

la denuncia

L'altra faccia della crisi: poca manutenzione e scarsa attenzione allo stato dei pneumatici. L'allarme di Assogomma e Confartigianato: le nostre strade non sono mai state così poco sicure

DI PAOLO CICCARONE

Auto "bombe" sulle strade italiane. La denuncia arriva da due istituzioni diverse ma complementari al tempo stesso. Dal presidente di Goodyear Dunlop Italia, ingegner Alessandro Coggi, e da Antonio Miele, presidente nazionale meccanici di Confartigianato. Con la crisi economica in atto, uno dei primi aspetti ad essere trascurato è la sicurezza del veicolo. Meno soldi a disposizione significa anche meno soldi investiti nei tagliandi e nei controlli della vettura. Per tutti basti un dato enunciatore dall'ingegner Coggi: «In Italia nel 2008, dati Assogomma, sono state cambiati 22 milioni e 100 mila pneumatici a fronte di oltre 38 milioni di autoveicoli, con un tasso di cambio pari a 0,67 gomme per vettura. È uno dei dati più bassi d'Europa: in Germania e Austria si viaggia su un coefficiente di 1,1 e in Francia di 0,9. Questo significa che da noi si viaggia con i battistrada quasi lisci, quasi al limite se non oltre dell'1,6 millimetri che è la misura minima imposta per legge. Una gomma liscia è pericolosissima sia sul bagnato, con aderenza nulla, sia su asciutto. Ma se l'utente non ha soldi in tasca, non li spende per la vettura». A questa situazione di allarme di Assogomma, che sottolinea come il dato sia nonostante tutto positivo per le gomme invernali «con le abbondanti precipitazioni c'è stata una impen-

nata di gomme invernali vendute, altrimenti saremmo ancora più indietro con i valori per veicoli», dice ancora Coggi, fa eco l'analisi chock di Confartigianato Motori, l'associazione che riunisce 60 mila piccole imprese di gommisti, autoriparatori e carrozzieri. Dice infatti Antonio Miele, presidente nazionale meccanici di Confartigianato: «In Italia circolano auto che tutto potrebbero fare tranne che andare per strada. Purtroppo, dai primi dati parziali in nostro possesso, il lavoro complessivo è diminuito di un 25-30% per quanto riguarda la manutenzione. Trasferendo questo dato agli oltre 38 milioni di veicoli in circolazione, siamo di fronte a una media che va dai 6 agli 8 milioni di auto pericolose che non potrebbero assolutamente circolare». La crisi, insomma, ha questo rovescio della medaglia davvero pericoloso: se, grazie agli incenti-

vi statali, sono stati venduti già 147.071 vetture in poco meno di un mese, valore record negli ultimi anni, è anche vero che chi non può comprare una vettura nuova, non ha i soldi nemmeno per curare la propria usata. Secondo Raffaele Cerminara, presidente di Confartigianato, gli elementi per smuovere anche questo settore ci sono: «Abbiamo già chiesto al governo degli interventi mirati - dice - perché ci sono molte vetture usate Euro 4 in ottimo stato, ma su queste auto non ci sono incentivi di sorta. Movimentando il mercato dell'usato, si aprirebbero possibilità di sviluppo anche per gli autoriparatori, che spesso sono piccoli artigiani senza coperture. Se non hanno lavoro, sono destinati a fallire visto che non hanno cassa integrazione o ammortizzatori sociali. In Italia noi rappresentiamo oltre 60 mila aziende per un giro di svariata centinaia di migliaia di dipendenti: con la crisi, la gente non cura la vettura, non fa manutenzione e il quadro

che emerge è davvero molto triste». Gli fa eco Roberto Ansaldo, presidente associazione nazionale carrozzieri: «Le assicurazioni hanno ridotto i costi, ma non hanno ancora stabilito una tabella per la quantifica del danno, per cui siamo in una giungla in cui loro abbassano i prezzi di rimborso e i nostri associati, di fronte a un aumento del costo dei ricambi, faticano a starci dentro. Ci stanno portando al collasso».

Un altro aspetto pericoloso della crisi economica lo svela Aldo Volpi, assicuratore in un grosso gruppo internazionale: «Chi viene a fare l'assicurazione, chiede di risparmiare e quindi molte clausole accessorie vengono eliminate. Il risultato è che a volte, in caso di incidente, l'utente è scoperto e finisce in tribunale». Ma cosa succede quando un veicolo con gomme lisce o in disordine (molti non curano neanche i freni...) ha un incidente? «L'assicurazione paga nonostante lo stato di manutenzione della vettura. Non risponde solo se sono state apportate modifiche per cui la vettura non è più omologata, come centraline modificate o gomme più larghe». La soluzione? Tutti d'accordo su un punto: «Più controlli delle forze dell'ordine: se un'auto non ha le gomme in regola o non ha fatto la corretta manutenzione, va bloccata. Ne va della sicurezza di tutti, invece i controlli mirano a verificare se è stato pagato il bollo o l'assicurazione, poi la macchina può andare a pezzi e non interessa a nessuno». Triste ma è così.

«Sono fuorilegge 7 milioni di auto»

I NUMERI

35% Secondo i dati di Confartigianato, almeno il 35 per cento del parco circolante al Sud Italia non rispetta le norme di sicurezza, mentre al Nord e al Centro siamo attorno al 15%. Lo stesso vale per la contraffazione bolli di assicurazioni e targhe clonate.

50% Recenti controlli della Polizia Stradale del compartimento lombardo (dati confermati in precedenza da Assogomma e Aci Milano) hanno evidenziato aspetti allarmanti: quasi il 50% delle vetture fermate aveva pneumatici sottogonfiati e il 10% con un'usura al di sotto del limite di legge. Recenti controlli sulle moto hanno invece evidenziato che il 20% dei mezzi non aveva pneumatici omologati.



L'essenziale da guidare

La nuova Mini Ray, a 15.900 euro
A destra, la Peugeot 206 Plus
in listino a 8.000 euro

DA MILANO FERDINANDO SARNO

Nessuno aveva previsto questa crisi, nessuno può sbilanciarsi nel fare previsioni su quando incomincerà la ripresa ma, sicuramente moltissimi, stanno mettendo le mani nei portafogli per controllare quanto è rimasto e decidere quindi quanto spendere. Una cosa è certa: chi decide di acquistare un'auto, oggi più che mai lo fa guardando al faticoso rapporto qualità/prezzo. Secondo il primo rapporto an-

nuale di Assolowcost Qualità & Valore (la prima associazione europea del low cost di qualità) questo settore porterà il fatturato nel 2009 a circa 61 miliardi di euro (contro i 55 miliardi del 2008) con una incidenza sul PIL previsto pari al 3,93% e una crescita pari al 0,43%. Dal rapporto emerge inoltre che il 66% dei cittadini europei (+25% rispetto al 2007) ha intenzione di ridurre le proprie spese nei prossimi 12 mesi.

La prima Casa automobilistica a capire l'importanza di questo settore è stata Renault la quale, dopo aver acquistato la rumena Dacia, in soli 3 anni, ne ha rinnovato completamente la gamma (Logan, Logan MCV, Sander, Pick Up e Furgovan) ottenendo un incremento delle vendite che ha toccato nel marzo 2008 un +208% mentre l'intero settore registrava un -18%. Dati confortanti che, come sottolinea Andrea Baracco, vice presidente di Assolowcost nonché Responsabile della Comunicazione di Renault Italia: «Siamo stati premiati per aver avuto il coraggio di andare oltre, cogliendo le esigenze dei consumatori. Tutte le aziende come la nostra che hanno osato in termini di marketing, sono state premiate dai numeri, nonostante l'attuale crisi mondiale».

Sulle orme di Renault, ma con una strategia differente, si è incamminata Peugeot che proprio in questi giorni, ha lanciato la "nuova" Peugeot 206 Plus, in listino a meno di 8.000 euro. Peugeot, la sua vettura economica in realtà l'aveva in casa e, dopo averla aggiornata stilisticamente ed equipaggiata con un motore più moderno e soprattutto più rispettoso dell'ambiente, si tuffa nella mischia cercando di far cassa. Come da tradizione, l'Enfant Terrible è proposta nelle carrozzerie a 3 e a 5 porte e in due allestimenti (One Line e XLine) mentre, per quanto riguarda le motorizzazioni, sono previsti un nuovo benzina da 1.1 litri con a disposizione 60 cv capace di percorrere 17,5 chilometri con un litro e di produrre 135 g/km di CO₂, e un HDi 1.4 da 70 cv con consumi ancora più contenuti. Filosofia diversa invece (e forse alla lunga più efficace), è quella che Mini definisce "Essential chic" nel proporre l'ultima (e la più economica) novità: la Mini Ray. In sostanza, la proposta del marchio anglo-tedesco è questo: ci rendiamo conto che il momento è critico e non tutti sono più disposti a spendere tanto per una vettura. Volete una Mini? Bene, ve ne proponiamo una a 15.900 euro. In pratica, è stato eliminato tutto il superfluo, ma la qualità, l'affidabilità, la sicu-

rezza (airbag, DSC e ABS sono di serie, per esempio) e lo stile inconfondibile della Casa rimangono intatti. Creata in esclusiva per il mercato italiano, la Mini Ray diventa così il nuovo modello di ingresso. È equipaggiata con un 1.4 litri benzina quattro cilindri da 75 cv, consuma 5,3 litri ogni 100 km ed emette solo 128 g/km di CO₂.

Come vuole la tradizione Mini, ogni modello è riconoscibile per qualche particolare: nel caso della Ray, i tre diversi colori della carrozzeria (dark silver, midnight black e pepper white), le calotte degli specchietti retrovisori esterni e le placche delle frecce laterali che si presentano accoppiati in sei diversi colori. Nonostante "l'alleggerimento", rimane più che accettabile la dotazione di serie: airbag per guidatore e passeggero (due frontali, due laterali e due laterali per la testa), fari alogeni regolabili elettricamente, Dynamic Stability Control (DSC), freni a disco con ABS, EBD (Electronic Brake Distribution) e CBC (Corner Brake Control) sono una vera e propria garanzia per tutti quelli che decideranno di diventare proprietari di una Ray che, nonostante tutto, è pur sempre una bella Mini. Ad un prezzo finalmente abbordabile.

Pagina a cura di Alberto Caprotti

Dopo Dacia, marchio low cost vero e proprio, ora anche Mini e Peugeot lanciano due modelli economici, la Ray e la 206 Plus



La Renault Kangoo Be Bop, a partire da 17.250 euro

La compatta di Renault ideata per la città e il tempo libero: look bicolore e (mezzo) tetto apribile

L'ultima creazione concepita nel regno dell'inusolito da casa Renault. Una stravaganza a dimensione urbana che non ripudia l'umiltà delle proprie origini, tant'è vero che

Allegria al volante: arriva Be Bop

DA BORDEAUX
GIAN PIERO PIAZZA

Si chiama Be Bop, come il jazz anni Cinquanta di Charlie Parker che diffondeva cascate di note per comporre un inno alla libertà e alla gioia di vivere. Ed è l'ultima creazione concepita nel regno dell'inusolito da casa Renault. Una stravaganza a dimensione urbana che non ripudia l'umiltà delle proprie origini, tant'è vero che

ha mantenuto l'appellativo cui è strettamente legata, Kangoo. Occorre precisare che Renault Kangoo Be Bop non è la "nobilitazione" di un veicolo commerciale elevato al rango di trasporto persone, ma la diretta discendente del prototipo presentato al salone di Francoforte nel 2007. Vettura compatta progettata per il tempo libero, è lunga appena 3,87 metri e beneficia dell'agilità di guida e di manovra e adotta un look bicolore (il cofano, la calandra, gli specchietti retrovisori, il frontale dei due paraurti e la fascia del portellone ad

apertura laterale sono in tinta grigio siderale). I tratti distintivi più salienti sono tuttavia le due grandi porte laterali, l'interno purtroppo a soli quattro posti ma con comode poltrone individuali (quelle posteriori rialzate di 9 cm. e ripiegabili), e soprattutto l'eccezionale luminosità. Oltre ai due tetti anteriori in vetro parzialmente apribili e a quello ampio fisso al centro, la Be Bop propone una singolare configurazione a cielo aperto trasformandosi, nella parte posteriore, in vera e propria auto scoperta grazie al

tetto vetrato scorrevole e al lunotto che rientra nel portellone. Assetto quasi automobilistico penalizzato da un'avvertibile inclinazione laterale in curva, vano bagagli ai minimi termini (174 litri), due brillanti motorizzazioni benzina e diesel entrambe con potenza di 105 cv e consumi molto contenuti. La Be Bop è disponibile in due allestimenti, Chic e Fun (versione unica abbinata al motore diesel), che differiscono per l'accostamento dei colori. Ricca dotazione di serie e prezzi a partire da 17.250 euro.