

# auto pro

il giornale dei professionisti dell'automobile

## EQUIP AUTO AFTERMARKET A GO-GO

A Parigi più spazio alle nuove tecnologie e alla formazione. Ma forse sulla qualità degli espositori qualche selezione sarebbe da fare



**FLESSIBILE  
PROTECH**  
Il diagnostico  
modulare  
che cresce  
con l'officina



**ACCERTAMENTI**  
Le categorie li vogliono regolati dagli studi di settore. Nuovi criteri in arrivo

**LA 488 SI RINNOVA**  
E i riparatori restano tagliati fuori

### DOSSIER

Ponti sollevatori,  
come scegliere

### CORREGGIO

Un viaggio nel distretto  
degli smontagomme.

### NUOVE LEVE

Così i salesiani  
del Cnos-Fap

## Ford e Bridgestone, un accordo «antiribaltamento»

Accordo raggiunto tra Ford e Bridgestone per mettere fine alle polemiche seguite a uno degli scandali più drammatici della storia dell'automobile, che causò nel 2000 la morte di 271 persone e il ferimento grave di almeno altre 700. I fatti risalgono infatti a cinque anni fa e si riferiscono ai pneumatici Firestone Atx (prima e seconda generazione) e Wilderness At, considerati colpevoli di un numero imprecisato di casi di ribaltamento del veicolo Ford Explorer, il più popolare Suv del mercato nordamericano. La responsabilità fu attribuita alla deflazione di uno o più pneumatici. Dopo un increscioso lasso di tempo perduto a discutere se le cause erano da attribuire alla qualità delle gomme o alla non corretta pressione consigliata da Ford, la Firestone decise

di intervenire con un richiamo volontario di 6,5 milioni di pneumatici che costò 440 milioni di dollari. Di fronte all'elevato numero di vittime, Ford giudicò insufficiente quel provvedimento e, constatato il rifiuto di Bridgestone di proseguire ulteriormente la bonifica, nel maggio 2001 decise di dar corso a una campagna di sostituzione a proprie spese di altri 13 milioni di pneumatici del tipo incriminato, affrontando un costo di oltre 2 miliardi di dollari. Lo scandalo segnò la fine di una collaborazione di oltre un secolo tra Ford e Firestone, legate oltretutto da vincoli di parentela degli azionisti. Bill Ford, attuale Ceo dell'omonimo gruppo, è infatti figlio di Martha Firestone, appartenente alla famiglia dei fondatori del gruppo americano ceduto nel 1988 al gigante del

settore Bridgestone.

L'intesa con questo colosso (si parla di 240 milioni di dollari) non mette però al riparo Ford dai rischi di condanna per i risarcimenti direttamente richiesti dalle singole vittime di incidenti causati dal ribaltamento dell'Explorer. Sebbene abbia vinto una dozzina di cause nell'anno in corso, Ford nei giorni scorsi è stata condannata a pagare 16,95 milioni di dollari a una donna rimasta paralizzato in Florida e 3,35 milioni per un'altra donna rimasta uccisa nel Sud Carolina. Merita una citazione il commento di un'analista finanziario che, molto realisticamente, così giudica l'accordo: «vantaggioso, ma 240 milioni di dollari sono una cifra insignificante nel bilancio Ford, che prevede mezzi finanziari per 20 miliardi». (N.G.)

## I big dealer a Milano per il Top50 Forum

Si è svolto a Milano il 6 ottobre scorso la prima edizione del Top50 Forum, un meeting organizzato da Quintegia e dedicato ai 50 più importanti concessionari italiani.

Durante il convegno, a cui hanno partecipato quasi tutti i big dealer italiani, sono emerse importanti informazioni sul mondo della distribuzione automobilistica. Per esempio, si è rilevato che i grandi concessionari si stanno espandendo sempre di più, anche con acquisizioni di mandati e punti vendita al di fuori delle regioni dove abitualmente hanno operato finora. Si sta sviluppando anche una forte politica di multibrand, perché i big credono fermamente che più marchi rappresentano, maggiori sono le opportunità di business (un sondaggio effettuato



**Alberto Di Tanno (Intergea).**

in tempo reale tra i presenti al forum, ha confermato che gli operatori più adatti a cogliere le opportunità del mercato sono soprattutto i grandi multimarca). La tendenza del mercato della distribuzione a far massa per acquisire pesi sempre maggiori trova riscontro nel crescente numero di fusioni, acquisizioni e integrazioni di grandi gruppi. Alcuni di loro si stanno organizzando con una formula «fede-

rativa»: conservano cioè una specifica autonomia gestionale, ma all'interno di una sinergia di gruppo, soprattutto per gli aspetti di «back office».

Particolare interesse hanno riscosso gli interventi di Andreas Barchetti, titolare del neonato AutoCity di Bolzano, un esperimento di multimarchismo «spinto» e quello di Alberto Di Tanno del gruppo Intergea sul federalismo nelle concessionarie.

di Marco Di Pietro



**Andreas Barchetti (AutoCity).**

### Bosch: il diesel è sempre più turco

Lo stabilimento di Bursa, della Sanayi ve Ticaret A.S, filiale turca del gruppo Bosch, entro la primavera del 2006 coprirà una superficie di 117.000 mq.

L'imponente ampliamento del sito produttivo, che sforna sistemi a iniezione diesel common rail di terza generazione, montati sul 60% della produzione, ha richiesto 15,5 milioni di euro. L'investimento porterà la produzione dagli attuali 25.000 pezzi al giorno ai 40.000 previsti per il prossimo anno. Oltre allo stabilimento di Bursa, dove lavorano 3900 persone, il gruppo Bosch in Turchia, dov'è presente dal 1910, gestisce anche una rete di 450 punti assistenza clienti.