

Ribadito in un convegno a Torino

Primo obiettivo ridurre i consumi

ANDREA LIBERATORI

TORINO. Potenza del Millennio. Un titolo sull'auto del Duemila oggi attira l'attenzione. Ma se nel 1970, per fare un esempio, avete visto un titolo «Eco l'auto del 1970» avete letto l'articolo?

Millenarismo a parte, l'interesse per l'auto di un futuro ormai prossimo può trovare spiegazione in alcune cifre e in una coscienza ecologica che progredisce. Sulle strade del pianeta circolano oggi qualcosa come 600 milioni di auto. La produzione sfiora ormai un potenziale di 50 milioni ogni 12 mesi. Parliamo solo di autovetture, ma se pensiamo all'inquinamento da motori in genere, allora dobbiamo aggiungere camion, autobus, pullman, trattori, moto, motorini e via sommando.

In Italia circola poco meno di un veicolo ogni due abitanti, con tutti quei problemi di inquinamento, soprattutto urbano, di saturazione di ogni possibile area di sosta che ci deliziano ogni giorno lavorativo. In quelli di festa, clima permettendo, l'esercizio a quattro ruote disoccupa i centri urbani per invadere località marittime, lacuali, collinari o montane. Ripetendo affollamento, inquinamento (anche da rumore) che, pensate, al vorrebbero fuggire. E tracciamo il discorso sugli incidenti cui le cronache ci richiamano quasi ogni lunedì.

Questa realtà quotidiana genera, in maniera più o meno cosciente, un'attesa. La scienza, le tecnologie che così robustamente connotano l'epoca nostra, non possono disegnarci scenari meno sgradevoli? Meglio se a tempi brevi, magari per il fatidico Duemila?

Di questa attesa partecipava l'altra sera il pubblico che, al Museo dell'auto di Torino, ascoltava Paolo Scolari. Il responsabile della direzione tecnica della Fiat Auto parlava, appunto, della «vettura di domani». Fra gli obiettivi primari da conseguire egli collocava la riduzione dei consumi ovvero minor costo di gestione, minor inquinamento, minor dispendio di risorse energetiche.

Come pensano scienziati e tecnici di potersi dare veicoli più sobri? Ridurre l'attrito nell'aria con un miglioramento del coefficiente di penetrazione del veicolo, il famoso CX, è una via: parallelamente procedono gli studi sui materiali per ridurre il peso della vettura. E il pensiero quasi automatico, va ad alluminio e all'it. Ma subito incontra l'ostacolo costi. L'alluminio è caro e, almeno a tempi brevi, non è ipotizzabile una riduzione di prezzi. E gli all'it? Qui la strada appare sbarrata per i rischi ecologici che questi materiali compositi presentano.

Nell'auto di oggi la plastica occupa un posto già rilevante. Non molto tempo fa aveva dato un certo entusiasmo l'idea di rivestire un'auto tutta in materiali di questa famiglia. Sul fuoco di quegli entusiasmi i tecnici hanno gettato acqua. E Scolari non ha fatto eccezione. L'auto in plastica - ha ammonito - creerebbe grossi problemi ambientali. Quindi ghisa e acciaio - forse più leggeri - resteranno, anche fra alcuni anni, materiali-base per costruire auto.

Migliori le prospettive per il CX. Oggi siamo fra 0,28 e 0,30. Solo trent'anni fa eravamo a 0,50. In 5-6 anni si dovrebbero avere CX intorno allo 0,24. Altri progressi si attendono per un'auto più sicura, con largo impiego di elettronica. Il radar antinebbia non pare sia lontano. Particolare attenzione si dedica all'insonorizzazione. L'auto silenziosa evita stress e consente una guida nelle migliori condizioni.



Nell'impianto di verniciatura ad acqua della Opel di Bochum, le emissioni inquinanti vengono controllate e successivamente liberate nell'aria attraverso una ciminiera alta 99 metri, solo in parte visibile nella foto

General Motors Italia propone ai giovani la Corsa Pepsi ma intanto richiama l'attenzione sui problemi dell'inquinamento e sulle ricerche per ridurlo

Un 2000 con l'auto pulita

I marchi Opel e Pepsi accomunati in una serie speciale di cinquemila esemplari della Corsa: questa l'idea per l'estate della General Motors Italia. Ma accanto a questa trovata, realizzata per attirare l'attenzione dei giovani, tante idee e tante realizzazioni per rendere l'automobile più compatibile con l'ambiente. Anche in forza delle norme dello Stato della California sul'e emissioni.

FERNANDO STRAMBACI

RAPALLO. Un'idea per l'estate ma, soprattutto, tante idee per rendere l'auto sempre meno incompatibile con l'ambiente, nei dieci anni che ci separano dall'inizio del terzo millennio. Per illustrarle, la General Motors Italia ha invitato la stampa sul golfo del Tigullio, che fortunatamente non sembra recar tracce delle tonnellate e tonnellate di petrolio che si sono recentemente riversate in prossimità delle coste liguri.

L'idea per l'estate è piuttosto semplice: i giovani sono grandi consumatori di bibite gasate e di musica; diamogli dunque un'auto tutta per loro. E' nata così la serie speciale in cinquemila esemplari (a 3 e a 5 porte, con motori di 1 e 1,2 litri) della Opel Corsa Pepsi, che la G.M. Italia ha messo in commercio a prezzi che vanno da 11.399.000 a 12.615.000 lire chiavi in mano. La Corsa Pepsi è caratterizzata all'esterno dal logotipo Pepsi, accompagnato per tutta la lunghezza delle fiancate da note musicali, dai sedili anteriori in carattere e, soprattutto, da un impianto radio stereo a quattro altoparlanti compreso nel prezzo.

Più complicato il discorso su quanto la General Motors ha fatto ed intende fare di qui al

2000, anche se i filmati che hanno accompagnato le conferenze di Luca Apolloni Ghetti e di Patrizia Pasini - che della G.M. Italia sono i portavoce - hanno fatto pensare ad un ritorno all'Arcadia, tra concerti di uccelli, sciabordio di acque limpide e arcobaleni sempre più improbabili in un mondo alle prese con l'effetto serra.

Sta di fatto che, soprattutto negli ultimi dieci anni, l'industria automobilistica ha compiuto passi notevoli sulla strada del risparmio delle risorse energetiche e della riduzione dell'impatto sull'ambiente. Senza far riferimento alle auto-laboratorio e ai prototipi di studio della prima casa automobilistica mondiale, basti ricordare che una normale berlina Opel consuma oggi il 25 per cento meno di quanto consumasse soltanto sette anni fa, per capire quanto ciò contribuisca a rendere l'ambiente meno inquinato.

Ma non si tratta soltanto di riduzione dei consumi. Anche le emissioni inquinanti sono

diminuite grazie alla presenza sempre più massiccia dell'elettronica nelle automobili, che rende una berlina di oggi per certi versi simile ad una nave spaziale.

Alla G.M. hanno calcolato che un computer installato sulle loro automobili (e sportivamente sempre più improbabili in un mondo alle prese con l'effetto serra) può arrivare anche a 1 milione 200 mila istruzioni al secondo: il doppio della capacità di memoria del computer di navigazione e guida del progetto lunare «Apollo» e sei volte la sua velocità di calcolo.

E' proprio l'utilizzazione del computer, oltre che l'impiego di carburanti alternativi quali l'alcool e l'idrogeno e, accumulatore permettendoci, l'uso dei veicoli ad energia elettrica, che consentirà di ridurre a valori prossimi allo zero le emissioni nocive. Per intanto si la-

vorà sui catalizzatori (che in Italia sono presenti soltanto sul 7 per cento delle auto di nuova immatricolazione), anche perché lo Stato della California ha imposto norme e traguardi molto rigidi che prevedono che le emissioni di monossido di carbonio, per limitarsi ad un solo inquinante, siano ridotte a 7 grammi per miglio negli anni '92/'93, a 3,4 g dal '94 al '97, a 1,7 g nel '98 e a 0 g entro il 2000.

Così la G.M. entro il '94 utilizzerà catalizzatori che, posti molto vicino al motore, entreranno più rapidamente in temperatura. Nel '97 si avranno catalizzatori preriscaldati elettricamente. Nel '98 sarà la volta di motori funzionanti, grazie all'elettronica, con «carburanti variabili».

Per la G.M., che nel 1994 vivrà nel Michigan la produzione di una vettura elettrica derivata dal prototipo Impact e che avrà emissioni zero, il futuro è già cominciato. Da noi siamo ancora a discutere sulla validità dei catalizzatori e sulle targhe alterne.

Brillanti prestazioni della nuova BMW 318i «scoperta»

Cabriolet secondo tradizione

Continuano i festeggiamenti per i 75 anni della BMW. In Costa Smeralda si è perpetuata con la prova su strada della brillante 318i Cabrio (35.800.000 lire chiavi in mano) la tradizione delle vetture scoperte della Casa iniziata nel '28. Come tutte le BMW, anche questa decapotabile è catalizzata. Fra un paio di anni il «nuovo modello» sostituirà la Z1, da luglio fuori produzione.

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO

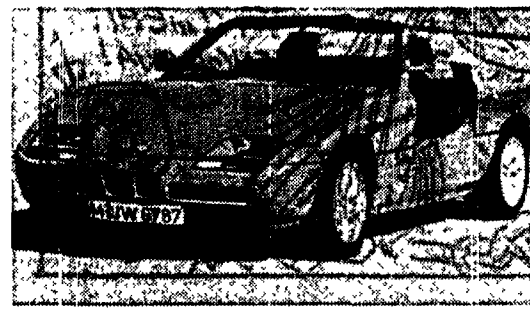
PORTO CERVO. Una sfilata di 318 invezione cabriolet, l'ultima «nata», tre superbi modelli di Z1, la «roster» che da luglio cesserà di essere prodotta; una potente moto K100 hanno fatto da cornice in Costa Smeralda ai festeggiamenti per i 75 anni della tedesca BMW. Il famoso marchio cominciò ad esistere nel 1916 come fabbrica di motori aeronautici (da qui il simbolo dell'elica stilizzata) e dal 1928 ha portato avanti, parallelamente allo sviluppo di berline e coupé, la sua filosofia dell'aria aperta. Si può dire che la BMW ha sempre avuto una cabriolet per ogni generazione. Per avere un modello completamente nuovo si dovrà attendere ancora un paio di anni, ma in attesa dell'evento la BMW non ha rinunciato a trasformare anche la 318i. La versione decapotabile, in commercio da pochi giorni al prezzo di lire 35.800.000 «chiavi in mano», si avvale del collaudato motore da 1796 cc che eroga una potenza di 115 cv a 5500 giri. E come tutte le BMW monta di serie la marmitta catalizzata a tre vie con sonda Lambda. La carrozzeria - come il telaio - è quella ben nota della 320, solo rinforzata e con «zone a cedi-

mento programmato» per garantire anche maggiore sicurezza passiva. I paraurti anteriori e posteriori sono costruiti in materiali «riciclati e riciclabili» anti-urto, indeformabili fino a 4 km/h. Piuttosto semplice anche il sistema di apertura della capote, a totale scomparsa nel vano posto dietro i sedili posteriori.

Ben accessoriata secondo lo stile della Casa con servosterzo, chiusura centralizzata e quattro alzacristalli elettrici, la 318i Cabrio offre un nutrito pacchetto di optional, tra i quali il sistema anti-imboccaggio Abs (lire 1.600.500). Peraltro, la vettura - provata sulle strade tortuose dell'entroterra sardo - ha buoni freni e una notevole stabilità in curva grazie alla parte posteriore molto appesantita, che risulta così «incollata ai terra». Brillante nelle risposte ai cambi di velocità, questa cabriolet servosassista è molto piacevole da guidare. Tutt'al più si potrebbe eccepire sullo sterzo un pochino morbido per una vettura capace di una velocità di punta di 187

km/h. La BMW Italia prevede di vendere nei prossimi dodici mesi circa 600 cabrio fra 318i e 320i (con motore sei cilindri; 38.600.000 lire il prezzo chiavi in mano) ad una clientela solo in parte affezionata BMW, nella quale spicca il 35% di acquirenti donne.

Cabrio che nasce, cabrio che muore. Da luglio, infatti, esce di produzione la Z1 - nata «per caso» da un passaggio di ingegneri BMW nel 1987 - che ha segnato una tappa importante nella storia delle «open air» tedesche. Vero e proprio spider ad alta tecnologia (basti dire che azionando un pulsante le portiere sollevabili scappano nei sottoporta) destinato inizialmente a non essere neppure prodotto in serie, la Z1 si avvia ad essere auto da collezione. Chi avesse la fortuna di possederne una (sono 8000 gli esemplari venduti a tutt'oggi) o di avere la considerevole cifra di 87 milioni e mezzo da spendere (!) può essere certo che il suo investimento si rivaluterà presto.



La Z1, splendida «fuoriserie» della BMW, esce di produzione

BREVISSIME

Polonia in fuoristrada. Nell'articolo sul raid «in 4x4 a caccia di...bisonti», mancava l'indirizzo dell'organizzatore: il Quadrifoglio, via Lombardia 7, 40139 Bologna - tel. 051/490426.

Stanley C. Gault presidente Goodyear. Già presidente della Rubbermaid Inc., succede ora alla carica che è stata di Tom H. Barrett, andato in pensione dopo 38 anni alla Goodyear.

165 anni di Ford Credit. La compagnia della Ford celebra in crescendo i suoi 65 anni di attività in Europa: 1.300.000 clienti e un volume d'affari di quasi 6 miliardi di dollari nel 1990.

Patrucco a capo della Fiat. Dopo l'acquisizione alla Finhelt, Carlo Patrucco è il neo presidente di Nolan e Opticos. Neo direttore generale e consigliere delegato è Alberto Casali.

Chi è chi in International. Esce l'edizione '91 della «enciclopedia del giornalismo specializzato e dell'auto», edita da Crisalide Press (via Brusuglio 66, 20161 Milano - tel. 02/6464663 - 66202333) e diretta da Bianca Carretto.

BMK Auto «distributore dell'anno». Per la seconda volta consecutiva l'importatore italiano è stato assegnato lo speciale premio della Mitsubishi.

Ritorna la mitica Vespa 50 Special



Protagonista indiscusso degli anni Sessanta, nelle prossime settimane tornerà sul mercato lo scooter più amato dagli italiani: la mitica Vespa 50 Special. La Piaggio, visto il gradimento di cui continua a godere lo scooter (recentemente è stata festeggiata la tremillesima Vespa 50, con Pamela Prati in veste di madrina, nella foto), ha infatti deciso di riproporre la 50 Special in serie limitata di 3000 esemplari numerati. Il «Vespin», come veniva definito, sarà sempre caratterizzato dalla solida scocca portante in lamiera, ruote intercambiabili, cambio sul manubrio e ruota di scorta sotto lo scudo di sinistra.

E Peugeot «lancia» a luglio il suo scooter SV 125

Peugeot Motocycle, filiale della Casa automobilistica francese, entra nel mercato degli scooter da 125 cc e sfida i costruttori italiani e giapponesi, leader assoluti. Il debutto avverrà a luglio con la commercializzazione del SV 125: motore Honda a due tempi, cambio automatico, freno anteriore a disco e una nuova sospensione anturto che - assicura la Casa - garantisce la stabilità del veicolo in caso di brusche frenate. Pesa 95 kg e dispone anche di sistemi di avviamento elettrico e accensione elettronica. Lo SV 125 in Francia costerà 16.500 franchi.



Motore 2 tempi e fibre ottiche per la Ford Ghia Zag

La Ghia Zag (nella foto) è il prototipo funzionante di vettura polifunzionale supercompatta, dotata di un inedito motore due tempi. Realizzato dall'australiana Crystal Engine in collaborazione con Ford, il due tempi, tre cilindri a iniezione, ha dimensioni e peso (-30 kg) inferiori al tradizionale 4 tempi. Interessante anche il risparmio carburante: circa il 20%. La Ghia Zag ha i sedili posteriori rimovibili e sul tetto, grazie ad un supporto retrattile, può caricare oggetti di grandi dimensioni. Inedito anche il sistema di illuminazione a fibre ottiche, con alloggiamento di lenti miniaturizzate sopra il paraurti anteriore.

Fisco: esente da fattura il ricambio in garanzia

La direzione delle tasse del ministero delle Finanze ha stabilito che le prestazioni di officina effettuate a favore del cliente totalmente in garanzia e senza percepire corrispettivo sono da considerarsi esenti dall'obbligo di fatturazione Iva. Nella nota diramata dall'Ansa si precisa che non sussiste l'obbligo del rilascio della ricevuta fiscale neppure quando la prestazione dell'officina «comporta cessioni di beni, parti o pezzi che vengono sostituiti nell'ambito delle stesse operazioni».

Autonoleggio Hertz: 30% di sconto con il biglietto Fs

Fino al 31 agosto prossimo qualsiasi biglietto delle Ferrovie dello Stato «vale» uno sconto del 30% sulle tariffe giornaliere a chilometraggio illimitato applicate dalla Hertz. Unica condizione è che il biglietto venga presentato all'atto dell'iscrizione all'autonoleggio presso le stazioni ferroviarie.

Milano espone «la storia» del design Pininfarina

Si inaugura oggi a Milano, nello spazio espositivo di Architettura, la mostra «Progetto e prodotto» che affronta globalmente le metodologie di progetto e di engineering del prodotto Pininfarina. Aperta al pubblico fino al 5 luglio, la mostra ordinata da Angelo Tiso Anselmi presenta una sintesi significativa degli ultimi 40 anni di lavoro della Pininfarina, uno spazio dedicato alla ricerca aerodinamica, e infine la documentazione di un «progetto esemplare» dall'ideazione alla costruzione in serie.

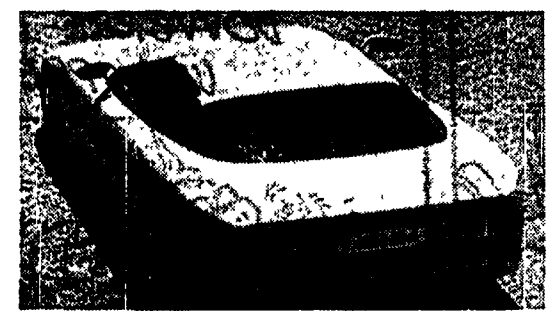
440 cavalli per il gran ritorno. Intanto i pullman Venturi, sportiva «su misura»

Nostalgia dei tempi andati, desiderio di confrontarsi con le regine del settore, Ferrari in testa. Il mondo delle Gran turismo ad alte prestazioni ritrova un marchio prestigioso. La Iso Rivolta ripropone la «Grifo», ovvero lo stesso nome della «GT» di trenta anni fa. Sarà costruita vicino a Bari, la sede sociale è a Modena, il polo tecnologico è diretto da Gianpaolo Dallara, costruttore delle omonime monoposto di F.1.

LÓDÓVICO BASALU'

BAOGIOVARA (Modena). Erano i tempi della Mura, mostro su quattro ruote voluto da Ferruccio Lamborghini per ridimensionare il prestigio delle solite Ferrari. Una delle tante sfide portate al costruttore di Maranello anche fuori dei campi di gara. Trenta anni fa iniziative di questo genere erano abbastanza numerose. Renzo Rivolta, un industriale

che aveva iniziato la propria attività a Genova nel 1939, come produttore di frigoriferi, scaldabagni e consimili, si era già fatto un nome in campo automobilistico. La sua azienda, trasferitasi a Bresso, vicino a Milano, compì il decisivo salto presentando al salone di Torino del 1953 l'Isotta, ovvero la capostipite delle macchine da città. La Bmw, su licenza



Ecco la Iso Rivolta «Grifo» che sarà in commercio dal 1994

della Iso dell'intraprendente Rivolta, ne costruì quasi duecentomila esemplari fino al '62. Perché non lanciarsi nel settore delle auto ad alte prestazioni?

«Noi padre presentò la prima Gran turismo in una villa del Settecento, nei pressi di Bresso - spiega Piero Rivolta -. Ora lo faccio altrettanto, ma vicino a Modena. E' l'avanzata di un sogno tenuto in piedi solo dai tanti club Iso sorti in giro per il mondo in questi anni. Questa che vedete nel giardino è la Grifo della nostra epoca. Entrerà in produzione nel 1994, ha sempre un motore General Motors con 440 cavalli di potenza, costerà quasi 300 milioni».

Sembra uno scherzo, ma è in realtà la conclusione di un calcolo programmatico di rilancio iniziato due anni fa. Bresso ora non c'entra più niente. La sede sociale è a Modena, presso una elegante villa settecentesca. Le macchine usciranno dallo stabilimento di Conversano, vicino a Bari, rilevato due anni fa e dove è già avviata una produzione di pullman di lusso. «Non avremmo mai potuto pensare ad una vettura sportiva senza queste certezze - spiega sempre Piero Rivolta -. A darmi una mano sono stati il mio vecchio socio Piero Sala e

i fratelli pugliesi Vinella, una famiglia con vasti interessi nel settore tecnologico, vetraio e metallurgico. Questi pullman, battezzati Isobus, montano motori Mercedes Benz e saranno commercializzati da luglio della stessa Casa tedesca». Insomma un bel business, all'interno del quale è intervenuto anche l'ingegnere Gianpaolo Dallara e la sua azienda nei pressi di Varano (Parma), che costruisce le omonime monoposto di Formula 1. Guarda caso lo stesso uomo che realizzò il telaio della Miura. «La Grifo, contrariamente alla tendenza più diffusa, ha il motore anteriore e la trazione posteriore - spiega lo stesso Dallara -. Questo perché abbiamo voluto tenere conto della tradizione Iso Rivolta, che ha sempre unito prestazioni e comfort. Guadagnando anche spazio per passeggeri e bagaglio. La carrozzeria la realizzeremo in casa, tutta in lega leggera: il motore di 5,7 litri Chevrolet è preparato dallo specialista americano Callaway, ha due turbo e una elasticità di marcia impensabile. Per ultimo il «start», ovvero colui che ha pensato al design. E' Marcello Gandini, già noto per altri due belle realizzazioni. «Di Grifo se ne produrranno, dal '94, 200 pezzi all'anno - ha concluso Piero Rivolta -. Sono un irrequieto, mi piace creare delle cose». Evidentemente, tanti anni passati in Florida non hanno ammorzato il suo spirito imprenditoriale.

Motors da 365 cavalli, comfort, stile, personalità. Ingredienti fatti propri anche dalla Grifo, modello nato l'anno successivo. Poi lo scorcere degli anni, la morte improvvisa, nel '66, di Renzo Rivolta, l'azienda presa in mano dal figlio Piero che costituì persino una squadra di Formula 1 con l'allora sconosciuto Frank Williams. Infine la crisi e la scomparsa definitiva del marchio Iso nel 1975.

FULVIO SCOVA

MILANO. Sarà difficile per un cliente entrare in un'auto salone ed uscire alla guida di una Venturi, esclusiva auto sportiva di fabbricazione francese presentata in questi giorni all'Autodromo di Monza. E questo non perché la Venturi non sia in commercio ma perché la sua fabbricazione viene realizzata solo su ordinazione: ogni modello è in realtà unico perché definito nei particolari in sintonia con le scelte, i gusti, gli stili del suo futuro proprietario; possono essere approntati allestimenti speciali e perfino le scelte dei toni delle vernici sono stabilite d'intesa con il cliente. Un ritmo di fabbricazione che è dunque in funzione degli ordini ricevuti con uno stock a terra praticamente nullo.

Vettura sportiva di grande prestigio (che non trascura accorgimenti pratici come i due cofani porta oggetti) la Venturi ha visto la luce solo cinque anni fa da un'idea, o da un colpo di follia come amano dire, di Claude Polrot e Gerard Crofroi che la presentano alla stampa nel maggio del 1986 e quindi, con un proprio stand, al grande pubblico del Salone di Parigi. Approdata nel nuovo stabilimento di Cholet, la Venturi ha percorso parecchia strada imponendosi come la sola fab-

brica francese di vetture sportive di prestigio: con il nuovo piano triennale di investimenti ci si propone di portare la capacità produttiva della fabbrica a quota 500 vetture. Idea guida dei progettisti coniugare eleganza, aggressività e prestazioni di tutto rispetto (direttamente sperimentate), un obiettivo che pare largamente centrato in tutti i quattro modelli attualmente disponibili: coupé e cabrio 190 cv con motore a 4 cilindri turbo da 1995 cc in grado di raggiungere una velocità massima di 225,7 Km/h e i coupé e cabrio 250 cv con motore V6 da 2049 cc accreditata di una velocità massima di 270 Km/h, e di un'accelerazione da 0 a 100 Km/h in 5,3 secondi e mille metri con partenza da fermo in 24,6 secondi. Tutte e quattro le versioni sono dotate di un telaio molto rigido e con sospensioni direttamente derivanti dall'esperienza maturata sulle piste di Formula 1: interni di gran classe con scocca interamente in cuoio cucito a mano e legni pregiati. La Venturi è importata nel nostro Paese dalla Oasis Italia e la rete ufficiale di concessionari, attualmente in via di definizione, prevede una quindicina di punti di vendita sul territorio nazionale.

Casa-venditore-cliente: un '93 più corretto

MILANO. Si fa tanto parlare di Mercato unico europeo, di scadenza del '93, ma quali conseguenze avrà sulla nostra vita e il nostro lavoro? La domanda se l'è posta anche l'Unrae che sabato a Milano ha organizzato un convegno sulla possibile «evoluzione del rapporto Costruttore - Concessionario - Consumatore. Molta la «carne al fuoco». A cominciare dalla discussione in corso nella Cee per disciplinare (entro fine anno) la responsabilità nei servizi che coinvolgerà anche i

circa 50.000 concessionari europei. Il prof Frignani - ordinario di Diritto comparato all'università di Torino - ha poi evidenziato le contraddizioni e le possibili modifiche dei regolamenti comunitari sulla distribuzione di autoveicoli e la libera concorrenza, in particolare per quanto riguarda le «modificazioni del territorio» e la «durata del contratto» che a tutt'oggi privilegiano la Casa costruttrice rispetto al concessionario. Per contro, il concessionario «dovrà

avere con il cliente un rapporto sempre più trasparente», ha sottolineato il prof. Volpato, docente universitario a Trento e Ca' Foscari di Venezia. Sinteticamente, si dovrà per esempio introdurre il principio della data certa nella consegna del veicolo nuovo (anche se le Case nicchiano e il concessionario o rivenditore ne approfitta, a volte, per vendere il modello più accessorizzato e costoso); il venditore dovrà sviluppare fantasia e creatività per instaurare fiducia intorno a sé e anche

per «educare» il cliente ad avere «più rispetto» della propria vettura; il pezzo di ricambio dovrà essere fornito davvero «just in time» («e il costruttore farà bene a rivedere i parametri di remunerazione della riparazione in garanzia in base ai reali costi per area»). Insomma un rapporto stretto e corretto, ove non siano tollerate «furtività» che creano soltanto il discredito della categoria. E un primo passo potrebbe essere proprio ciò che l'Unrae chiede da tempo: l'Albo dei concessionari.