

Mercoledì 22 aprile 1998

8 l'Unità

IL MERCATO DELL'AUTO

R



DALL'INVIATO

TORINO. Conferma il governo: con luglio stop a quegli ecoincentivi che hanno trasformato il '97 in un anno d'oro per le case automobilistiche. «Sono già permanenti gli incentivi per auto elettriche e a metano mentre procedono gli approfondimenti sulle politiche per la riduzione delle emissioni a seguito del protocollo di Kyoto.

È tuttavia prematuro prevedere i tempi di concretizzazione di tali studi e tanto meno la possibile integrazione con analoghe politiche a scala comunitaria a partire da luglio». Firmato: i ministri dell'ambiente, Ronchi, e dell'industria, Bersani.

Reazione della Borsa? Un calo immediato delle Fiat superiore al 2%. Reazione a Torino? Calma e diplomazia. E infatti l'amministratore delegato della Fiat Auto, Roberto Testore non fa una piega. «Non è una novità, lo abbiamo sempre saputo che finivano». E ora? Risposta: «Le decisioni che riguardano gli incentivi devono essere prese dal governo nel modo migliore».

Ovvio, l'industria dell'auto non finirà mai di ringraziare il premio alla rottamazione. Anche quella straniera. Pure se quella italiana, ossia la Fiat, controllando una quota di mercato pari al 42,8% ha fatto la parte del leone. Ma niente rimpianti. In Italia con 2 milioni e 400 mila auto vendute il '97 è stato un anno ineguagliabile, ma il '98 non andrà poi così male. Incentivi o no, il mercato - conferma Testore si attesterà su 2 milioni e 200 mila auto. Duecentomila in meno, ma pur sempre un bel vendere. E comunque la Fiat le contromisure le ha già prese.

Il calo in casa lo compenserà con un aumento delle vendite nel resto d'Europa. Così come il calo delle vendite in Brasile troverà buoni ammortizzatori nei nuovi mercati: Turchia, Marocco, Sud Africa, India. Gli obiettivi in cifre? 2.700 mila auto Fiat vendute in tutto il mondo.

D'altra parte i ministri Bersani e Ronchi mettono fine all'altalena delle voci, non alle speranze del pianeta auto. Tanto più che venerdì, ad inaugurare il Salone dell'auto, verrà proprio il ministro dell'Industria, Pier Luigi Bersani. Un incontro ravvicinato per una partita tutt'altro che chiusa. Non lo nasconde Testore che nell'anteprema per la stampa sottolinea la riscoperta vocazione per la difesa dell'ambiente. Ricorda che venerdì la Fiat ha firmato l'aggiornamento del protocollo d'intesa - anche alla luce degli accordi di Kyoto - con il ministero dell'ambiente. Che è un impegno al contenimento dei consumi (e quindi alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica) e alla produzione di veicoli con il minimo impat-

to ambientale.

Ma quali decisioni sogna la Fiat? Testore non si sbilancia. «Noi non ci aspettiamo nulla. È il governo che ha il compito di trarre le conclusioni e fare ciò che riterrà meglio. Il governo dispone delle conoscenze necessarie per prendere la migliore decisione tecnica. Per quanto ci riguarda noi chiediamo solo delle regole chiare per poter affrontare tematiche così importanti per la collettività come quelle legate all'ambiente».

Sia chiaro: la Fiat non è agnostica, né indifferente. «Le manovre hanno delle conseguenze, bisogna vedere come sono fatti gli incentivi...», puntualizza Testore. Che certo non disdegnerà aiuti per chi compra auto a basso consumo (e quindi a basso inquinamento): segmento di mercato che la Fiat presidia da sempre e che con il lancio di nuovi modelli «ibridi» (contemporaneamente a benzina e a batteria oppure a benzina e a metano) punta a rafforzare ulteriormente.

D'altra parte c'è un tam-tam che da mesi continua a lanciare messaggi.



Il governo Dal ministro dell'Ambiente e da quello dell'Industria: la rottamazione così come è ora finirà con il 31 luglio

Message che la Borsa aveva recepito e premiato con generosi aumenti delle quotazioni Fiat. E se la principale rivista di settore, «Quattroruote», scommette sicura che gli incentivi alla rottamazione saranno sostituiti da agevolazioni a favore di chi acquista auto con consumi medi non superiori ai sette litri per cento chilometri (notizia smentita), il direttore del Centro studi Promotor (l'«osservatorio» dei concessionari), Gian Primo Quagliano, sollecita decisioni rapide rilanciando l'allarme delle case produttrici contro l'eventualità di un addio definitivo e senza alternative agli incentivi. Dice: «Per consolidare nel '99 il risultato di quest'anno e per evitare la possibilità che la fine degli incentivi temporanei possa avere contraccolpi negativi sulla vendita delle auto negli ultimi mesi del '98, è molto opportuno che si rendano permanenti le agevolazioni per le vetture con bassi consumi di benzina e gasolio, analogamente a quanto già previsto per le auto elettriche e a gas». Insomma, chi vende auto prevede un autunno di clienti-fantasma che in speranzosa attesa di nuove agevolazioni guardano ma non comprano. Si commuoverà il governo?

Michele Urbano



La Fiat 600 «Multipla» e sotto l'Audi al 67° Salone dell'auto, sotto Callieri

Pilone/Ap



DALL'INVIATO

TORINO. Luci, colori, carrozzerie scintillanti. Il 67° Salone internazionale dell'automobile di Torino ha aperto i battenti per l'anteprema stampa di quella che da venerdì prossimo al 3 maggio per tutti sarà l'ultima edizione del secondo millennio. Per un avvenimento di tale portata, per lo meno psicologica, ci si aspetterebbe forse qualcosa di più di qualche sparuta «premiere» mondiale. A questo micro drappello appartengono la nuova Hyundai Sonica, la Corsa Station Wagon della Opel e la Volkswagen Golf «Lupo» vettura da corsa. Le più interessanti per il consumatore sono ovviamente le prime due. La possente ammiraglia della Casa coreana, giunta alla sua quarta generazione, si è affinata nello stile - anche se a nostro avviso ha perso un po' di originalità orientale - ma soprattutto è migliorata nella abitabilità e fruibilità (e nelle dotazioni di sicurezza, con airbag anche laterali, e di comfort), grazie a un incremento della larghezza esterna (1,82 metri) e della capienza del bagagliaio.

Quanto alla Corsa familiare, motore 1400, è la gradevole risposta alla Fiat Palio Weekend e alla VW Polo Variant che hanno praticamente reinventato le station wagon di piccole dimensioni. Una curiosità: come la Fiat, anche la Opel Corsa S.W. è fabbricata in Brasile. Segno che la «globalizzazione» è ormai una realtà per diversi costruttori.

Tolte queste tre vetture, tutti gli altri modelli di serie esposti nei tre padiglioni del Lingotto (che per la prossima edizione aumenteranno a quattro) sono già stati presentati altrove già pubblicizzati dalla stampa. Tuttavia, per il pubblico italiano questa è la prima occasione per vedere tutte insieme le auto che accompagneranno gli automobilisti di mezzo mondo negli anni Duemila.

Vetture di ogni genere, piccole, grandi, lussuose, super tecnologiche, di nicchia, monovolume, berlinate, station wagon, fuoristrada e chi più ne ha ne metta. Caratteristica di questo finsecolo è infatti che non c'è più una tendenza che prende il sopravvento sulle altre. Anzi, il vero trend di oggi è non avere limiti,

IL CASO

Callieri lascia gli Agnelli? «Saprete a suo tempo»

Carlo Callieri - uno degli uomini di punta della Fiat - lascia Torino? Tutti si aspettavano una smentita, ma la risposta alle tante voci è stata: «al momento opportuno saprete». Le indiscrezioni sul futuro di Callieri, in aspettativa dall'incarico di dirigente della Fiat, si sono succedute a ritmi serrati negli ultimi tempi e questa è la prima volta che il diretto interessato le ha in qualche modo avallate. Il suo addio alla Fiat (che dovrebbe essere formalizzato entro l'estate, coincidendo in pratica con l'uscita di Cesare Romiti e l'arrivo di Paolo Fresco) lo vede passare, alla soglia dei cinquantasette anni, dal ruolo di manager a quello di imprenditore. Tanto basta perché qualcuno lo immagini, fin'ora, come prossimo leader di Confindustria. Questo è l'ipotesi futuro, oggi Carlo Callieri è direttore centrale della Fiat addetto all'amministratore delegato

per lo sviluppo strategico del gruppo. È entrato nel gruppo torinese dal 1967 ed ha ricoperto vari incarichi fino al 1979, anno in cui viene nominato direttore del personale e dell'organizzazione di Fiat Auto. Dall'82 è amministratore delegato della Giardini e dal 1984 al 1986 assume l'incarico di amministratore delegato del gruppo Rizzoli. Rientrato in Fiat, nel 1987 ricopre l'incarico di direttore centrale con la sovrintendenza su diverse società industriali. Grande mediatore al tavolo delle trattative tra Confindustria e sindacati, Callieri è vicepresidente della confederazione dal 1992 con la delega per i rapporti industriali. A questa delega, con la presidenza di Giorgio Fossa, Callieri ha aggiunto anche la delega per il settore «education»: formazione, scuola università, in sostanza per gli aspetti legati alla sfera culturale. È stato uno dei protagonisti dei due accordi «pilastro» delle relazioni industriali degli ultimi anni: gli accordi del '92 e del luglio '93 stretti con i sindacati sul costo del lavoro e sulla politica dei redditi.



Tra i nuovi modelli la Multipla Fiat e la Corsa della Opel

Tutte le vetture che ci porteranno fino agli anni Duemila

Una curiosità: la «sei posti» della casa torinese e la «station wagon» tedesca sono state ambedue costruite in Brasile. La domanda diviene più ricca e varia.

vole a metano, una ibrida metano-benzina, e una metano-elettrica con batterie piazzate sotto i sedili posteriori senza intralciare il pianale. L'amministratore delegato di Fiat Auto, Roberto Testore, conta che se ne possano vendere 45 mila l'anno a partire dal 1999, «ma siamo pronti a seguire i sbalzi della domanda». Con l'occasione, per inciso, Testore ha anche annunciato che a fine anno scenderà in lizza anche la versione Pick-up della famiglia Palio.

Se tutto ciò non basta al visitatore più esigente, Torino lo invita a fare un attento giro del Lingotto. Troverà mille ragioni per soffermarsi: oltre alle vetture da sogno che rispondono a Ferrari, Maserati, Lamborghini, Bentley e via elencando, tutte le case presenti (le assenze tra le grandi marche si sono ridotte a Volvo, Nissan, Honda e Porsche) espongono prototipi e concept car, aree tecnologiche e informatiche, studi di design. Torino infatti è la capitale dello stile e lo ribadisce anche in questa edizione.

R. D.

IN PRIMO PIANO

Il «made in Torino» si globalizza

ROSSELLA DALLÒ

TORINO. Non si può pretendere che la rassegna torinese faccia concorrenza ai Salon d'America e Giappone a suon di novità, schiacciata com'è nell'ibrido periodo di aprile. È in ritardo rispetto Detroit e Ginevra che si accaparrano quasi sempre le meglio novità della prima parte dell'anno.

Ed è troppo in anticipo per calamitare quelle dell'autunno-inverno solitamente appannaggio di (alternativamente) Parigi-Francoforte e Tokyo.

Ecco perché, forse, la maggiore novità di questo Salone sarà proprio lo spostamento a giugno annunciato per l'edizione dell'anno Duemila.

Tuttavia, non c'è da disperare. Soprattutto perché Torino, proprio per le ragioni suddette e per la sua storia ad alta concentrazione «creativa» già dal '94, con l'avvio della gestione Promotor di Alfredo Cazzola (l'inventore e patron del Motor Show di Bologna), il Salone

del Lingotto si è specializzato sul design.

Qui da sempre hanno sede e vetrina i maestri dello stile mondiale. Nomi come Pininfarina, Bertone che tra l'altro vede ben quattro sue vetture nella rosa delle cento tra cui sarà scelta da una giuria mondiale l'Auto del Secolo - Giugiaro non solo hanno fatto la storia della «forma automobile» ma sono ancora i più richiesti dai costruttori di tutto il mondo.

Messi un po' in disparte da Casa Fiat, i carrozzieri italiani si sono guardati in giro ed oggi firmano, e in qualche caso anche producono, le vetture più belle e innovative di marche estere. Pininfarina da tempo è l'anima stilistica della francese Peugeot, ha disegnato la «piccola» cabrio della Bentley e in gennaio a Detroit - insieme alla Italdesign di Giugiaro e alla Bertone - ha resuscitato l'interesse delle Tre Sorelle americane, Gm, Chrysler e Ford.

Giugiaro, per parte sua, è l'autore dei modelli della coreana Daewoo - nel suo stand, ad esempio, una novità per noi è la piccola Matiz che a giugno sarà commercializzata anche in Italia -; e a suo figlio Fabrizio si devono le versioni granturismo e scoperta della Volkswagen W12, l'anti-Ferrari della casa di Wolfsburg, che si possono ammirare qui a Torino.

Insomma, lo «stile made in Torino» si è globalizzato. E ha fatto proseliti. Insieme a tre grandi carrozzieri, infatti, molti altri si sono aggiunti a rinfrescare la scuola. Proprio il cuore del Salone è riservato ancora una volta ai Carrozzeri, ai più blasonati e noti come agli emergenti.

In un'area dedicata si concentrano Bertone, Pininfarina, Italdesign, Fioravanti, Fontautou, Ghia, Giannini, G Studio, Ilca Maggiore, Marazzi e Stola. Fra le tante proposte che prefigurano il viaggio su quattro ruote nel Terzo Millennio, ne citiamo qualcuna. Innanzitutto

to la Dardo della Pininfarina, puro «studio di forma» di una barchetta due posti sulla base della Alfa Romeo 156 che con linee modernissime e particolari triangolari esasperati esalta il concetto di aggressiva sportività delle vetture del Biscione (la Pininfariniana ha ideate molte, dal 1933 a oggi). Bertone mette in mostra una carrellata di modelli nati nella sua carrozzeria, dalla Alfa 1600 all'ultimissimo prototipo Pickster motorizzato Bmw, un pick-up che assomiglia a una grintosissima bolide da corsa con il «di dietro» aperto. Ghia presenta una Ford Ka familiare dal carattere sportivo. La «Droll» di Maggiore è una interpretazione monovolume della Seicento per il tempo libero.

E il designer Aldo Bravarone della Stola Gruppo si è esercitato, insieme alla Abarth, a creare una potente versione tutta muscoli della Fiat Barchetta, da 300 cavalli, su meccanica della compianta Delta Integrale.

IL FATTO

Giugiaro festeggia la sua azienda L'Italdesign ha compiuto trent'anni

TORINO. Lo si definisce «design industriale», termine forse troppo freddo e asettico per quella che è la magia di dare linee e forme seducenti all'Oggetto di serie e di creare prototipi di ricerca che spesso suggeriscono una strada all'evoluzione tecnologica. Giorgetto Giugiaro, designer tra i più famosi nel mondo, questa sua maestria ha cominciato ad applicarla all'automobile nel 1968, donando nel tempo stile, estetica, «personalità» a decine di milioni di vetture circolanti in ogni parte del globo terracqueo. Alla festa per celebrare il trentesimo compleanno dell'azienda sua e dell'amico Aldo Mantovani, in quel di Moncalieri, un sentito riconoscimento gli è venuto nientemeno che da Ferdinand Piech, presidente della Volkswagen che nel '74 affidò alla «Italdesign» del carrozziere torinese il disegno dei modelli della generazione Golf: «Decisione giusta visto che ne abbiamo venduto più di 17 milioni di esemplari». Come dire, quando lo stilista sa il suo mestiere, l'autovola.

Non è stata da meno la collaborazione col gruppo Fiat, con la nascita della nuova gamma Lancia e poi della serie Panda, Uno, Punto, vetture di notevole successo a conferma che il «vestito» ha importanza almeno pari a quella delle altre componenti di qualità del prodotto automobilistico. L'amministratore delegato della Fiat Paolo Cantarella ha voluto rimarcare parlando del design come dell'attività che «rende socialmente accettabile e desiderabile ciò che è tecnicamente possibile». E di possibilità l'elettronica ne offre a iosa. Il tema è entrato di forza nella «conference room» della sede di Moncalieri, dove è stato anche inaugurato il museo degli oltre 80 modelli di una quarantina di marche «firmati» dalla casa. Ci stiamo avvicinando rapidamente all'auto-in-



telligente, in grado in un prossimo futuro di imparare e memorizzare abitudini, tempi di reazione, comportamenti e modalità di gestire il mezzo del singolo guidatore. Il che naturalmente, insieme all'esigenza di progettare automobili che consumino e inquinino meno, costruite con materiali riciclabili, richiede anche alla fantasia, alle risorse creative del designer (che ormai ha lasciato il tecnigráfico esiede di fronte al videoterminale) di adeguarsi a caratteristiche e vincoli produttivi in buona parte inediti, per interpretare i desideri di un automobilista sempre più diversificato. Ma è una sfida che tanto i costruttori d'automobili quanto i carrozzieri si sentono sicuri di poter vincere.

P.G.B.