

La sicurezza stradale può e deve essere migliorata rispettando le regole che, nel caso degli pneumatici, sono sempre più numerose e in continua evoluzione. La più importante per gli automobilisti è sicuramente quella che obbliga a utilizzare gli pneumatici invernali (o di dotarsi di catene da neve) da metà novembre a metà aprile su molti tratti stradali. In realtà però il 65% degli automobilisti europei utilizza pneumatici estivi tutto l'anno, compromettendo la propria sicurezza nei periodi freddi. Ed è soprattutto proprio a chi vive in città e non affronta abitualmente

Michelin CrossClimate, l'estivo da freddo Il nuovo pneumatico per tutte le stagioni

tratti innevati che Michelin si rivolge proponendo un nuovo prodotto altamente tecnologico: si chiama CrossClimate ed è il primo pneumatico estivo Michelin dotato di certificazione invernale. Lo si può dunque utilizzare tutto l'anno rispettando la normativa e, soprattutto, assicurandosi i vantaggi degli pneumatici estivi e i pregi di quelli invernali. Il CrossClimate - che

arriverà a maggio sul mercato - da una parte assicura spazi di frenata ridotti sull'asciutto e sul bagnato (nell'ambito dell'etichettatura europea ha ricevuto la classificazione "A", la massima destinata ad uno pneumatico estivo per quanto riguarda la frenata sul bagnato), e dall'altra ha ottenuto la certificazione invernale 3PMSF (3 Peak Mountain Snow Flake - simbolo con

una montagna a 3 cime e un fiocco di neve, applicato sul fianco dello pneumatico). Il tutto senza compromettere durata chilometrica, efficienza energetica e comfort. Test specifici realizzati dai tre organismi indipendenti europei TÜV SÜD, Dekra Tes Center e Utac-Ceram hanno dimostrato che i CrossClimate, sull'asciutto, sono allo stesso livello degli estivi, e migliori degli invernali. Sul bagnato sono leggermente migliori degli estivi, e sono uguali agli invernali. Sulla neve, infine, molto meglio degli estivi, e identici agli invernali.

Ferdinando Sarno

Auto, sicurezza da scontare

DI ALBERTO CAPROTTI

«**S**ubito dopo Pasqua chiederò la ricalendrazione del "Pacchetto Auto", che avevo presentato qualche mese fa e che prevede l'abolizione del bollo sulle vetture meno inquinanti di nuova immatricolazione e l'aumento della deducibilità dei costi dell'auto aziendale...». Lo ha promesso la settimana scorsa il presidente della Commissione Finanze della Camera, Daniele Capezzone, nel corso del convegno organizzato a Milano da #ForumAutoMotive, il movimento fondato da Pier Luigi Bonora, per affrontare i temi della mobilità a motore. Ma quella che Ca-

L'analisi

Tre milioni di vetture circolano prive anche della manutenzione ordinaria e 15 milioni hanno più di 11 anni. La proposta: sgravi fiscali per chi acquista auto nuove e sicure per aiutare le famiglie e frenare l'emergenza



La Lightmobile basata sulle forme della Opel Karl esposta al recente Salone di Ginevra (foto Lapresse)

pezzone tenta di riaprire, pare una porta definitivamente chiusa, vista la cronica insensibilità del governo su questo tema. Infatti tra le molte possibili forme di detraibilità e deducibilità presenti nei vari modelli delle dichiarazioni dei redditi, ad oggi non c'è una sola riga relativa al settore auto, se si escludono le agevolazioni a favore dei diversamente abili e la deducibilità del contributo al Servizio Sanitario Nazionale, versato contestualmente al premio RC auto. La necessità però di stimolare con qualche tipo di incentivo il rinnovo del parco automobilistico i-

taliano, diventa adesso una vera e propria emergenza di fronte alle cifre e alla pericolosità che esse sottintendono. Che in Italia oggi circolino 15 milioni di vetture con più di 11 anni di età, prive dunque di molti dei più moderni sistemi di sicurezza, si sapeva. La novità invece arriva da un'indagine condotta dal Centro Studi e Documentazione della compagnia assicurativa online Direct Line, basata su un campione di oltre mille automobilisti, secondo la quale sarebbero oltre 3 milioni le auto attualmente circolanti sulle quali non viene fatta nem-

meno la manutenzione ordinaria. Le principali ragioni addotte dagli intervistati? «Costi troppo alti» e il fatto che si tratta di vetture vecchie, sulle quali quindi «non vale la pena investire denaro». Il problema dunque da industriale diventa sociale, perché ad essere sempre più a rischio è la sicurezza sulle nostre strade. La ripresa del mercato dell'auto (+13,46% il primo trimestre dell'anno rispetto al 2014) è trainata in realtà dal noleggio e non dall'acquisto dei privati, con le famiglie penalizzate dall'impossibilità di ottenere contributi veri per acquistare vet-

ture nuove e sicure. Anche secondo Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, «restano ineludibili gli interventi del Governo per agevolare gli acquisti delle famiglie e per portare la tassazione sulle auto aziendali sugli standard europei». Legare dunque gli incentivi alla sicurezza e allo stato di buona conservazione delle auto - spesso potenzialmente pericolose in mano di chi guida - potrebbe essere una chiave intelligente per superare l'impasse attuale. Se la leva dell'auto ecologica e la sua valenza sulla salute pubblica non è stata sino-

ra una chiave valida per ottenere un alleggerimento della fiscalità, potrebbe diventarlo ragionare su possibili "bonus" sull'acquisto (e magari sconti sulle assicurazioni come premio) per chi sceglie vetture dotate ad esempio di sistemi di frenata automatica d'emergenza, o dispositivi contro l'uscita involontaria dalla corsia di marcia, come anche l'Acì aveva proposto tempo fa. Sulla stessa linea di pensiero c'è oggi la filiera dei produttori di pneumatici. «Così come vengono erogati sgravi fiscali e agevolazioni per l'acquisto di mobili, elettrodomestici o di condizionatori - ha detto Fabio Bertolotti, direttore di Assogomma durante #ForumAutoMotive - perché non prendere in considerazione di premiare chi con un comportamento socialmente responsabile e virtuoso, contribuisce a ridurre i costi sociali dovuti agli incidenti stradali?». Assogomma ricorda che i costi sociali dell'incidentalità (secondo gli ultimi dati disponibili, quelli del 2010) ricavati sommando il costo dei sinistri con danni alle persone (pari a 21,25 miliardi di euro) e i costi legati a quelli con soli danni alle cose (7,24 miliardi), arrivano a circa 28,5 miliardi di euro. «Ogni vittima della strada, oltre naturalmente al dramma umano per la famiglia - ha puntualizzato Bertolotti - ha un costo sociale stimato in oltre 1,5 milioni di euro». La proposta è quella di cambiare registro. «Posto che bisogna rispettare le regole ed attivare i controlli - sostiene Assogomma - anziché reprimere sempre e solo i comportamenti scorretti, occorre premiare con sgravi o incentivi il cittadino che mensilmente dimostra di fare tappa dal gommista per il ripristino delle corrette pressioni di gonfiaggio, che non circola con gomme lisce, che adotta il corretto equipaggiamento stagionale e che equipaggia il suo veicolo con pneumatici di elevate classi di merito rilevabili in base all'etichettatura. Una ricetta a costo zero per contribuire a una circolazione più sicura sulle nostre strade e per migliorare l'ambiente a vantaggio dell'intera comunità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I nostri test/1

C4 Cactus, bella ed essenziale Premio al design di Citroën

Segni particolari: non assomiglia a nessun'altra. E non solo per gli "airbump" in poliuretano termoplastico sulle fiancate che la proteggono da graffi e urti leggeri regalando un'immagine insolita e gradevole. È nell'insieme tutta la filosofia costruttiva della Citroën C4 Cactus a renderla unica: un'auto che senza potersi considerare una low-cost vera e propria, ha eliminato il superfluo senza diventare "povera" né sacrificata. Certo, qualche rinuncia nei dettagli va messa in conto, ma Citroën ha dimostrato come sia possibile ripensare anche l'abitacolo di una vettura, puntando sull'essenzialità della strumentazione, composta da due soli display stile iPad, uno al centro e uno davanti al guidatore. Al volante, la Cactus regala subito buone sensazioni. Il comfort è ottimo, sia per la dolcezza con cui vengono "filtrate" le buche, sia per il poco rumore proveniente dai tre cilindri. Il 1.2 turbo a benzina che abbiamo testato è ideale nella guida tranquilla e nel traffico: ai bassi e medi regimi spinge con decisione, consentendo riprese rapide. Ottimi i consumi: 18 km/litro letti nel computer di bordo sono un risultato molto buono, e non lontano dai 21,7 km/l dichiarati dal costruttore. La 1.2 e-THP Shine Edition da 110 cv della nostra prova costa 19.950 euro ed è la versione a benzina più cara e meglio dotata (ha anche i cerchi in lega di 17" e la telecamera di retromarcia), mentre la "base", senza turbo e con 75 cv di potenza, costa 5.000 euro in meno. Dopo essere stata due volte seconda quest'anno sia sul podio di Auto Europa 2015 sia su quello di Auto dell'Anno 2015, la Cactus ha appena vinto al Salone di New York il titolo di "World Car Design of the Year 2015", come l'auto che nel corso dell'anno si è distinta per un codice stilistico rivoluzionario e un design audace ed innovativo. I suoi 60 mila clienti già totalizzati in Europa sono certamente d'accordo. (A.C.)



La Citroën C4 Cactus, in vendita a partire da 14.950 euro. Sotto la Bmw X4, disponibile in quattro motorizzazioni: il listino qui parte da 49.200 euro

I nostri test/2

Sportività senza gigantismi Bmw X4, la scelta su misura

Un Suv firmato Bmw, con carattere sportivo e un design originale, ma senza le dimensioni mastodontiche della X6. Ecco la nuova X4, che il marchio tedesco ama definire come Sport Activity Coupé, al pari della sorella maggiore da cui riprende l'idea fondante, declinandola su un corpo vettura più compatto e un'immagine complessiva meno impegnativa. Gli allestimenti e le dotazioni, invece, non hanno subito nessuna contrazione, al pari (purtroppo) del listino prezzi che parte da 49.200 euro per la XDrive 20d, ma raggiunge i 63.900 con la XDrive 35d. Facendo un confronto "in casa" però, la X6 con la stessa motorizzazione costa circa 9.000 euro di più. Dal punto di vista meccanico la X4 deriva strettamente dalla X3, da cui differisce solo leggermente per dimensioni esterne. Ma è la collocazione dei sedili anteriori, posizionati 2 cm più in basso, a cambiare la posizione di guida, rendendola più sportiva. Quest'indole più dinamica non inficia la praticità, visto che il bagagliaio ha una capacità minima di 500 litri e che lo spazio a bordo è abbondante anche per gli occupanti posteriori. Equipaggiamenti utili, come il portellone elettrico o i fari bi-xeno sono di serie, insieme a dispositivi che migliorano la guidabilità, come il Performance Control con funzione Torque Vectoring, o lo sterzo sportivo ad assistenza variabile. Al volante nessuna sorpresa, la X4 è una Bmw doc, che danza tra le curve con la stessa facilità con cui può macinare centinaia di chilometri.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Più uomini, meno robot

Vietare la guida agli esseri umani, perché troppo pericolosi. È il futuro dell'auto secondo Elon Musk, il visionario fondatore di Tesla, marchio che produce vetture elettriche ad alte prestazioni, e grande sponsor del pilota automatico. Provocazioni a parte, resta da capire come i costruttori risolveranno i casi evocati nella prima legge della robotica di Asimov: «Un robot non può recare danno a un essere umano né può lasciare che, a causa del suo mancato intervento, un essere umano subisca un danno». Cosa accadrebbe ad una vettura senza pilota che si trovasse nella drammatica situazione di dover decidere se salvare il suo passeggero o investire dei pedoni? Nel dubbio meglio guidare. Da uomini, possibilmente. I robot, speriamo, saranno un problema dei nipoti dei nostri nipoti.