

DI FERDINANDO SARNO

È stato calcolato che quasi quattro milioni di automezzi in Italia viaggiano sprovvisti della copertura assicurativa obbligatoria per legge. Più del 10% del totale circolante, una cifra sinistramente alta: al punto da rappresentare un allarme sociale. Per chi provoca incidenti, ma soprattutto per chi li subisce da danneggiato. E rischia di non vedersi riconosciuto il risarcimento. Il fenomeno è particolarmente forte al Sud. Tra il 15 gennaio e il 15 febbraio ad esempio, i Carabinieri di Napoli hanno fermato complessivamente 6.800 vetture in città: ben 2.561 sono stati i mezzi che circolavano senza l'Rc auto e che sono stati sequestrati. Mentre purtroppo restano in alto mare i provvedimenti legislativi per ridurre i costi assicurativi, prima causa dell'elusione delle polizze, qualcosa di importante si sta facendo per frenare la prassi di chi cir-

Quattro milioni di veicoli senza assicurazione Occhi elettronici e dati incrociati per denunciarli

cola illegalmente. Infatti dal 15 febbraio scorso - in base a quanto annunciato dal Ministero dei trasporti - i numeri di targa di tutti i veicoli privi di copertura assicurativa sono nella piena, costante e aggiornata disponibilità delle forze di polizia, dopo che è entrato in vigore un nuovo sistema di controllo basato sull'utilizzo delle telecamere presenti sulle strade. Ogni "occhio elettronico", compresi quelli dei Tutor, delle ZTL e dei Telepass, potrà inviare le immagini alla banca dati della polizia. L'archivio informatico della Motorizzazione civile, grazie all'incrocio di tutti i dati in possesso del Ministero delle Infrastrutture (immatricolazione e revisioni) e delle compagnie assicurative, fornirà in tempo reale al Ministero dell'In-

terno e alle Forze dell'ordine, nazionali e locali, i numeri di targa e i nomi degli intestatari di tutte le auto prive di copertura assicurativa che poi potranno essere controllate e sanzionate. «Senza accanimento vessatorio - ha spiegato prima della crisi di governo il sottosegretario ai Trasporti, Erasmo D'Angelis, - verrà comunicato ai cittadini interessati che entro 15 giorni dovranno rimediare, pena il pagamento di sanzioni che vanno da un minimo di 841 euro a un massimo di 3.366 euro, fino al sequestro dell'auto». Attualmente il veicolo sequestrato viene restituito entro 60 giorni se il proprietario paga la sanzione, le spese di custodia e trasporto e un premio assicurativo di almeno sei mesi. La sanzione scende a un quarto della somma se

la polizza è riattivata entro 30 giorni dalla scadenza o se l'interessato rottama il veicolo entro 30 giorni dalla scadenza della contestazione. Quasi 4 milioni di auto senza assicurazione sono una cifra impressionante che ci consegna il record negativo europeo in materia di infrazioni e irregolarità. «I proprietari di veicoli non assicurati - ha sottolineato D'Angelis - creano problemi enormi a migliaia di italiani onesti per l'impossibilità di risarcimento dei danni nei contenziosi post incidenti stradali, anche in presenza di lesioni gravi a passeggeri». Nel 2012 sono stati 186.726 gli incidenti stradali con 264.716 feriti e 3.653 morti. «È un obbligo morale prima che politico fare un salto di qualità per aumentare la capacità di contrasto alle frodi assicurative

perché penalizzano tanti italiani che rispettano le leggi e le regole. In questi mesi - ha proseguito il sottosegretario - grazie al lavoro della direzione della Motorizzazione Civile guidata da Maurizio Vitelli, senza costi aggiuntivi abbiamo creato la piattaforma tecnologica più avanzata d'Europa che modifica radicalmente il sistema degli accertamenti». Sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (www.mit.gov.it) e sul portale dell'automobilista (www.ilportaledellautomobilista.it) è disponibile l'applicazione per l'accesso alle informazioni sulla copertura assicurativa Rc auto dei veicoli. Inserendo i numeri di targa degli autoveicoli, dei motorveicoli e dei ciclomotori immatricolati in Italia si può verificare se gli stessi risultano o meno in regola con gli obblighi assicurativi di legge. Le informazioni sono aggiornate dalle compagnie assicuratrici con cadenza giornaliera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'auto ora piace sobria

Nel panorama depresso del mercato, il segmento delle "crossover" non conosce crisi (11% sul totale delle vendite nel 2013 e +2,5% rispetto al 2012): guida alta, dimensioni compatte, linee rassicuranti e prezzi accettabili le ragioni del successo

Renault Captur

Simpatia e carattere tutte da guidare

Segni particolari: simpatica, moderna e poco impegnativa. In tutti i sensi. La Renault Captur si è inserita di diritto

nel segmento delle auto che in questo momento "piacciono" di più proprio per le caratteristiche che esprimono, in linea con i tempi e le esigenze mutate del pubblico. Introdotta sul mercato meno di un anno fa, la Captur ha conquistato nel 2013 una posizione di eccellenza fra i crossover del segmento B più venduti in Italia con 10.358 immatricolazioni grazie ad un mix di generi molto riuscito: look dinamico di un Suv, piacevolezza di guida di una berlina, comfort ed abitabilità di una monovolume, e un'elevata possibilità di personalizzazione degli interni e degli esterni, che le conferiscono un carattere molto forte.

Sorella maggiore della Clio, della quale condivide le linee, non ha tra i suoi punti di forza la nobiltà dei materiali ma le plastiche rigide degli interni

e alcune scelte progettuali abbastanza spartane si fanno perdonare facilmente a fronte di una generale praticità delle soluzioni offerte, dai rivestimenti in tessuto dei sedili applicati con le cerniere per essere facilmente rimossi e lavati, al divano posteriore scorrevole (di ben 16 centimetri) che manca invece a quasi tutte le dirette concorrenti. Le linee arrotondate e irregolari e la carrozzeria bicolore (senza sovrapprezzo però solo con le tinte opache) le regalano un'immagine moderna e di tendenza, mentre la guida alta e la dotazione di serie abbastanza ricca sono elementi importanti da considerare al momento dell'acquisto.

La Renault Captur che abbiamo guidato nel nostro test era la 1.2 TCE EDC a benzina da 120 Cv, la più sportiva - e cara - della gamma che prevede a listino anche un diesel 1.5 dCi da 90 Cv declinato in tre versioni (da 17.600 a 20.100 euro) e un 1.0 a benzina TCE, pure da 90 Cv e in tre versioni, con prezzi compresi tra i 15.950 e i 18.450 euro. La trazione per tutte è sempre a due ruote motrici ma l'indole cittadina della Captur non soffre particolarmente l'assenza del 4x4 in gamma. Agile e compatta, scattante anche più del necessario, la francesina si guida con grande disinvoltura nel traffico come pure su percorsi pieni di curve, con il cambio robotizzato a sei rapporti che, senza essere un fulmine di guerra, migliora il comfort di chi sta al volante. Ottimi i consumi per un modello a benzina: dopo 100 km su percorso misto il computer di bordo indica 6,6 litri utilizzati, cioè circa 15 km con un litro. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Renault Captur, Nissan Qashqai (a destra) e Peugeot 2008 (sotto), le vetture guidate nel nostro test

Nissan Qashqai

Il "fenomeno" adesso è anche elegante

Quando, ormai dieci anni fa, alla Nissan s'iniziò a lavorare sul progetto di un nuovo modello che servisse a sostituire la non brillante Almera nel segmento C, l'idea rivoluzionaria e vincente (visti i 2 milioni di unità prodotte tra il 2007 e il 2014) fu quella di creare qualcosa di provocatorio e di innovativo, che unisse le qualità di una vettura da famiglia con le doti di un 4x4 a prezzi accettabili. Oggi, della prima rivoluzionaria Qashqai restano il nome-scioglilingua e la stessa apprezzabile coabitazione tra comfort e doti dinamiche da wagon di segmento C e funzionalità e versatilità di un Suv compatto. Il design del nuovo Qashqai, in vendita in Italia dall'inizio di febbraio, non produce quell'effetto di rottura che aveva caratterizzato la prima generazione, ma le dimensioni leggermente maggiorate in lunghezza e larghezza, oltreché diminuite in altezza, rendono il nuovo modello più slanciato ed elegante.

Un'area in cui, invece, il passo in avanti è quasi rivoluzionario è quella della qualità, decisamente migliorata sia all'esterno che nell'abitacolo. Se a questo si aggiunge il lunghissimo elenco di tecnologie per la sicurezza e l'assistenza alla guida, si ha la certezza che nuovo Qashqai ha le carte in regola - con il supporto di una gamma motori in linea con le esigenze del mercato e delle norme sull'inquinamento - per restare al primo posto nel mercato italiano dei crossover.

L'obiettivo per il 2014 per la nuova generazione Qashqai, ereditato da Bruno Mattucci, nuovo amministratore delegato di Nissan Italia al posto di Bernard Loire, è di continuare in questo cammino di successo, superando con 25.500 unità negli undici mesi di vendita del primo anno il risultato ottenuto nel 2013 con la versione normale e con la versione +2 a 7 posti, che non verrà più prodotta (e sarà idealmente

sostituita in gamma dalla nuova X-Trail che sarà commercializzata entro la fine dell'anno).

I prezzi partono dai 19.990 euro della Qashqai Visia con il motore 4 cilindri benzina 1.2 DIG-T 115 Cv ma per il mercato italiano la versione centrale resta senz'altro quella con il motore dCi 110 Cv. In questo caso i prezzi partono da 21.990 euro.

Ferdinando Sarno

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peugeot 2008

Raffinata e moderna
Compromesso di qualità



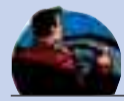
A conferma del fatto che nel panorama ancora piuttosto depresso del mercato automobilistico il segmento delle crossover non conosce crisi, anche Peugeot lucida i risultati del gioiellino di famiglia. Il bilancio a fine 2013 registrava 7 mila immatricolazioni in Italia per la 2008, modello che ha superato il proprio obiettivo di vendite addirittura del 221%. A decretarne il successo, oltre alla complessiva qualità del prodotto e al prezzo abbordabile, probabilmente sono le forme "rassicuranti". Quell'aria cioè sobriamente raffinata e tutt'altro che aggressiva che la 2008 si porta per strada e che la differenzia dalle vetture della concorrenza in

questo segmento, tutte accomunate da dimensioni compatte, buono spazio interno e gamma motori adatta a soddisfare la maggior parte delle esigenze.

Sorella maggiore della 208, della quale condivide la piattaforma tecnica, la 2008 è di una spanna più lunga (416 cm. in totale) e, soprattutto, più alta. Moderno e ben rifinito l'abitacolo, con il volante di dimensioni ridotte secondo l'ultimo stile Peugeot. All'interno non ha certo le dimensioni di un bilocale, ma la 2008 è sufficientemente spaziosa per far viaggiare comodamente quattro adulti, con un discreto bagagliaio (360 litri). Quanto ai motori a benzina, si può scegliere fra il 1.2 da 82 CV e il più vivace 1.6 da 120 CV; più variegata la gamma diesel con il piccolo 1.4 da 68 CV e il meglio dimensionato 1.6 e-HDI da 92 CV, provvisto anche di Stop&Start e, con sovrapprezzo, di cambio automatico robotizzato. Sospensioni morbide e discreto comfort complessivo fanno di questa vettura un ottimo compromesso tra un piccolo Suv e un'agile citycar. Senza avere le pretese di molti finti fuoristrada, come conferma la presenza del selettore che migliora la trazione su fondi con scarsa aderenza e l'assenza di trazione integrale, la 2008 si guida qualche centimetro più in alto rispetto a una qualsiasi utilitaria, ma non si sofferma gli gombrì della maggior parte delle sport utility. Discreta, elegante, completa e con prezzi interessanti (da 15.300 a 21.800 euro a seconda di motori e allestimenti): in una parola, una scelta intelligente. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

La beffa passa con il giallo

Assolti. Perché «quando scatta il giallo non basta rallentare ma occorre fermarsi». Lo dice il codice della strada. Sono serviti 7 anni di processi e un cavillo per scoprire che la "trappola" dei semafori "T-red" piazzati nell'hinterland di Milano, noti per passare dal giallo al rosso in soli 4 secondi, era legale. In appena sei mesi, nell'anno 2006, quei semafori micidiali provvisti di fotocamere avevano incastrato quasi 40 mila automobilisti che non erano riusciti a passare in tempo gli incroci. Anche perché oltre ai soli 4 secondi programmati tra il giallo e il rosso non c'era nemmeno il decimo di secondo, dovuto, tra il rosso e lo scatto del fotogramma che rileva l'infrazione. Oggi quei semafori che avevano portato nelle casse del Comune di Segrate 2 milioni e 400 mila euro di multe non ci sono più, sostituiti dalle rotonde. L'odore della beffa, purtroppo, è restato.