

Diamo i numeri

a cura di Man.U.

-16,7 per cento

● Pesante flessione delle immatricolazioni di veicoli commerciali nei primi dieci mesi dell'anno. Con 81.396 light con peso totale a terra fino a 3,5 tonnellate si è dovuto archiviare un meno 16,7 per cento rispetto allo stesso periodo 2012 quando si era toccata quota 97.683 unità. "Deluse - ha affermato Massimo Nordio, Presidente dell'Unrae, l'Associazione delle Case automobilistiche estere - le attese sul mercato dei veicoli commerciali generate dal risultato di settembre. Lo scenario continua a presentarsi molto depresso e il settore si appresta a chiudere l'anno in

ulteriore flessione rispetto al 2012 quando aveva dovuto fare i conti con un meno 30 per cento."

Si punta ora a raggiungere almeno le 100.000 unità complessive.

"Per il prossimo anno, in assenza di sostegni concreti al settore per favorire consumi e investimenti - ha concluso Nordio - il mercato difficilmente potrà esprimere l'attesa inversione di tendenza, limitandosi ad una debole crescita, dovuta principalmente a non più rimandabili esigenze di rinnovo delle componenti business a fronte di costanti difficoltà dei



piccoli imprenditori ed artigiani, considerato anche il livello di vendite complessive fortemente depresso al quale il mercato è sceso."

0,5 bar

● Pneumatici sgonfi di 0,5 bar o sovragonfiati dello stesso valore, a 70 chilometri orari, allungano di 4 metri gli spazi di frenata. Non solo. Influenzano negativamente il comportamento del veicolo nelle condizioni più critiche, come quando bisogna scartare un ostacolo improvviso. Lo rivelano i test

condotti dall'Automobile Club d'Italia e SicurAuto.it nel Centro Guida Sicura di Vallelunga. Sarebbe quindi buona norma verificare periodicamente la pressione dei pneumatici che deve essere conforme a quella riportata sul libretto di manutenzione.

Un'operazione che si dovrebbe poter effettuare nelle stazioni di servizio urbane, extraurbane ed autostradali.

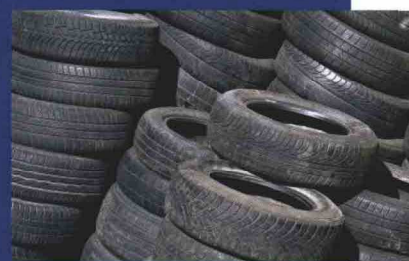
Peccato che il 90 per cento dei manometri a disposizione dell'utenza sia impreciso o presenta un grande margine di errore ai fini della sicurezza. Nel 39 per cento delle 300 stazioni di servizio di tutta Italia controllate da Aci e Sicurauto i manometri lasciano i pneumatici pesantemente sgonfi pur indicando una pressione conforme a quella indicata sul libretto, mentre il 36 per cento li gonfia più del dovuto. Solo uno su 10 fra quelli esaminati è preciso e affidabile.



227 milioni di pneumatici

● Sono ben 227 milioni i pneumatici usati che vengono generati ogni anno all'interno dell'Unione Europea: un lunghissimo serpentine che potrebbe completare quattro volte il giro della terra all'equatore. Una quantità enorme, sottolinea l'Osservatorio Airp, che rappresenta un problema ambientale. La soluzione migliore per risolverlo, come si desume anche dal codice ambientale (Dlgs 152/2006), è la ricostruzione e, solo nel caso in cui questa non sia possibile, è opportuno procedere allo smaltimento che è stato regolamentato efficacemente dal Decreto Ministeriale n. 82 dell'11 aprile 2011.

Ricordiamo che con la ricostruzione è possibile riutilizzare ben il 70 per cento di un pneumatico sostituendo esclusivamente il battistrada usurato. E non bisogna scendere a patti con la sicurezza. I ricostruiti presentano, infatti, le stesse garanzie di affidabilità dei pneumatici nuovi.



● Non sono le ore, ma la posizione delle mani sul volante per un pieno controllo della strada. È solo uno dei consigli che giunge dagli esperti di incidenti Dekra. Gli altri? Innanzitutto è fondamentale che il conducente sia seduto correttamente, quindi non sdraiato: in questo caso infatti la protezione delle cinture di sicurezza e dell'airbag viene parzialmente o completamente annullata. Se si reclinava eccessivamente il sedile inoltre diventa difficile vedere oltre la linea del veicolo e quindi ciò che ci precede. Non contribuisce assolutamente alla sicurezza nemmeno aggrapparsi strettamente al volante. Questa posizione limita i

movimenti e in una situazione di emergenza si rischia di non poter reagire velocemente. Non solo: l'airbag può non aprirsi in modo corretto non offrendo la giusta protezione e, in casi peggiori, può addirittura provocare lesioni al guidatore. Il driver deve quindi sedersi dritto, con le spalle appoggiate al sedile e la schiena che scivola verso il dietro. Per le frenate di emergenza è fondamentale che le gambe non siano completamente distese. Un altro essenziale elemento di sicurezza è la corretta posizione del poggiatesta che dovrebbe proteggere dal colpo di frusta: il suo punto più alto deve essere allineato con il punto più alto della testa.