



📍 **Shanghai**
Al Salone cinese che si è concluso il mese scorso grande affluenza di pubblico e tante anteprime mondiali



vestimenti da parte dei costruttori dei quali bisognerà contare la presenza caso per caso, avvenga in una fase di bilanci positivi per i grandi gruppi dell'auto ma in un contesto economico ancora incerto fra inflazione e guerra.

Gli analisti di Boston Consulting Group ci danno una buona notizia: nello studio "Ceo Outlook 2023", pubblicato ad aprile, sostengono che in cima all'agenda degli amministratori delegati di tutte le multinazionali resta sempre come priorità il taglio dei costi, ma un "sorprendente" 79% degli interpellati si dice comunque fiducioso sulle prospettive dell'anno in corso.

Tornando al volante, alla resilienza dei Saloni l'auto si unisce una corsa a farsi vedere con altri mezzi. Se a Milano i costruttori sono accorsi numerosi alla Design Week di aprile fra moda e design, in calendario fremono i grandi appuntamenti estivi con l'auto storica di Goodwood in Inghilterra, con le aste milionarie di Pebble Beach in California e in autunno con Auto e Moto d'Epoca non più a Padova ma da quest'anno spostata alla fiera di Bologna, tanto per citare in modo incompleto eventi di settore molto amati.

In nome della resilienza tutto fa brodo, anche cambiare nome. Il Tokyo Motor Show torna in autunno come Japan Mobility Show, spia accesa sul futuro presente che non è più fatto di sole automobili. "Il nemico è la CO2, non il motore" è stato scritto dagli organizzatori dopo la conferenza stampa di presentazione.

Si attendono oltre un milione di visitatori. Un po' come ai vecchi tempi, quando l'automobile non era "nemica" per nessuno ma nemmeno tanto "amica" dell'ambiente.

Il Mimo Da Milano a Monza torna a giugno l'expo della seduzione

Sarà un'edizione all'insegna della "dinamicità" quella che andrà in scena dal 16 al 18 giugno tra Milano e Monza. Il "Mimo - Milano Monza Motor Show" si prepara a offrire agli appassionati una carrellata di eventi che spaziano dalla Indy Autonomous Challenge, competizione di auto da corsa a guida autonoma (la prima del genere in Europa), al passaggio della Mille Miglia, fino alla sfilata di modelli storici per la celebrazione dei 120 anni dell'Ac milanese.

La centrale piazza Duomo di Milano sarà l'hub espositivo e informativo della manifestazione dove i visitatori potranno conoscere il programma e gli

40

Le case protagoniste
L'Autodromo di Monza per provare i modelli proposti dalle 40 case presenti

eventi organizzati nel "tempio della velocità". L'Autodromo nazionale di Monza offrirà quindi al pubblico la possibilità di poter provare tutte le novità proposte dalle oltre 40 case automobilistiche e motociclistiche presenti. I visitatori potranno così mettere alla prova i vari modelli in un circuito test drive di 4 km allestito ad hoc che prevede un passaggio sulle antiche sopraelevate, e con chicane che permettono di simulare le diverse condizioni di utilizzo della vettura. Nella terza edizione del Mimo è in programma inoltre il "Focus Auto Elettriche E Ibride Plug-In", un approfondimento specifico sui modelli alla spina. L'area prevederà una parte educational per i potenziali utenti, con passaggio nell'area di sosta dove si testeranno le diverse possibilità di ricarica offerte, familiarizzando con le operazioni di attacco-distacco del connettore alle colonnine e con le tematiche sulla gestione dei modelli elettrici. (Maurilio Rigo)

LA STORIA

C'era una volta il salotto buono di Ginevra

Per oltre un secolo è stato un punto fermo dell'auto. Ora si alternerà con Doha. Ma i dubbi sono tanti

di Carlo Cavicchi

Per oltre un secolo il Salone di Ginevra è stato un punto fermo nel panorama mondiale dell'auto, il salotto buono dove in campo neutro tutti i costruttori si sono dati appuntamento per i loro lanci più importanti.

Ma con questa fanno quattro anni che in Svizzera si è parlato d'altro, vuoi per colpa della pandemia che ha azoppato mille attività e vuoi anche per una disaffezione dei costruttori verso le passerelle europee dove gli alti costi non davano più i ritorni sperati.

Il vecchio Salone però è duro a morire e gli organizzatori hanno trovato un atterraggio di fortuna nel lontano Qatar, una grande spiaggia di sabbia dove i diritti umani lasciano a desiderare. Lì, a partire da ottobre, in concomitanza con il Gran Premio di F1, il GIMS Qatar - dove GIMS sta per Ginevra International Motor Show - scommette sul futuro della leggendaria vetrina ginevrina con un piano di alternanze sulla base di un anno in Svizzera e uno nell'emirato.

Succederà davvero così? A sentire gli umori a Doha la manifestazione avrà la calendariizzazione certa, mentre i dubbi sul ritorno in Europa ci sono e sono tanti. Il perché è presto detto: i quattrini veri sono tutti là. Dopo il successo dei mondiali di calcio che hanno lasciato in eredità 8 stadi che non si riescono più a utilizzare, c'è voglia di riportare visitatori e accendere le luci internazionali su questa terra. La forza finanziaria e gli obiettivi statali sono da riposizionare per far sì che il numero di turisti che oggi valgono meno di 2 milioni di presenze all'anno salgano almeno a 6 entro il 2030 con l'obiettivo di convertire il Qatar da "una sosta a una destinazione" come dicono loro.

Non deve sorprendere che quelle stesse automobili che da noi sono viste come il fumo negli occhi, nel resto del mondo generino ancora interesse e siano l'unità di misura dello sviluppo. F1 e Motorshow puntano a richiamare 200 mila spettatori/visitatori a testa e il ritorno mediatico mondiale farà il resto.

Ma chi sarà presente nel Doha Exhibition Center? Per adesso le bocche sono cucite anche se è credibile che il Gruppo Volkswagen ci sia con diversi marchi visto che l'Emirato detiene una quota molto importante nell'azionariato del costruttore tedesco. Ma gli altri? Il mercato locale è dominato dalla Toyota che con 8 modelli occupa la top ten con due sole eccezioni per Nissan e Hyundai, mentre le briciole sono riservate ai soli marchi premium che tutti assieme arrivano al 26% del mercato, peraltro ben più di quanto avviene nelle grandi aree mondiali. Però si tratta di valori piccoli perché tutto il Medio Oriente vale poco, si parla dello 0,8% del venduto globale di Mercedes, lo 0,5% di Audi e l'1% di Bmw.

Con un declino assodato dei motor show, credere che saranno tanti i costruttori presenti a Doha sa più di illusione che realtà. Peraltro da queste parti già nel 2011 e per più anni gli organizzatori del Motorshow di Bologna tentarono l'avventura richiamati dai petrodollari locali, poi però si chiusero i rubinetti a causa della poca affezione dei marchi generalisti.

Adesso per contro ci sono i cinesi in rampa di lancio e Sandro Mesquita, il Ceo del GIMS Qatar, non nasconde di puntare molto su di loro anche perché si dice che il Paese ospitante abbia una politica con una visione ambientale molto allineata con l'Europa 2030, quindi con interesse rilevante per le vetture elettriche e con l'impegno di incrementare le infrastrutture di ricarica. Sarà vero?

Meglio comunque dimenticare il Salone di Ginevra come lo si è conosciuto dal 1905 in avanti, raccolto in uno spazio vivibile e con un continuo di novità mondiali in vetrina. In Qatar ci saranno una esposizione convenzionale nel Doha Exhibition and Convention Center nel centro della capitale, una serie di prove di guida sul circuito di Lusail a 12 miglia a nord del centro della città, e un programma di test fuoristrada nella vicina Sealine Beach, dove il deserto incontra l'oceano a sud di Doha. Un posto da favola, garantiscono.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ Il Doha Exhibition and Convention Center Dove si svolgerà il Salone di Ginevra