw i8 (ibride). Di sicuro impatto scenico la "Supercar Night Parade" organizzata per questa sera: a partire dalle ore 20 molte personalità del mondo automotive daranno vita a una passerella per le vie cittadine di splendidi modelli. In particolare, i presidenti e gli amministra-

tori delegati di alcune delle 44 tra Case e dei Centri stile presenti al Salone si metteranno alla guida dell'auto più rappresentativa del proprio brand, precedentemente esposta all'interno del Cortile del Castello del Valentino. Un'occasione unica per ammirare vetture sportive e storiche quali Porsche, Ferrari, Lamborghini, McLaren, Maserati, Pagani, Mercedes-Benz AMG, BMW M series, Audi RS, Aston Martin, Bentley, Rolls Royce, Jaguar e Lotus.

## La prova/Opel Insignia, viaggio nello spazio per la grande "stradista"

Esistono automobili fatte per essere guidate, più che per essere guardate. Esprimono lo spirito di chi bada al sodo ma al tempo stesso non si accontenta del minimo, e non ha la voglia né magari le possibilità di svenarsi per acquistare una vettura che essenzialmente gli serve per spostarsi e lavorare. Infine, soprattutto, sa valutare il giusto rapporto tra prezzo e qualità.

Chi si riconosce in questo tipo di acquirente, potrebbe prendere in considerazione per la sua prossima scelta la Opel Insignia Grand Sports Tourer, l'ammiraglia del marchio tedesco da poco passato sotto l'ala francese del Gruppo Peugeot-Citroën. Noi abbiamo provato la versione 2.0 litri CDTI da 170 CV, una "stradista" di lungo corso, non solo per le dimensioni che sfiorano i 5 metri per 1,86 in larghezza ma anche per lo spazio generoso che offre internamente, e per la vocazione tipicamente da viaggiatrice che esprime. Rispetto al modello che ha sostituito pochi mesi fa, l'Insignia Grand Sports Tourer è cresciuta anche nel bagagliaio (minimo 560 litri) e ha guadagnato un aspetto più dinamico grazie al frontale "schacciato" e la linea del tetto molto spiovente nella parte posteriore. Esteticamente, è vero, non colpisce granché. Ma questo, per chi ama essere più che apparire, è addirittura un pregio. Insieme al suo saper atteggiarsi a station wagon senza fronzoli ma con molti contenuti, a partire dalla sicurezza. La versione Innovation da noi guidata ha di serie lo Start&Stop (non fulmineo in realtà alla riaccensione), la frenata di emergenza con riconoscimento anche dei pedoni, l'avviso di uscita involontaria dalla corsia di marcia e ovviamente l'OnStar, il sistema che chiama e fa arrivare i soccorsi automaticamente in caso di incidente che Opel ha adottato per prima e già da quasi tre anni sulle sue vetture.



Molto confortevole grazie alle sospensioni elettroniche FlexRide (in opzione a 1.050 euro), facile da guidare e precisa nello sterzo, la più grande delle Insignia si muove a suo agio in autostrada e quando deve macinare tanti chilometri, mentre gli ingombri notevoli e il lunotto posteriore che non regala grande visibilità penalizzano parecchio l'uso cittadino. Razionali e sobriamente eleganti gli interni. Sotto al cofano infine il 2.0 a gasolio è vivace e potente, anche se non silenziosissimo, mentre i consumi sembrano più che discreti: circa 16 km/litro in media nel nostro test, che arrivano a 18 km/l nei tratti fuori città. La Grand Sport Tourer è a listino da circa 35.500 euro, meno di alcune sue dirette concorrenti (Volkswagen Passat e Peugeot 508 SW) e molto meno delle più blasonate Audi e Bmw pur offrendo poco di meno. (A.C.)

Test, notizie e approfondimenti nella sezione Motori vai sul sito [www.avvenire.it](http://www.avvenire.it)

## L'auto e il nuovo governo L'elettrico e gli incentivi Forse qualcosa si muove

«Mi hanno fatto piacere le parole di Sergio Marchionne che ha annunciato l'investimento di Fca di 9 miliardi di euro sull'auto elettrica: è un cambio di strategia che accoglie senza ironia e senza polemiche. Vorrà dire che potremo collaborare sugli investimenti per arrivare al milione di auto elettriche...». Quanto detto dal ministro del Lavoro, Luigi Di Maio, e più in generale la nascita del governo Conte, portano con sé una novità non di poco conto per l'automobile, almeno stando al contratto di governo che parla per la prima volta di "priorità" per gli incentivi per le auto ibride ed elettriche. Era dal 2013, all'epoca del governo Monti, che non si vedeva nulla di nuovo sul fronte incentivi, e anche allora si trattò di uno stanziamento di appena 70 milioni di euro in tre anni, esauriti in pochissimo tempo.

In particolare il governo Lega-M5S, almeno nelle dichiarazioni, punta a trovare i fondi per "favorire l'acquisto di un nuovo veicolo ibrido ed elettrico a fronte della rottamazione-vendita di un mezzo con motore endotermico". Per la prima volta viene valutata anche l'ipotesi di incentivi per interventi di retrofit per veicoli a combustione interna. Il contributo all'acquisto, ancora non specificato nel valore e nei metodi di calcolo, dovrà però essere aggiornato (quindi ridotto) sulla base di una non meglio precisata "diminuzione dei prezzi internazionali delle vetture elettriche". Insomma, a guidare questa visione per lo sviluppo di una mobilità più sostenibile c'è la regola europea (e ora anche italiana) del "chi più inquina, più paga". Ma come funziona questo principio in altri Paesi della Ue quando si tratta di acquistare un'auto nuova e pagare la tassa di proprietà? Il sistema più equo, anche se complesso, sembra essere quello della Francia, dove si parte con una tassa all'acquisto fondata sullo schema bonus/malus in base alla CO2 emessa allo scarico: entro i 129 g/km non si paga nulla, mentre al crescere della CO2 si può arrivare a pagare 10.500 euro di sovrattassa (malus). Il bonus è invece riservato alle auto elettriche (o con meno di 20 g/km di CO2) con 6.000 euro di incentivo all'acquisto cui si può aggiungere un bonus alla rottamazione di 2.500 euro per un totale di 8.500 euro. Per chi rottama invece un'auto diesel pre 2001 o una a benzina pre 1997 è previsto un incentivo da 1.000 a 2.500 euro. (A.C.)

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Com'è Fiat-Chrysler senza Fiat e Chrysler

Domanda: «Visto che Fiat e Chrysler sono ormai due marchi ridimensionati e locali, perché non cambiare nome al Gruppo?». Risposta: «Provi a chiedere a Volkswagen se ha voglia di cambiare nome anche dopo il caso che ha combinato con il diesel...». Il curioso botta e risposta di venerdì scorso tra un giornalista americano e Sergio Marchionne durante la presentazione del nuovo piano industriale di FCA ha dimostrato almeno due cose. La prima è che gli anglosassoni hanno il dono della sintesi e spesso sono più bravi di noi ad andare al nocciolo delle questioni. La seconda è che il valore della suggestione (Fiat per la storia, Chrysler per l'America) ha evidentemente ancora grande importanza. O forse, più semplicemente che MARJ (Maserati-Alfa-Ram-Jeep) sarebbe un po' troppo femminile, e ARMJ un po' troppo battagliero. Mai dire mai però...