

Motori. Il mese scorso immatricolazioni ancora in forte calo (-24,5%) - Male anche Francia e Spagna

L'auto conta sull'effetto incentivi

A febbraio boom di ordini (+30%) per Fiat rispetto all'anno scorso

Augusto Grandi
TORINO

Due settimane di incentivi non sono state sufficienti, e non potevano esserlo, per risollevarlo il mercato italiano dell'auto. «Perché - spiega Gian Primo Quagliano, direttore del Centro studi Promotor - le agevolazioni statali hanno potuto produrre effetti sulle immatricolazioni solo nel caso in cui le auto acquistate fossero immediata-

mente disponibili presso il concessionario». Di conseguenza non sorprende che il mese scorso le consegne di auto nuove siano state solo 165.289, con un calo del 24,45% rispetto alle immatricolazioni del febbraio 2008.

SEGNALI DI RIPRESA

Buone performance per Dacia, Jaguar e Subaru mentre Audi, Ford e Chevrolet riducono le perdite a una sola cifra









In Spagna è andata anche peggio, con un calo delle consegne del 48,8%. Per nulla inatteso, considerando la crisi economica del Paese iberico. Ma anche la Francia ha accusato un calo del 13%, evidenziando che gli incentivi sono più utilizzati dove

il potere d'acquisto delle famiglie è superiore. Al di fuori dell'Europa va segnalato anche il calo (-32,4%) del Giappone. «I veri effetti degli ecoincentivi in Italia - assicura Gianni Filippini, segretario generale Unrae - si cominceranno a vedere a marzo, tenuto conto che la raccolta ordini di febbraio ha registrato oltre 230mila contratti, il 4% in più rispetto ai 213mila del febbraio dello scorso anno». Secondo l'Unrae le immatricolazioni di marzo non dovrebbero scendere sotto le 215mila unità dello scorso anno e questo rappresenterebbe il primo confronto positivo dopo 14 mesi contrassegnati dal segno meno. E per Eugenio Razelli, presidente dell'Anfia, gli ecoincentivi andranno a regime ad aprile e maggio, con ulteriori miglioramenti sui dati delle immatricolazioni.

Già il mese scorso ha comunque fornito indicazioni sulle nuove scelte degli automobilisti. Le motorizzazioni a benzina hanno guadagnato 3 punti di quota, raggiungendo il 44,5% del mercato, ma ancora più significativa è stata la crescita del 70% delle vetture a minimo impatto ambientale (gpl, metano, elettriche, ibride) che godono di maggiori benefici e che conquistano l'11,9% del mercato. In progresso anche

A febbraio vendite giù del 24,4%

I modelli più venduti. Febbraio 2009

1	FIAT Panda	13.222	
2	FIAT Punto	10.670	
3	FORD Fiesta	8.049	
4	FIAT 500	7.685	
5	VOLKSWAGEN Golf	5.125	
6	OPEL Corsa	4.631	
7	FORD Focus	3.952	
8	CITROEN C3	3.636	
9	OPEL Agila	3.523	
10	LANCIA Ypsilon	3.254	
TOTALE MERCATO		165.289	-24,45%

la quota di mercato delle city car, dal 18,5 al 24,9%.

Il boom di vetture a metano ha premiato particolarmente la Fiat che ha visto gli ordini di questi modelli balzare dai 3mila di gennaio ai 6mila di febbraio. Complessivamente gli ordini del mese scorso per il gruppo del Lingotto sono stati circa 70mila, il doppio rispetto a gennaio e il 30% in più rispetto al febbraio 2008.

Quanto alle immatricolazioni, il gruppo torinese registra una flessione del 21,9% mentre la quota di mercato sale al 32,1%, in crescita di oltre un punto percentuale rispetto al febbraio dell'anno scorso. In particolare Fiat vede le immatricolazioni calare del 25,67%, Lancia registra un calo del 22,32% mentre per l'Alfa Romeo la crescita è del 51,23% ma il raffronto è con lo scorso anno quando lo stabilimento di Pomigliano era chiuso.

Tra i costruttori esteri vanno sottolineate le performances di marchi come Dacia (+155,2%), Jaguar e Subaru, tutti in crescita. Mentre altri come Audi, Chevrolet, Ford contengono la flessione con un calo a una sola cifra. Ford, in particolare, porta la propria quota dall'8,4 al 10,23%, confermando la prima posizione tra i marchi esteri.

Via alla legge che permette di modificare auto e moto con ricambi non omologati

Arriva la liberalizzazione del «tuning»

MILANO

Liberi di montare ruote maggiorate e freni più potenti, ma anche spoiler, alettoni e specchietti super sportivi per aumentare le prestazioni di auto e moto, senza rinunciare ad estetica e sicurezza. Tutto, questa volta, a norma di legge.

Da ieri la pratica del tuning - l'arte di elaborare carrozzerie, motori e scocche - è diventata legale sull'esempio di quello che da anni avviene in Germania e Svizzera. Paesi considerati all'avanguardia nel settore.

È stato infatti pubblicato nella Gazzetta Ufficiale di sabato 28 febbraio l'emendamento, ora diventato legge, che toglie alle case automobilistiche la "facoltà" di opporsi (oppure di concedere, attraverso nulla osta), eventuali modifiche dei propri prodotti. Da oggi infatti il patito di quattro ruote che esce dal concessionario con l'idea di montare sul suo nuovo bolide, per esempio, dischi frenanti diversi da quelli omologati lo potrà fare senza il timore di incorrere in sanzioni. A patto, ovvia-

mente, che quei componenti abbiano superato la nuova procedura di approvazione che fa capo al ministero dei Trasporti.

Di fatto una vera e propria liberalizzazione del tuning - sollecitata da associazioni come Anfia (le stesse industrie automobilistiche) e Ancma (cicli, motocicli e accessori) e con la consulenza di Fb Asso-ciali - divenuta legge con questo Esecutivo ma già contenuta dall'ultima "lenzuolata" dell'ex ministro dello Sviluppo, Pier Luigi Bersani.

Nello specifico i due commi che riguardano il tuning sono il 1-ter e 3-bis dell'articolo 29, secondo il quale «i sistemi, componenti ed entità tecniche (...) sono esentati dalla necessità di ottenere l'eventuale nulla osta dalla casa costruttrice del veicolo (...) salvo che sia diversamente disposto nei decreti medesimi». E infatti verrà emanato un decreto per ogni categoria e classe di componenti. La casa costruttrice si potrà opporre solo nel caso in cui la modifica risulti tale da

compromettere la sicurezza complessiva del veicolo.

Prima di questa liberalizzazione, l'attività del tuning, come previsto dall'articolo 78 del Codice della strada, era legata al rilascio del nulla osta da parte del costruttore, «con visita e prova presso i competenti uffici della direzione generale della Motorizzazione civile». Chi quindi voleva apportare modifiche sostanziali alla propria auto doveva di fatto chiedere il "permesso" al costruttore e all'omologatore del mezzo.

Con questa legge si aprono inoltre nuovi spazi e nuovi mercati soprattutto per le imprese di componentistica, che progettano e producono "pezzi speciali" per auto e moto.

D. Le.