

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

La pensione del volante

Che il popolo degli automobilisti stia invecchiando non lo dicono solo i numeri e le facce che incrociamo quando siamo fermi al semaforo. Negli Usa è già una nuova realtà, al punto che l'agenzia governativa che si occupa della sicurezza stradale si sta muovendo per cambiare i punteggi dei crash test a tutto vantaggio dei guidatori più anziani. Allo studio c'è un sistema di rating "argento" che misura il modo in cui le auto proteggono i meno giovani a bordo privilegiando i veicoli dotati di cinture di sicurezza gonfiabili o di tecnologie che evitano al guidatore di premere accidentalmente sul pedale sbagliato. Secondo: Toyota sta organizzando in Giappone corsi di guida sicura per limitare il numero di incidenti in cui restano coinvolti gli automobilisti più anziani. Terzo: oltre il 50% di chi ha acquistato un'auto nuova in Italia nel 2012 aveva più di 45 anni. Tre indizi fanno una prova: se l'auto e ciò che la circonda non si danno una mossa, l'ora della pensione è vicina.



il caso

Asfalto a rischio per scarsa manutenzione. I soldi ci sono e anche le leggi per spenderli ma a molti comuni investire in Autovelox conviene di più

DI PAOLO CICCARONE

Dialetti diversi, tradizioni differenti, cucine e sapori unici per ogni località d'Italia. Siamo una nazione che a parte i mondiali di calcio e poche altre cose, è divisa su tutto, tranne che per una cosa: la viabilità stradale. Oltre ai buchi di bilancio, infatti, dal nord al sud l'Italia è unita dallo stato disastroso delle strade, piene di ostacoli, piccole voragini, con scarsa manutenzione e a rischio continuo. Inutili i palliativi studiati da qualche amministrazione pubblica: si sono abbassati i li-

L'Italia della strada unita dalle buche

miti di velocità a livelli assurdi: 50 all'ora sulle tangenziali di Bergamo, per esempio, o i 30 con divieto di circolazione alle biciclette su certe strade provinciali. Dappertutto è un fiorire di segnaletica stradale, con avvertimenti inutili e rischi continui per la popolazione. Se i 50 all'ora, per esempio, sono in limite in cui in auto buchi una gomma o rompi un cerchione se centri una buca, per chi va in bici o in motorino sono un limite fin troppo alto. Con conseguenze a volte drammatiche. Quando poi le amministrazioni vengono sollecitate alle riparazioni, scatta la classica risposta: non ci sono i soldi, la legge di stabilità ce lo impedisce. Frottole, i soldi ci sono. E come, solo che vengono usati per altri scopi. L'articolo 208 del codice della strada dice chiaramente che il 50% degli introiti delle multe deve essere destinato alla sicurezza stradale, al

mantenimento delle strade e alla segnaletica. L'anno scorso i comuni hanno intascato 2,5 miliardi di euro, quest'anno i miliardi a bilancio sono 3,5. Ebbene, nel 2011 sono stati spesi solo 30 milioni per lavori stradali, il resto è finito altrove. Ovvero, i cittadini a motore e non solo, visti come limoni da spremere senza alcun servizio in cambio. E poi non è vero che la legge di stabilità impedisce i lavori. Una sentenza della corte dei conti del Lazio (n° 2041, del 2011) prevede espressamente che i comuni debbano mettere a bilancio, ogni anno, i soldi per la normale manutenzione stradale, quindi non si tratta di soldi extra, ma di cifre a bilancio. E una sentenza della Cassazione (13775/11) dice che per sindaco, comandante dei vigili e tecnico comunale, scatta la denuncia penale per i danni provocati dalle buche. Un'altra sentenza

(21508/11) ha condannato l'ANAS perché non ha pulito per tempo da fango e detriti una strada dove si sono verificati gli incidenti. Le leggi ci sono, i soldi pure (pensate agli aumenti dei pedaggi autostradali in cui una quota veniva girata all'ANAS per la manutenzione delle strade) ma non si interviene. Tanto per fare un ultimo esempio, per far capire come la buca convenga a tanti, in alcuni centri hanno abbassato i limiti di velocità portandoli da 110 orari a 50 e poi hanno speso 500 mila euro di autovelox mentre i soldi per rifare le strade non si trovavano. La differenza è che i 500 mila euro di autovelox producono introiti, l'asfalto nuovo no. Se la magistratura cominciasse a verificare anche questo fronte, magari avremmo risparmiato quel 30% di morti sulle strade che dipendono dalle infrastrutture.

l'intervista

Massimo Nordio, neo presidente Unrae: «No agli incentivi alla rottamazione che drogano il mercato ma deducibilità fiscale per le spese di acquisto e manutenzione»

DI GRAZIELLA MARINO

No agli incentivi alla rottamazione, «perché drogano il mercato», si invece a misure strutturali di alleggerimento dei costi sostenuti dalle famiglie per l'uso dell'automobile, a partire dall'adozione della deducibilità fiscale anche per le spese di acquisto e manutenzione della vettura. È da questa proposta innovativa che Massimo Nordio, amministratore delegato di Volkswagen Group Italia e neo-eletto presidente dell'Unrae, l'Associazione che rappresenta le case automobilistiche estere presenti in Italia, intende ripartire «per far tornare agli italiani la voglia di acquistare ed usare l'automobile» ed alle istituzioni quella di «interessarsi alle difficoltà di un settore che nel nostro Paese rappresenta l'11,5% del Pil». «Daremo al nuovo governo il tempo di prendere possesso della cosa pubblica e poi - dice in un'intervista all'Ansa il neo-presidente dell'Unrae - chiederemo un incontro». Ma prima Nordio inten-

«Salviamo l'auto partendo dal fisco»

de «condividere questa linea con gli altri attori del mondo dell'auto». Con i rappresentanti delle assicurazioni, i concessionari, gli altri costruttori nazionali «e anche con la Fiat. Perché il momento in Italia è drammatico per tutti». È una volta trovati dei punti condivisi, si chiederà un incontro con il nuovo governo. L'Italia per il presidente dell'Unrae «può ancora ritrovare quella spinta propulsiva capace di restituire la posizione che merita in Europa». E proprio gli ultimi dati sull'andamento delle acquisizioni di marzo e aprile danno un barlume di speranza: «Le ultime cifre

- afferma Nordio - sono più favorevoli rispetto ai mesi precedenti. E anche se al momento non parlerei di un segnale di ripresa ma di stabilità, l'interruzione della fase negativa mi fa comunque vedere le cose in maniera più positiva rispetto a gennaio». Il presidente dell'Unrae spiega poi meglio la proposta di detraibilità fiscale sulle spese dell'automobile che intende proporre al governo. «La mobilità personale - dice - è una delle esigenze primarie dell'individuo, al pari della casa, dell'abitazione o della

scuola. Ed è legata prevalentemente al trasporto privato, che però è appesantito da una serie di balzelli che lo rendono spesso insostenibile per le famiglie. Allora - spiega Nordio - il mio ragionamento è questo: poiché l'automobile è un bene primario funzionale alla produzione del reddito familiare, sia che la si usi per andare al la-

voro o per portare i figli a scuola, (in questo caso infatti si contribuisce alla formazione del reddito della famiglia fornendo un servizio ai figli), perché anche alle spese sostenute per l'automobile non si riconosce una parte di detraibilità? Finora l'unica forma di deducibilità riconosciuta al settore è quella legata alle auto per le imprese ed i professionisti, peraltro molto più bassa rispetto a qualsiasi altro paese dell'Europa occidentale. Ma per l'uso privato non c'è nulla». Sulle modalità con cui farlo, poi si vedrà. «Per esempio - dice Nordio - si può lavorare sia sul costo di acquisto dell'automobile sia su quello di gestione, si potrebbero detrarre gli interessi al finanziamento, come per l'acquisto della prima casa. A noi per ora interessa solo affermare un concetto, lanciare una proposta concreta, augurandoci di avere presto un interlocutore che abbia la volontà politica di ascoltarci».

Massimo Nordio, 55 anni, amministratore delegato di Volkswagen Group Italia. Da pochi giorni è anche presidente dell'Unrae



l'anniversario

Nel settembre 1963 debuttava la vettura che ancora oggi rappresenta l'archetipo dell'auto sportiva. Il marchio tedesco ora la celebra con l'Italian Tour, itinerario a tappe negli autodromi e nelle piazze cittadine

Porsche 911, il mito che compie 50 anni

DI ALBERTO CAPROTTI

Passione allo stato puro, stile, essenzialità. Guidarle non basta: esistono auto che occorre possederle per capire. Possono non piacere, non interessare, o anche risultare del tutto fuori luogo per l'insano rapporto che presentano tra utilità e prezzo. Ma chi ragiona così - legittimamente - una Porsche nemmeno la desidera. Per tutti gli altri, il nome fa brillare gli occhi e un numero, 911, da solo dice e comprende tutto. Non è facile riassumere in pochi concetti il senso di un'auto-icona: basta il fatto che, dalla sua presentazione al Salone dell'Auto di Francoforte nel settembre 1963, la "Tipo

901" ammalia gli automobilisti di tutto il mondo e, ancora oggi, rappresenta l'archetipo della vettura sportiva. «Basta una parola, in realtà, per spiegarla: passione - spiega Pietro Innocenti, direttore generale di Porsche Italia - La 911 poi è un mito perché è l'unico esempio al mondo di auto sempre

STILE E PASSIONE SENZA TEMPO

La 911 è l'unica auto con la quale si può correre ad un safari in Africa o a Le Mans, andare a teatro o percorrere le strade di New York

FERRY PORSCHE

uguale a se stessa. Ai progettisti nel corso degli anni è stato chiesto di rinnovarla mantenendone lo stile originario. E il legame con la tradizione è la sua vera forza insieme all'essenzialità. Oliviero Toscani, uno che di immagine se ne intende, l'ha definita l'auto essenziale in assoluto, perché non sopporta il superfluo». Ora la 911 compie 50 anni: un evento che Porsche Italia, la rete dei Centri Porsche, i Porsche Club e le migliaia di appassionati hanno già iniziato a festeggiare con un programma degno della regina del marchio. Le sportive di Stoccarda invaderanno infatti piazze e vie di città e autodromi, e seguiranno itinerari turistici lungo le più belle strade del nostro Paese. Insomma un "Italian Tour" con format diversi ma con un unico e dichiarato scopo: riportare la vettura sportiva al centro dell'attenzione e ridare slancio, ora più che mai, alla passione per il marchio di cui la 911 è il cuore da 5 decenni. «Un'occasione per tornare a pensare positivo. Nonostante la crisi e l'opera di demonizzazione delle auto di lusso - spiega ancora Innocenti -, l'Italia resta per la 911 un mercato importante. Dopo 7 generazioni, con oltre 820 mila unità prodotte, 38.300 delle quali, tra storiche e moderne, circolano oggi nel nostro Paese, la Porsche 911 è la vettura sportiva di maggior successo al mondo». Per celebrare il compleanno, sono in calendario ben 28 diversi eventi in Italia fino a novembre. Tra gli appuntamenti da segnalare, sicuramente quelli in concomitanza con la Carrera Cup Italia il cui paddock sarà punto di riferimento per tutti gli appassionati anche delle vetture Classic: la 100 ore di Modena in cui si celebreranno anche i 65 anni di Porsche, e la presenza ufficiale di Porsche Ag oltre che di Porsche Italia alla Targa Florio storica ad ottobre. L'appuntamento è a Bari, il 19 maggio, per la prima tappa dell'Italian Tour. Ogni manifestazione avrà uno specifico programma di Charity a sostegno della realizzazione di altri sogni e progetti sociali, in perfetta coerenza con i valori positivi del brand Porsche e di tutti coloro che ne condividono la passione. Gli eventi verranno raccontati nel sito www.porsche.it/50anni911 e nelle pagine dei Social Media grazie al contributo di immagini e video girati dai protagonisti che vi parteciperanno.

Il frontale della Porsche 911: da quello del modello del 1963 (a sinistra) a quello attuale ci sono grandi differenze ma soprattutto una profonda continuità di stile del design nel senso della tradizione

