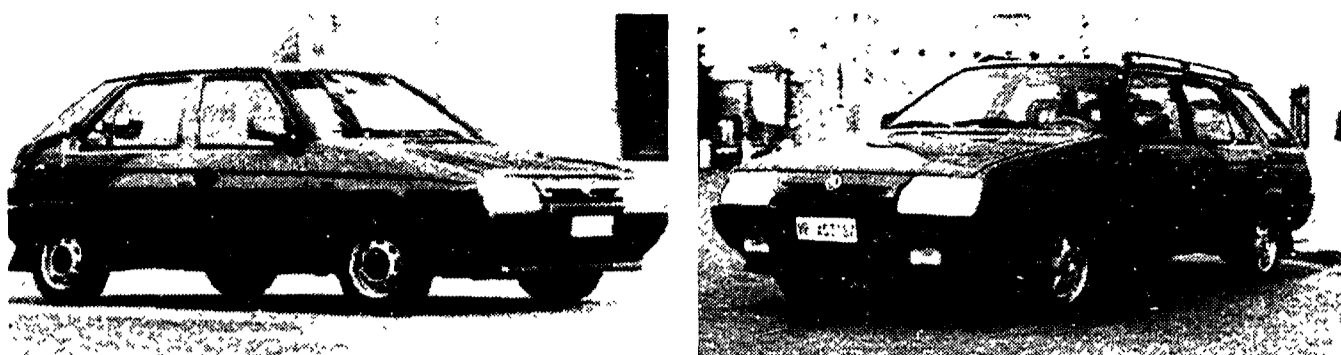


83.000 miliardi al fisco dalle tasche degli automobilisti

Che il Fisco ci tartassi lo sapevamo già, ma che addirittura prelevi attraverso il comparto della motorizzazione la bellezza di 83.000 miliardi, secondo le stime per il '93, è una sgradita sorpresa. Imposte e tasse varie in aumento nonostante il forte calo del mercato automobilistico. Al primo posto i carichi fiscali sui carburanti. E naturalmente a farne le spese è il solito cittadino.

Il Fisco ha sempre visto nella motorizzazione una inesauribile fonte di entrate. È questo l'amaro commento finale dell'associazione nazionale dei costruttori (Anfia) alle cifre ufficiali del carico fiscale che grava sull'intero settore della mobilità privata. Reso ancora più pesante dal momento congiunturale negativo dell'industria automobilistica. A quasi 83.000 miliardi di lire ammontano infatti le tasse che, secondo le stime, l'automobilista italiano pagherà quest'anno, pari al 18,2% dell'intero gettito fiscale. Il contributo versato alle casse dello Stato nel 1992, riferisce la nota dell'Anfia, è stato di 69.670 miliardi. L'incremento previsto per il 1993, limitatamente alla motorizzazione, è di circa il 7,5% (che porta così a 74.920 miliardi). Questo significa che a fronte di una sostanziale stabilità dell'incidenza in percentuale del totale delle entrate e di un forte calo del mercato («che, da solo, dovrebbe condurre piuttosto a una contrazione del totale degli oneri», rileva l'Anfia), l'automobilista è stato ulteriormente penalizzato con l'inasprimento di tasse, imposte e via dicendo. La voce di prelievo fiscale più massiccio rimane anche per quest'anno, così come nel '92 e negli anni precedenti, quella dell'imposta di fabbricazione sui carburanti e la relativa Iva. Con 24.930 miliardi sulla benzina e 13.300 miliardi sul gasolio, la voce carburanti ha rappresentato lo scorso anno il 55% dell'intera fiscalità

automobilistica. Se a queste si aggiungono le imposte su GPL e metano l'incidenza sfiora la «bella» quota del 57 per cento. È noto peraltro che l'Italia è fra i paesi europei quello con il più alto carico fiscale sui carburanti (75% per benzina, 70% per il gasolio nel 1992). E vista la situazione del debito pubblico, non è certo questo il momento in cui si possa ipotizzare uno sgravio. Anzi, secondo l'Anfia questo «record» è destinato a crescere nel '93. Fra le altre voci di imposta che incidono in maniera significativa troviamo l'Iva sull'acquisto di vetture e riparazione: 13.600 miliardi lo scorso anno, che dovrebbero aumentare a 14.000 miliardi nelle stime per l'anno in corso. Meno oneroso, ma anche questo in forte aumento, il prelievo derivante da tassa di possesso, sovrattasse varie, bolli e patenti (8.500 miliardi). Nel complesso, conclude la nota dell'Anfia, il settore auto a fine dicembre avrà contribuito all'intero gettito dello Stato per circa il 16,5%, a cui «vanno aggiunti i circa 8.000 miliardi di imposta su stipendi e salari ed altri addetti al settore, che portano la percentuale totale del carico fiscale al 18,2%», e alla somma finale di 82.920 miliardi di lire. E senza neppure avere il piacere di vedere un apprezzabile e adeguato reinvestimento in strutture e servizi sulla viabilità. Un recente studio dell'International Road Federation ci svela infatti che lo Stato italiano restituisce solo un terzo di quanto incassa dal mondo della motorizzazione.



Le ragioni della crescita in Italia: rete solida, modelli in continuo aggiornamento, prezzi e...

Skoda, la moderna «controcorrente»

Mentre quasi tutti i grandi Costruttori piangono, la Skoda aumenta le vendite. Ancora piccoli volumi, ma forte crescita percentuale che denota il maggiore interesse del pubblico. Favoriti e Forman le nuove «auto controcorrente». In continua evoluzione, sono anche le vetture di grandi dimensioni più «economiche del mercato», proprio come il commerciale pick-up. Intanto la «rete» si espande.



Il pick-up in versione furgone. Nelle foto in alto, a sinistra la berlina Favorit e, a destra, la station wagon Forman. Tutti e tre in vendita a prezzi molto concorrenziali

**DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ**
VERONA. L'exploit di vendite della Skoda nel primo semestre, che ha segnato un forte incremento percentuale anche se legato ai piccoli volumi (1332 vetture pari a un più 35,09% rispetto alla prima metà del 1992), ci ha condotto a Verona alla sede dell'Autogermana, la società che distribuisce in Italia i prodotti dei marchi Volkswagen e Audi e a cui la «giovane» Skoda Italia fa capo. Le ragioni di questo improvviso interesse per i modelli Forman, Favoriti e Pick-up dell'industria cecoslovacca acquistata tre anni fa dal Gruppo Volkswagen, sono il risultato di diversi fattori: l'espansione della rete di vendita sul territorio, il miglioramento complessivo del prodotto in termini di qualità, la politica dei prezzi. «Attualmente la Skoda si avvale di una rete di 70 concessionarie distribuite in tutte le regioni - ci spiega Sergio Fontana, capo ufficio stampa di Autogermana - E certamente si

potrebbe vendere anche di più con una rete più ampia. Ma preferiamo procedere con calma, mentre si crea anche per questo Marchio uno stile Volkswagen, ovvero un diffuso senso di solidità». Infatti sono già molti i concessionari della marca tedesca che hanno creato società con una diversa ragione sociale per poter vendere le Skoda. Un principio sul quale Autogermana non transige è infatti la confusione tra le reti di vendita. Questo modo di procedere del resto ha dato i suoi primi frutti, come detto, e fa ritenere possibile l'obiettivo di 3800 consegne a fine dicembre. Che dovrebbero diventare 5000 nel 1994. Per sostenere questi obiettivi, abbastanza prudenziali, sono in arrivo altre serie speciali di Favoriti e Forman. «Per il momento - afferma Fontana - puntiamo infatti su questi modelli. E sul loro continuo arricchimento. Proprio come ab-

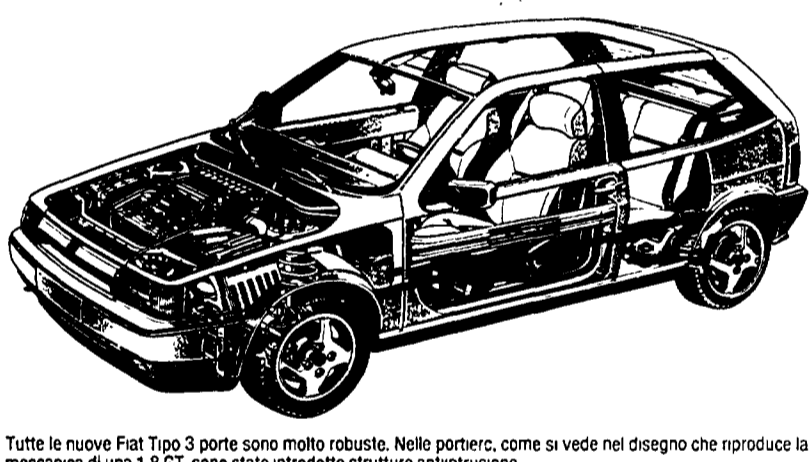
competitivo da non temere la concorrenza. Entrambe motorizzate con un propulsore catalizzato di 1300 cc a iniezione elettronica che eroga 54 cv di potenza, la berlina parte da un prezzo, chiavi in mano, di 10.970.000 lire e la station wagon da 12.430.000 lire. Skoda, comunque, ha anche un altro «asso nella manica» che se fosse sufficientemente supportato dalla comunicazione potrebbe avere maggiore successo. È il pick-up Di linea moderna, il pick-up della Skoda misura 407 centimetri di lunghezza ed è spinto da un motore di 1289 cc che eroga una potenza di 58 cv a 5000 giri e consente una velocità di 137 km/h. La sua portata utile è di 500 kg, in un piano di carico di un metro e mezzo di lunghezza per 1,37 di larghezza. Di serie monta le barre di rinforzo nelle portiere, e offre la regolazione dell'assetto far da posto di guida e gli specchietti esterni regolabili dall'interno. Anche in questo caso il prezzo è in assoluto il più economico del mercato: 10.420.000 lire chiavi in mano (esclusa la tassa regionale Anet); due milioni e mezzo in più se furgonato. Fino alla fine di giugno ne sono state immatricolate 81 unità, che porta il totale delle vendite di Skoda Italia nel primo semestre a quota 1413.

Prova. 4000 km alla guida della parsimoniosa turbodiesel Robuste ma anche scattanti le nuove Fiat Tipo a tre porte

Non ci capitava da parecchio tempo, essendo al volante di un'auto da poco entrata in commercio, di essere seguiti e poi, in qualche caso pericolosamente, affiancati da automobilisti che, invece di andarsela comodamente a rimirare in qualche concessionaria, preferivano gustarsi la novità in corsa. Ci è successo con la nuova Tipo 3 porte, che abbiamo guidato per 4.000 chilometri su strade ed autostrade. Segno che la macchina, in un panorama automobilistico tanto diversificato ma anche tanto omogeneizzato, si nota. Peccato che sia notata anche dai ladri, che in poco più di due mesi si sono cimentati, con scarsa fortuna grazie alla robustezza del bloccasterzo, nell'impresa di rubarla. La Tipo 3 porte oggetto della prova è una «Granturismo» turbodiesel con motore di 1929 cc e 92 cv. È di colore preferito dal vecchio Henry Ford, cioè il nero, e ciò contribuisce ad attirare l'attenzione, ma ci induce anche a consigliare, a chi volesse comprarla,

di rinunciare magari ai bellissimi sedili Recaro di cui è equipaggiata in opzione (1.252.000 lire di sovrapprezzo) e ai retrovisori esterni regolabili elettricamente (401.000 lire) e di investire la cifra nel condizionatore che la Fiat offre a 1.800.000 lire. Ma, forse, il nostro ragionamento non vale per i giovani che, in Italia almeno, sono i principali fruitori delle berline a tre porte e che certo non si preoccupano dell'aria che entra, viaggiando con i finestrini aperti, quando si vuole contrastare la calura. A giovani e non giovani consiglieremmo invece, decisamente, di approfittare del fatto che, con il lancio della nuova serie aggiornata della Tipo, la Fiat ha introdotto (750.000 lire) l'air-bag e le cinture di sicurezza con pretensionatore. Da infatti proprio un bel senso di sicurezza (il lieve rigonfiamento sul volante, garanzia che in caso deprecabile di urto ad oltre 25 km orari, il cuscino d'aria si gonfierà per proteggerci).

FERNANDO STRAMBACI
La Tipo 3 porte 1.9 TD è, comunque, una macchina molto interessante per chi è costretto a macinare ogni anno migliaia e migliaia di chilometri. Il suo prezzo nella versione base - che è comunque ben accessoriata e che grazie al motore ecodiesel non può incorniciare negli eventuali blocchi del traffico cittadino quando i livelli di inquinamento sono troppo elevati - è di 22.436.000 lire, ossia quasi un milione meno della 5 porte. L'accesso ai posti posteriori non costituisce un problema per la generosa apertura delle portiere e per la facilità con cui i sedili anteriori



Tutte le nuove Fiat Tipo 3 porte sono molto robuste. Nelle portiere, come si vede nel disegno che riproduce la meccanica di una 1.8 GT, sono state introdotte strutture antintrusione

La moto impara dall'auto, e la tecnologia avanza

Massiccio travaso di tecnologia automobilistica sulle due ruote a motore. Le ammiraglie Honda ST 1100 e Yamaha GTS 1000 gli esempi più concreti, con largo uso di dispositivi elettronici e soluzioni innovative prese di forza dall'auto. Entrambe provviste di Abs, la Honda sfoggia un sofisticato sistema antipantingamento mentre la Yamaha, catalizzata di serie, rivoluziona la «vecchia» forcella anteriore.

obligata se non si vuole rinunciare al catalizzatore di serie. Il maggior contributo alla sicurezza arriva ovviamente dal sistema antibloccaggio delle ruote Abs, che sia Honda sia Yamaha però fanno pagare salato. La ST 1100 lo prevede nella versione di punta in abbinamento con il sistema di controllo della trazione «Tcs», e il prezzo passa da quasi 17 a oltre 22 milioni di lire; il solo Abs sulla Granturismo Yamaha costa invece 2.500.000 lire. I vantaggi dell'antibloccaggio, per l'utente normale, sono notevoli, con una sensibile riduzione degli spazi di frenata in condizioni di emergenza o su fondi scivolosi. Resta la spiacevole sensazione che il dispositivo «diluiscia» troppo l'azione frenante, ancora più marcata di quanto non avvenga alla guida di un'automobile equipaggiata con l'Abs e a molti motociclisti questa «interferenza» elettronica proprio non va giù. Ancora in tema di «interferenza», il Torque Control System (Tcs) montato sulla Honda ST 1100 consente di tenere sempre sotto controllo l'eccesso di coppia motrice alla ruota posteriore. Un dispositivo utile soprattutto nelle partenze su fondi sdrucciolevoli o in presenza di pioggia o fango, scongiurando la possibilità di pattinamenti indesiderati («pericolosi»). Da segnalare che il guidatore della ST può escludere manualmente Abs e Tcs tramite due semplici pulsanti alloggiati sulla carenatura. Ma non è solo l'elettronica a tenere banco sulle più moderne ammiraglie a due ruote delle case giapponesi. Chiaramente ispirate all'esperienza automobilistica, fanno la loro comparsa sulle maximoto nuove soluzioni per elementi che sembravano dei punti fermi della tecnica motociclistica. Così la Yamaha GTS è la prima Granturismo ad aver rinunciato alla tradizionale forcella anteriore per un sofisticato sistema monobraccio con la ruota montata a sbalzo. In questo

modo si è separata la funzione ammortizzante, svolta da un apposito forcellone, da quella sterzante, comandata sempre dal manubrio ma attraverso una serie di rinvii che arrivano alla ruota e non più direttamente come avveniva prima. Il miglioramento è tutto nella leggerezza e nella risposta più omogenea e precisa alle sollecitazioni del fondo stradale, mentre la sensibilità nella guida è rimasta la stessa. Fin qui tecnologia avanzata e soluzioni d'avanguardia che, almeno per ora, restano appannaggio di costose maximoto. Ma il mondo dell'automobile ha insegnato qualcosa d'altro ai costruttori di due ruote: l'attenzione verso il cliente anche dopo la vendita, e la necessità, in un momento difficile per l'economia, di conservare la preferenza come un bene prezioso. E allora: supergaranzia europea, usato garantito, finanziamenti personalizzati, campagne premi e perfino concorsi a sblotti.

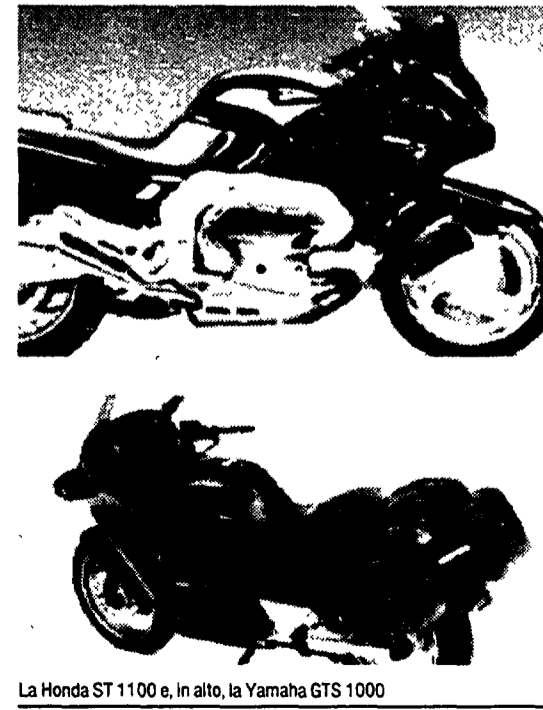


Clima automatico per la Fiesta 1.3

Con il lancio sul mercato italiano della versione 1.3 Climatch, dotata di serie di climatizzatore automatico (nella foto sopra il titolo), la Ford ha ampliato ulteriormente la già vasta gamma Fiesta che nell'arco di quattro anni è stata venduta in Italia in oltre 600.000 esemplari. Sviluppiato in collaborazione con la Dacia e collaudato dalla Climate Control Division della Ford Motor Company, il climatizzatore automatico della Fiesta 1.3 Climatch «differsisce sostanzialmente dagli altri sistemi - scrive la Casa - per tutta una serie di elementi che sono in grado di assicurare all'istante le condizioni ideali di benessere all'interno della vettura». Infatti nella sua progettazione sono state studiate numerose migliorie per garantire una precisa regolazione dei flussi d'aria, e una particolare cura è stata profusa per evitare interferenze del microprocessore (provvisto di memoria) con altri apparati elettronici della vettura. Il pannello di comando è del tipo a pulsanti con display digitale a cristalli liquidi. Montato in fabbrica, costa 2.855.000 lire iva inclusa.

Due ruote «elettroniche» Giapponesi e Bmw ci credono

La supertecnologia sulle due ruote significa, soprattutto, potenza da brivido, ciclisti che e treni all'avanguardia, pneumatici per altissime prestazioni. Non sono molte, al contrario, le motociclette equipaggiate con dispositivi elettronici come l'iniezione del carburante o il sistema antibloccaggio Abs. A parte qualche modello della smistata produzione giapponese, è la tedesca Bmw a credere maggiormente nell'elettronica applicata alla moto. E così nel listino della Casa di Monaco figurano diversi motori a iniezione mentre l'Abs, di serie o optional è disponibile per buona parte della gamma. Iniezione elettronica anche sulle sportissime Ducati 888, ma il catalizzatore, in mancanza di una precisa



La Honda ST 1100 e, in alto, la Yamaha GTS 1000