

Novità fiscali: scadenze prorogate di un mese 1995 senza «lusso» Bollo più «salato»

1995 all'insegna delle novità fiscali. Sparisce l'ise sulle auto e moto «di lusso»; ancora un anno di esenzione per le vetture eco-Diesel, a Gpi e gas metano. Ma il «bollo» aumenta per tutti del 6%. L'Acì ottiene il rinvio di un mese dei termini di pagamento. Benefici al mercato? Il rapporto '94 Acì-Censis sui comportamenti dell'automobilista italiano dice: pochi soldi, più stress e infrazioni, ma nessuno rinuncia alla mobilità privata.

ROSSILLA BALLO

Si è chiuso un anno difficile per il mondo dei motori. E quello che si inizia ora, seppure con qualche boccata d'ossigeno, non lascia spazio a facili ottimismo. Né per l'industria automobilistica, né per gli utenti ancora alla mercé dei «buchi» nella finanza pubblica, delle incertezze sull'occupazione, e degli irrisolti problemi sociali.

Pochi soldi

Una riprova ci viene dall'annuale «rapporto» Acì-Censis sui comportamenti dell'automobilista italiano. Dal sondaggio effettuato tra 30.000 abbonati de *l'Automobile* (il mensile dell'Acì) risulta, infatti, che oltre un quinto degli intervistati (21,3%) dichiara di essere intenzionato ad acquistare una vettura entro il 1995, ma poi alla domanda su cosa potrebbe ritardare questa decisione ben il 39,2 per cento risponde: «la scarsa disponibilità economica». Proprio la ridotta propensione ai consumi delle famiglie italiane, a causa delle incertezze politiche ed economiche del paese, viene addebitata anche dalla analisi delle associazioni dei Costruttori nazionali (Anfia) e dei distributori di marche estere (Unrae) quale principale ragione del mancato decollo della domanda.

Le esenzioni

Si può dunque pensare che la

proroga dell'esenzione dal pagamento del superbollo per gli «ecoveicoli» a gasolio, Gpi e a metano, o la decadenza della sovrattassa (Ise) su auto e moto «di lusso» possano dare una sterzata al mercato?

Certo non neghiamo che qualche beneficio lo daranno. Specie alla diffusione dei Diesel (anche se la proroga del decreto vale solo un anno, e solo per quelle auto immatricolate dal 3 febbraio 1992 e il 31 dicembre 1994, o acquistate quest'anno), che in altri paesi europei valgono almeno un quinto del mercato mentre da noi conta meno dell'8 per cento. Idem dicasi per quei segmenti di vetture - e di motociclette - di categoria superiore finora tenute al palo, più che per il prezzo comunque selettivo, dalla soprattassa (fluttuante tra i 5 e i 12 milioni di lire) e dalla incidenza sul reddito metro. Resta però un punto interrogativo: le auto «di lusso» sono generalmente di produzione estera, e la nostra lira sappiamo bene quanto «vale».

Bollo più caro

Nessuna influenza immediata sul mercato dovrebbe avere l'aumento del 6 per cento della «tassa di possesso» (il bollo) che colpisce indiscriminatamente tutti. L'unica difficoltà sembra averla l'Acì, presso i cui sportellati si paga il «bollo» annuale, che ha già ottenuto dal ministero delle Finanze una proroga di un mese delle scadenze di pagamento (28 febbraio per le auto di oltre 9 cavalli fiscali, 31 marzo per le altre) per consentire di predisporre i nuovi calcoli esatti e stilare i tabelloni da inviare ai 15.000 uffici postali.

Il rincaro, comunque, non dovrebbe modificare di una virgola l'atteggiamento degli automobilisti

italiani, sempre meno disposti a rinunciare alla propria vettura, specie in città. E non solo a causa dell'inefficienza dei servizi di trasporto pubblico.

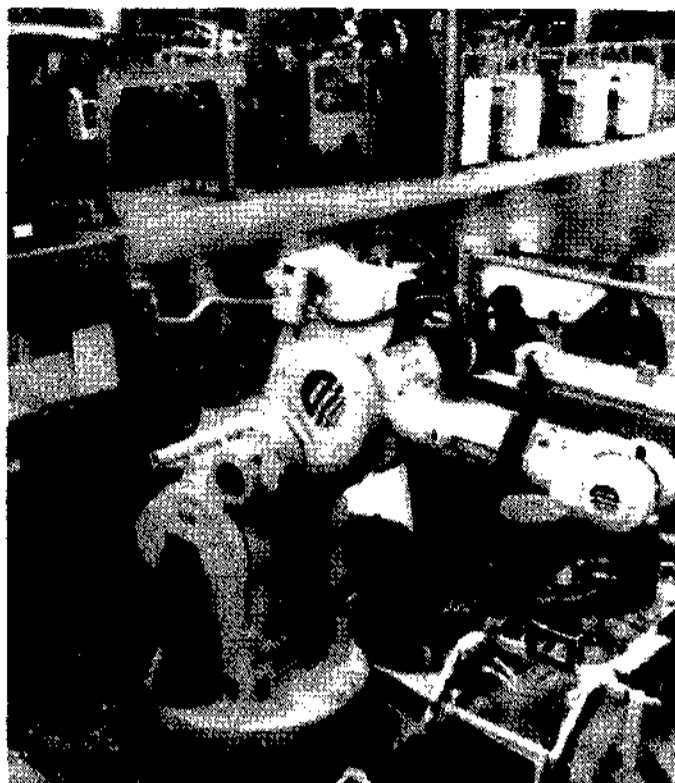
18 km l'ora

Secondo il rapporto Acì-Censis, il 25,4% degli intervistati usa la propria vettura anche «notevolmente» più di quanto facesse due o tre anni fa, nonostante il traffico sempre più caotico lo costringa a trascorrere al volante almeno un'ora al giorno ad una velocità media di 18 km orari, passi diverso tempo alla vana ricerca di un parcheggio, e nonostante mostri un evidente aumento dei sintomi di insoddisfazione nella guida (più 7,2% rispetto al 1990) cui fa riscontro il calo (meno 9,2%) di chi la considera un momento di relax.

Sosta selvaggia

Sempre più intollerante e stressato, l'utente di casa nostra sfoga la propria tensione adottando comportamenti poco civili. Dallo scorso anno, infatti, sono aumentate quasi tutte le infrazioni. In termini assoluti il più multato è il parcheggio in divieto di sosta (27,8%), ma anche quello in doppia fila o sul marciapiede non scherza. Percentualmente questa infrazione è quella che cresce più sensibilmente (+ 1,8%), seguita dalla guida contromano (+ 0,9%), dalla inversione a «u» (+ 0,8) e dal sorpasso a destra (+ 0,6). Il superamento dei limiti di velocità che tutti crederemo il più praticato - e infatti lo ammette l'82,1% degli intervistati - è paradossalmente sanzionato solo per l'8,6 per cento. Il che genera negli automobilisti una pericolosa convinzione di impunità.

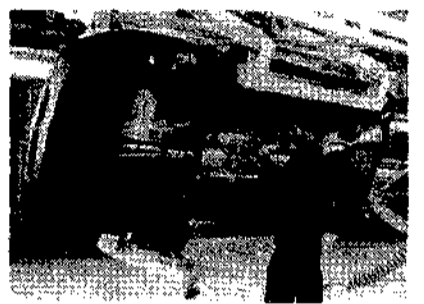
A fronte di ciò, ecco un'altra contraddizione: gli utenti dimostrano una certa maturità mettendo al primo posto (53,3%) nei fattori di scelta di una vettura le dotazioni di sicurezza, di gran lunga preponderante sul comfort (43,4%) e sull'estetica (33,2%). Addirittura nella prospettiva di un acquisto futuro l'esigenza di sicurezza sale al 74,2 per cento. E le dotazioni relative come l'Abs e l'airbag, ma anche l'aria condizionata, vengono considerate irrinunciabili rispettivamente dal 72, 70 e 61 per cento degli intervistati.



Robot all'opera nel reparto saldatura di Melfi

Prova generale per la Lancia Y11

Oltre a produrre la Punto, nei piani industriali del Gruppo Fiat lo stabilimento di Melfi è destinato alla costruzione di quella che per ora si chiama «Y11». È la sigla che identifica l'erede della Y10 ormai giunta agli sgoccioli della sua fortunata carriera. Nel nostro giro fra i vari reparti di Melfi, alla verniciatura ci siamo fermati proprio nella nuova berline della Lancia. La vettura un po' defilata ci ha permesso di cogliere solo qualche aspetto della sua linea: carrozzeria ancora a due volumi ma non più squadrata. Il disegno del tetto richiama molto quello della Punto (linea curva discendente verso la parte posteriore). Il portellone da verticale diventa ora inclinato e in colore carrozzeria. La maniglia porta - la Y11 che abbiamo scorto era una 3 porte - sono inserite sul montante centrale tra i due finestrini. La «prova generale», dunque è già cominciata. A regime ne verranno prodotte 700-800 al giorno: 150.000 l'anno.



Così si evita il lavoro a braccia alzate

La terza via della Fiat di Melfi Componenti a flusso continuo dal fornitore della porta accanto

DALLA NOSTRA INVIATA

MELFI. Grandi spazi, e nel rapporto pacifica, e incredibile silenzio. È la prima impressione che si ha varcando le gigantesche porte di uno dei capannoni della Fiat di Melfi. A un anno dall'avvio produttivo (il 23 dicembre 1993 usciva da qui la prima preserie della Punto, ora si sono superate le 100.000 unità) è toccato anche a noi giornalisti dei motori metterci il naso. E le sorprese non sono mancate. Ci limiteremo a quelle che riguardano strettamente la struttura e l'organizzazione produttiva.

Nel nostro peregrinare per i continenti abbiamo trovato ogni sorta di modello di fabbrica. Seppure tutti altamente tecnologici - anche Melfi lo è - ognuno costituisce un esempio unico. Si va dal lavoro quasi totalmente robotizzato (90 per cento) della Hyundai di Ulsan (Sud Corea) al pseudo «cittino» della Nissan di Sunderland (Inghilterra), a quello «autogestito» settore per settore dell'americana Saturn (Gruppo General Motors) alle porte di Nashville. Melfi è una specie di «terza via» nella quale l'uomo ritorna al centro del processo produttivo, e su di lui viene «tarato» il lavoro, si sono ottimizzati i tempi eliminando ogni spreco; e il «just

in time» significa ritorno a ciclo continuo e senza stoccaggio.

Partiamo dal primo punto. Ad esempio, si è trovato il modo di abolire il supplizio degli interventi a braccia alzate facendo ruotare opportunamente gli elementi trasportatori della catena di montaggio. E ancora, ove non è strettamente necessario un lavoro manuale o è pericoloso, tutto funziona «in automatico», ma è l'uomo a impostare, gestire e controllare efficienza e qualità.

Come si saprà, lo stabilimento è attivo sei giorni la settimana su tre turni giornalieri ciascuno di 7 ore e 25 minuti (ogni due settimane viene la terza è di 3 giorni). Al momento sono occupati poco meno di 4000 lavoratori, che saranno 7000 a pieno regime. Tutti sono suddivisi in 31 «stazioni di lavoro», che qui si chiamano UTE (unità tecnologica elementare), composte da un minimo di 15 a un massimo di 40 addetti coordinati da un «primus inter pares» denominato «allenatore». A metà dicembre si producevano 810 Punto al giorno, quantità che sarà portata a 1000 entro la prossima estate e a 1600 a pieno regime (450.000 l'anno).

L'ottimizzazione dei tempi si è ottenuta operando su diversi fronti. Ne citiamo qualcuno. La fabbrica è stata disegnata in modo tale che dal

l'ingresso del lavoratore nella zona spogliatoi all'arrivo sul posto di lavoro, attraverso corridoi sotterranei separati dalle strade delle merci, non trascorrono più di sette minuti. La manutenzione viene inserita nel lavoro della UTE e quella periodica è effettuata durante la fermata domenicale. La grande flessibilità dell'impianto consente di cambiare modello (ad esempio Punto 3 o 5 porte) senza fermare le linee; e la previsione di adeguati spazi vuoti, permette di installare linee in parallelo in una settimana senza intaccare il regolare lavoro.

La maggiore «rovata» è stata però quella di far insediare le fabbriche dei fornitori in 21 lotti - 16 dei quali già operativi con 2000 addetti - adiacenti allo stabilimento e collegati alla Fiat con una breve strada postomamente ribattezzata «autostrada». In pochi minuti il 70% dei componenti della vettura (42% in valore) passa dal fornitore all'utilizzatore. È direttamente «serviti» nei giusti quantitativi su agili carrelli. Non c'è neppure bisogno di aprire casse. La «radotta» arriva con i pezzi pronti all'uso. Il tocco finale si avrà - in Fiat sperano prestissimo - quando sarà completato il raccordo ferroviario e il treno entrerà nei capannoni per scaricare i materiali «esterni» (come i motori provenienti da Pratola Serra) e caricare le Punto belle e finite. □ R.D.

Mercedes scoppia... di salute

La Mercedes Benz esagera. In questi giorni a Detroit presenta l'ultimo studio sulla sicurezza in auto: un prototipo equipaggiato con ben 17 airbag (1) capaci di proteggere gli occupanti contro qualsiasi tipo di urto. Ma la vera innovazione, ci spiegano, sta nell'apparato di sensori in grado di analizzare tutti gli elementi in un attimo «prima» che si verifichi l'incidente.

È la ciliegina sulla torta servitaci all'incontro con i dirigenti della Mercedes Italia. Bilancio 1994 positivo per la Marca tedesca nel nostro paese: con 32.677 vetture vendute, per la prima volta Mercedes si aggiudica il 2 per cento del mercato e riporta il fatturato a 2000 miliardi di lire. Per la «Stella a tre pun-

te» l'Italia che resta il primo mercato estero in Europa e il secondo nel mondo dopo gli Usa. Il merito va ascritto al successo della Classe C (circa 17.000 unità vendute) e alla buona tenuta della Classe E (14.163 immatricolazioni).

Proprio su questi due modelli si concentrano le novità di quest'anno. Classe C: da subito doppio airbag di serie su tutta la gamma; a settembre una due litri benzina da 180 cv con compressore volumetrico e una turbodiesel di 2500 cc. A giugno, invece, arriva la nuova Classe E. Da ieri, infine, anche Mercedes propone un contratto d'acquisto secondo lo standard europeo. Peccato il prezzo bloccato fino a 3 mesi dall'ordine anziché fino alla consegna.

Ancora più ambiziosi i progetti nel medio periodo che porteranno alla Mercedes per la prima volta a misurarsi nel segmento delle city-car. Dopo un 1996 dedicato alle station wagon per la Classe C e la Classe E, e al debutto della «piccola» sportiva SLK, ecco l'anno clou 1997. È l'anno della Classe A (3,6 metri di lunghezza, 4 o 5 posti, motore di 1600 cc), e della piccola Swatch (2,5 metri) a tre posti, quasi sicuramente mossa da un motore ibrido (benzina di 1200 cc o diesel a iniezione diretta e elettrico) che sarà costruita in uno stabilimento nella Lorena francese. E c'è anche la possibilità che Mercedes si aggiudichi la gara per produrre in Cina una specie di Classe A solo più spartana.

Monroe ammortizzatore intelligente

DALLA NOSTRA INVIATA

MONTPELLIER. L'evoluzione che non si vede ma che si sente. È quella degli ammortizzatori. Il loro compito è: «contrastare le oscillazioni delle ruote create dalle asperità del terreno - ci spiega Gianluca Tassi, responsabile della Monroe Italia - Nella fase di compressione garantisce l'aderenza delle ruote al suolo e quindi aumenta la sicurezza di marcia; nella fase di rimbalzo limita l'oscillazione del corpo vettura e quindi aumenta il comfort». L'equilibrio tra questi due risultati è lo standard di un buon ammortizzatore. Ma mai fino ad ora si è trovato il modo di migliorare le due aree insieme.

Fino ad ora. Perché a quanto pare ci sono riusciti i ricercatori della Monroe mettendo a punto la tecnologia Position Sensitive Damping con la quale è possibile assicurare la taratura ideale in qualsiasi posizione si trovi il pistone. L'escamotage tecnico è costituito da una scanalatura - incisa, se monotubo, nella parete esterna o se bitubo nel condotto interno - che consente un passaggio rapido del lubrificante da un'area all'altra in entrambe le fasi. Quindi un adeguamento automatico veloce delle logiche di ammortizzamento in funzione del manto stradale, del carico e dello stile di guida.

Il nuovo Monroe si chiama «Sensa-Trac» e sarà disponibile al ricambio a partire da marzo, in una confezione doppia (non è mai bene cambiare uno solo, ndr) e garantita per due anni. Monroe ritiene di poter assicurare da subito le tarature giuste per coprire 120 riferimenti di modelli e versioni prodotti dal 1976 al 1992. Entro giugno la copertura arriverà a 250 e in un anno a 500 pari al 98% del parco circolante. L'unica esclusione riguarda le vetture «assetate». Rispetto ai convenzionali Gas Matic, il Senso-Trac costerà all'utente un 10-12% in più.

Per convincerci della qualità del Senso-Trac (e della necessità di tenere sempre sotto controllo l'efficienza degli ammortizzatori onde

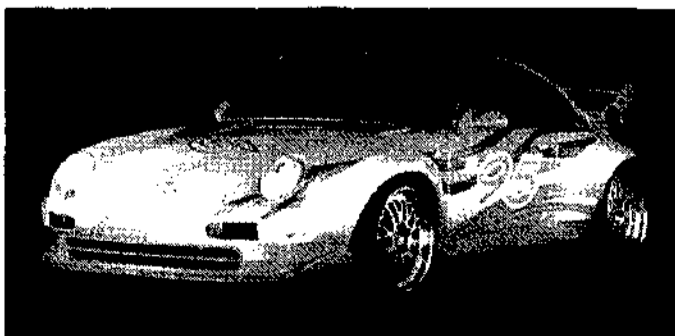
evitare pericolose conseguenze sulla tenuta di strada e la guidabilità dell'auto) siamo stati invitati ad effettuare un test comparato sulla pista Goodyear di Montpellier e le strade limitrofe. Tre Mercedes C180 e tre Escort Diesel equipaggiate con ammortizzatori carichi al 50 per cento, con i Gas Matic e i Senso-Trac. Non essendo degli specialisti del settore, vi diremo soltanto che con ammortizzatori inefficienti non solo si viene «frullati» ovunque, ma anche che oltre gli 80 l'ora bisogna continuamente correggere lo sterzo. E che i Senso-Trac, rispetto ai Gas Matic, riducono in modo abbastanza sensibile le oscillazioni sulle micro-asperità del terreno. A tutto vantaggio di comfort e tenuta di strada. □ R.D.

Ancora affinamenti tecnici sulle sportive della Casa di Stoccarda. E intanto nel '94...

Gli italiani riscoprono la Porsche

FERNANDO STRAMBACI

logna. Si pensi alla 911 Carrera, l'auto sportiva per eccellenza. I suoi nuovi proiettori poliflessionali ne cambiano la linea, ma non tanto da non ricordare le Porsche di trent'anni fa. Ciò vale anche per lo spoiler posteriore estraibile, la cui superficie è leggermente aumentata rispetto al modello precedente (così come è aumentata del 20 per cento la capacità del bagagliaio), e se si vuole anche per il nuovo volante che incorpora l'airbag (di serie sia per conducente che per passeggero). Lo stesso si dica per la meccanica che, a parte l'aumento del 10 per cento della potenza del motore, si avvantaggia di una sospensione a bracci multipli con sistema LSA (sigla che sta per leggerezza-stabilità-agilità) progettata ex novo e di un avantreno ridisegnato, con conseguente maggiore sicurezza di marcia e guidabilità. Naturalmente non si vede, ma



La 911 GT-2 biturbo da 450 cv per le competizioni

anche il sistema frenante è stato migliorato con l'adozione dell'antibloccaggio «Abs 5», così come il cambio, ora a sei rapporti nella versione meccanica e ancor più affinato nella versione con Tiptronic, utilizzabile con comandi integrati nel volante.

Per la 911 Carrera Cabriolet, invece, si è provveduto alla ottimizzazione della capote, alla installazione di un frangimento a funzionamento automatico e, tenendo d'occhio il mercato americano, è stato messo a punto un sistema di ritenuta con cinture a tre punti per il gruppo sedili posteriori.

La 911 Carrera 4 modello 1995 si avvantaggia soprattutto, rispetto al modello precedente, della riduzione del 50 per cento del peso della trazione integrale. Cambio meccanico a sei rapporti o Tiptronic anche per la Porsche 968 Coupé Cabriolet, il cui motore tre litri a quattro cilindri e sedici valvole, è bene ricordarlo, è il motore aspirato di tre litri con la più alta coppia motrice (305 Nm a 4.100 giri) tra quelli montati su veicoli di serie.

La 968 CS Coupé viene offerta agli sportivi priva di servocomandi costosi e senza sedili posteriori per allievrare peso e... prezzo. Nella versione 1995 è ribassata di 20 mm. Soltanto qualche intervento di dettaglio sulla 928 GTS, la Granturismo al top della gamma Porsche che, secondo statistiche tedesche, è la vettura con la più alta percorrenza annua.