

Sommario Rassegna Stampa del 02/04/2007

Testata	Titolo	Pag.
BRESCIAOGGI	<i>SPECIALE AUTOSICURAMENTE</i>	2

Bresciaoggi ^{NUOVO}

Speciale Autosicuramente

A CURA DI PUBLIADIGE

Domani e domenica nella concessionaria di Via Mandolossa un'iniziativa coinvolgente con tante sorprese. Ingresso libero

Gruppo Car, arcipelago della sicurezza

La guida sicura in un percorso di sedici isole. E non mancano giochi e quiz

Domani e domenica la concessionaria Gruppo Car di Via Mandolossa 71 - sulla strada Brescia-Ospitaletto - diventa un arcipelago per la sicurezza dell'auto. Nell'ampia struttura approda infatti «Autosicuramente», un'iniziativa a livello nazionale che rappresenta una guida alla sicurezza nel rapporto con l'auto.

Automobilisti e utenti della strada sono invitati (l'ingresso è libero) dalle 9.30 alle 12.30 e dalle 14.30 alle 19.30 per scoprire i segreti della sicurezza e, perché no, per giocare sempre sui temi della sicurezza. E domani alle 10.30 le autorità politiche in rappresentanza della Provincia e dei Comuni della zona faranno da cornice al taglio del nastro che inaugura questo appuntamento.

Con «Autosicuramente» si va dunque a scuola di sicurezza in concessionaria, attraverso sedici isole dove tecnici specializzati parleranno dell'auto insegnando tutti i segreti per guidare sicuri, per avere un veicolo sempre in ordine, per una manutenzione corretta.

L'acquisto di un'auto comporta infatti una responsabilità non sempre percepita nella maniera corretta, tanto dall'acquirente quanto dal concessionario. L'auto non è solo il secondo acquisto più

«importante» nella vita economica di una persona - dopo la casa - ma anche uno strumento che, se utilizzato in maniera scorretta, si può rivelare pericoloso per sé e per gli altri. «Autosicuramente» è un tour di eventi che nasce per fornire agli utilizzatori dell'automobile alcune informazioni utili riguardanti la sicurezza nel rapporto con l'auto - spiegano gli organizzatori dell'appuntamento di Gruppo Car -. Il progetto non riguarda solo la guida responsabile, ma tutto l'insieme delle conoscenze necessarie per un corretto utilizzo quotidiano della vettura, ed è per questo che la sua localizza-

zione ideale è all'interno delle stesse aziende concessionarie che mettono il veicolo a disposizione dei clienti. Sicurezza nel rapporto con l'auto significa conoscere tutti quegli accorgimenti, alcuni dei quali obbligatori per legge, che troppo spesso si danno per scontati ma per i quali uno scorretto utilizzo può portare a conseguenze molto gravi». L'appuntamento di domani e di domenica si concretizza in una serie di isole distinte, ognuna delle quali ideata appositamente per approfondire una tematica legata alla sicurezza ed alla protezione dell'utilizzatore della vettura e dei terzi.

Le aree affronteranno il controllo e la manutenzione degli pneumatici, l'utilizzo delle gomme invernali e delle catene da neve, con relativa spiegazione e prova di montaggio; l'utilizzo dei seggiolini per bambini e la relativa normativa; la sicurezza attiva e passiva su cui possiamo fare affidamento in una vettura; la giusta ergonomia, fondamentale nei lunghi viaggi in macchina e spesso sottovalutata; la manutenzione di fari e tergicristalli per una corretta visibilità della strada. Oltre naturalmente a sensibilizzare il guidatore ad una guida sicura e responsabile, mettendo in guardia il visitatore da colpi di sonno e abuso di alcool.

Ma sicurezza nel rapporto con l'auto significa anche serenità nel suo utilizzo, e proprio per questo «Autosicuramente» tratterà all'interno delle isole anche i temi dei finanziamenti e delle assicurazioni. Si tratta di un servizio che i concessionari offrono ai propri clienti, complementare all'acquisto di una vettura ed estremamente prezioso.

E a tutto questo farà da corollario lo spazio ludico, con una pista per i kart per adulti, ma anche per baby guidatori dove chi partecipa all'iniziativa di Gruppo Car potrà sbizzarrirsi in piena sicurezza.



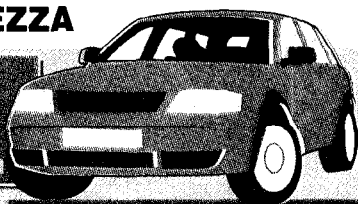
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Concessionari di 11 marchi, con sedi in Bergamo, Brescia, Cremona, Mantova e Verona. Non un salone multimarca ma tante concessionarie per risolvere ogni esigenza di mobilità: tua, della tua famiglia o per il tuo lavoro, sia che si tratti di un'utilitaria, di una sportiva, di un fuoristrada o di una lussuosa berlina. Questo è Gruppocar: ampia possibilità di scelta, serietà, competenza e un servizio che ti farà sentire in famiglia.

GRUPPO CAR - AUTOSICURAMENTE L'AUTO E LA SICUREZZA

DOMANI E DOMENICA
dalle 9.30 alle 12.30
e dalle 14.30 alle 19.30
in Via Mandolossa 71 - Brescia



ISOLE TEMATICHE

- ▶ Sicurezza attiva e passiva
- ▶ Guida sicura
- ▶ Ergonomia
- ▶ Manutenzione generale
- ▶ Gli pneumatici
- ▶ I bambini e l'auto
- ▶ Antifurto - audio
- ▶ Blue tooth, Hi-Fi, dvd, satellitari
- ▶ Eco Fuel e impianti gas
- ▶ Pronto soccorso
- ▶ Quiz di guida
- ▶ Pista kart
- ▶ Assicurazioni
- ▶ Finanziamenti

PARTECIPANO

- ▶ Polizia municipale di Brescia
- ▶ Polizia municipale di Desenzano
- ▶ Anvu di Jesolo
- ▶ Findomestic
- ▶ Azienda All Pneus
- ▶ Exxon Mobil
- ▶ Ina Assitalia
- ▶ Das servizi assicurativi
- ▶ Radio Number One
- ▶ Croce Bianca di Brescia
- ▶ San Marco-Rolfi
- ▶ Dix srl

Inaugurazione ufficiale:

domani ore 10.30
Ingresso libero

Aga-d'Arco

La sicurezza è uno dei fronti sui quali l'Ente investe risorse ed energie con iniziative mirate. Le campagne di sensibilizzazione puntano soprattutto sui giovani, la categoria più a rischio di incidenti

Provincia, impegno a 360°

«Autosicuramente» è un'iniziativa privata che suscita il consenso degli amministratori locali e dei rappresentanti della Provincia. La Provincia di Brescia, soprattutto, è da tempo impegnata in modo consistente sul piano della sicurezza, attraverso varie iniziative che, per quanto riguarda le campagne di sensibilizzazione, hanno riscosso attenzione e plauso anche all'estero.

Tanto impegno portato avanti per anni ha dato risultati tangibili: «Siamo abituati a pensare che la provincia di Brescia sia la più colpita dagli incidenti stradali, ma in termini assoluti il problema è minore rispetto ad altre aree - spiega il presidente della Provincia Alberto Cavalli -. Siamo sestì in Italia per danni sociali - 700 milioni di euro - ma dobbiamo considerare che la nostra densità demografica è alta e se applichiamo alcuni parametri che tengono in considerazione il numero della popolazione, scendiamo al 40° posto. Non è possibile stabilire una relazione tra questi dati oggettivi e la ricaduta positiva della campagne e degli interventi del-

la Provincia, ma sicuramente c'è un nesso diretto».

Nella sicurezza, la Provincia investe: «Ricordo che nel 1999 per il migliora-

mento della rete stradale si spendevano 12 milioni di euro, adesso sono a bilancio stanziamenti per 60-70 milioni. Migliorare la rete stradale e renderla più sicura è importantissimo, ma non meno rilevante è l'effetto delle campagne di sensibilizzazione che tendono a ridurre l'errore umano, che ha un ruolo significativo negli incidenti. La Provincia di Brescia dimostra che un ente locale è in grado di intervenire con efficacia e qualità nella prevenzione, come è stato riconosciuto anche all'estero».

«Nell'ambito della sicurezza abbiamo agito con un

ventaglio di proposte che non riguardano solo la manutenzione delle strade e altre attività legittime, ma non obbligatorie. Pensiamo ad esempio alle rotatorie stradali che, statistiche alla mano, hanno fatto scendere la mortalità del 95%».

L'Ente bresciano interviene anche attraverso la Polizia provinciale: «Ci sono più di cento agenti che si occupano anche della sicurezza stradale - conferma Cavalli - un lavoro che abbiamo iniziato nel 2000 con risultati soddisfacenti».

L'ultimo capitolo riguarda la sensibilizzazione dei

giovani: «È un tema di rilevanza assoluta - conclude Cavalli -. E anche in questa direzione ci muoviamo con una molteplicità di iniziative».

«Sono convinto che la battaglia per la sicurezza stradale si può vincere se c'è una convergenza di impegni e se non sono solo gli Enti pubblici a scendere in campo. È importantissimo l'apporto di tutti i soggetti del mondo del trasporto, privato e pubblico, per fare prevenzione e, per questo, plaudo all'iniziativa Autosicuramente - spiega l'assessore ai Lavori pubblici della Provincia Mauro Pa-

rolini -. La prudenza, la capacità di dominare il mezzo in ogni condizione e di di-

sporre di un veicolo sicuro sono aspetti che determinano la sicurezza generale sulla strada. E quindi importante che si moltiplichino le iniziative qualificate dei privati che, per quanto ci riguarda, troveranno un appoggio nell'Ente pubblico».

La Provincia cavalca il tema della sicurezza con campagne mirate: «In questo momento è in atto la campagna sulle distanze di sicurezza e, fino a novembre, proseguirà quella rivolta ai giovani che frequentano le discoteche e che ha come slogan "non bevo, e se bevo non guido". Stiamo inoltre portando avanti l'iniziativa nelle scuole superiori con l'Associazione vittime della strada che ci porterà in contatto con circa 5.000 studenti. Inoltre, sempre sulle distanze di sicurezza, stiamo implementando una campagna negli autogrill, sempre attraverso supporti visivi».

E non mancano i supporti tecnologici: «Il pullman attrezzato con i simulatori di guida per i ragazzi che devono conseguire il patentino di guida della due ruote è l'ultima proposta. In tutte queste iniziative - continua Parolini - otteniamo risultati importanti perché l'impegno è trasversale e mette in sinergia più assessorati».



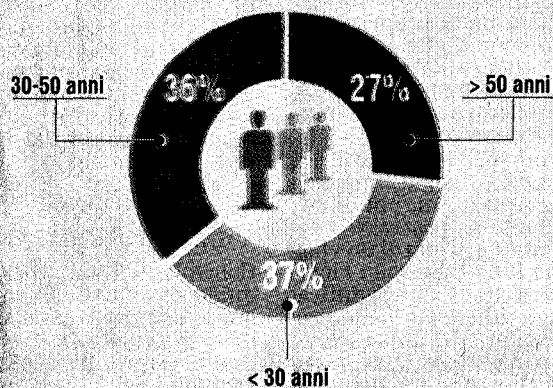
Il presidente della Provincia Alberto Cavalli



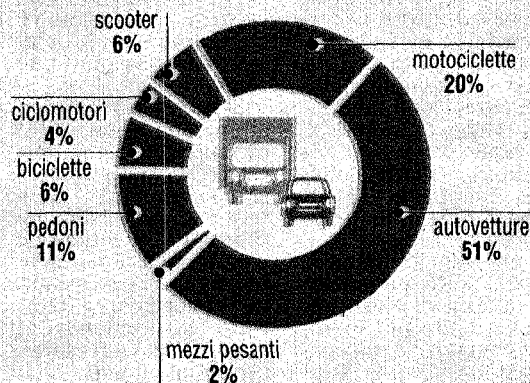
L'assessore Mauro Parolini

CASISTICA DEGLI INCIDENTI NELLA PROVINCIA DI BRESCIA

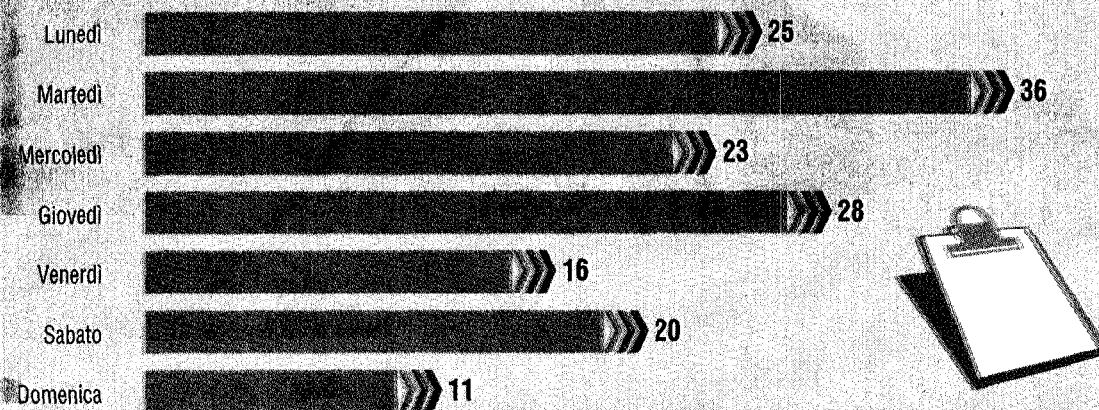
Distribuzione percentuale delle persone decedute rispetto alla fascia di età



Distribuzione percentuale secondo la categoria di utenza



Distribuzione percentuale secondo il giorno della settimana



Fonte: Dati Provincia di Brescia

Aga-d'Arco

Gruppo Car concessionarie automobilistiche, guidata da Giovanni Bassi, è un'azienda bresciana che opera nel settore automobilistico ormai da un quarto di secolo. La sede è in Via Mandolossa 71, a Brescia, sulla strada che collega la città a Ospitaletto, dove domani e domenica ospita l'iniziativa «Autosicuremento» aperta liberamente al pubblico.

Sotto diversi nomi commerciali (qualcuno ricorderà Pentauto, Atiesse, Jaguar Brescia, eccetera, punti di riferimento del mercato automobilistico di ca-

Gruppo Car, con 11 marchi è un punto di riferimento

sa nostra) ha venduto, negli anni, automobili appartenenti a tutti i segmenti a migliaia di bresciani, ma anche di bergamaschi, mantovani, cremonesi e veronesi.

Da settembre 2005 la proprietà ha voluto riunire le concessionarie sotto un'unica denominazione: Gruppo Car concessionarie automobiliastiche e nel contem-

po ha perseguito l'obiettivo di creare degli ambienti di esposizione e acquisto unici nel settore e cioè delle concessionarie-motor show dove è possibile trovare contemporaneamente tutti i marchi automobilistici di cui l'azienda è mandataria.

Questo, a detta degli stessi clienti e dei visitatori che hanno frequentato le concessionarie,

porta un grande vantaggio, sia in termini di tempo (per molti non è più necessario girare la provincia alla ricerca delle varie concessionarie), sia economico perché il confronto fra i prezzi delle automobili è diretto (potendo godere di un'unica valutazione sul proprio usato).

Attualmente Gruppo Car è concessionaria di undici marchi: Chrysler-Jeep, Kia, Hyun-

dai, Hummer, Jaguar, Land Rover, Lexus, Mitsubishi, Ssang Yong, Toyota e Volvo, l'azienda però non è solamente concessionarie multi-brand, ma anche sedi monomarca: di Toyota infatti ce ne sono sei solo nella città e nella provincia di Brescia.

Venendo all'aspetto economico di Gruppo Car, i numeri del gruppo sono di tutto rispetto: il gruppo si attesta ancora in pole position fra i bresciani per numero di automobili nuove vendute (8.000 auto nuove e quasi 2.400 veicoli usati nel 2006), mentre in Italia è al tredicesimo posto per entità di fatturato.

Le verifiche periodiche consentono di mantenere in perfetta efficienza l'automobile

Manutenzione, una garanzia

Bastano poche operazioni per viaggiare sempre tranquilli

La manutenzione è la prima operazione da effettuare per garantire la sicurezza in auto. Vediamo quali sono i «capitoli» che si devono tenere in considerazione.

Olio motore

L'olio è indispensabile per lubrificare le parti metalliche del motore, ridurre l'attrito e l'usura che si verificano quando due superfici piene si muovono a contatto l'una con l'altra, tiene pulito il motore, contribuisce al raffreddamento e impedisce la corrosione.

Gli oli motore sono costituiti da una miscela di diversi oli di base, elevatori dell'indice di viscosità, una varietà di additivi chimici, ciascuno dei quali, con le sue proprietà specifiche, contribuisce a definire il prodotto finito. Ogni tipo di olio è progettato per svolgere una funzione specifica.

Il consumo d'olio occupa probabilmente la prima posizione nella classifica dei problemi di lubrificazione. Indubbiamente, la qualità dell'olio riveste un ruolo fondamentale nel controllare e ridurre quello che in realtà è un aspetto "fisiologico" del funzionamento del motore. Tuttavia, ci sono un numero elevato di variabili che vanno tenute in considerazione quando si è di fronte a un problema di consumi, quali tipo di motore, età e chilometraggio dello stesso, ciclo di guida, clima e altri.

Molte moderne autovetture hanno prescrizioni estremamente precise riguardo al lubrificante da utilizzare, che vanno seguite accuratamente al fine di non compromettere le loro prestazioni o addirittura la loro affidabilità. Il libretto di uso e manutenzione, alla sezione "Olio Motore" o "Lubrificazione", riporta in dettaglio la gradazione di viscosità e le specifiche richieste per una data motorizzazione. Si raccomanda

di leggere attentamente queste informazioni e di scegliere un prodotto che sull'etichetta riporti le stesse caratteristiche.

Per sapere ogni quanto occorre cambiare il lubrificante nella propria auto occorre anche in questo caso consultare il libretto di uso e manutenzione, e attenersi scrupolosamente a quanto riportato.

L'olio va controllato di frequente, come minimo ogni 1000 Km, più di frequente se possibile e comunque prima di un viaggio lungo. Bisogna ricordare che ci sono significative differenze nelle prestazioni del lubrificante tra massimo e minimo del livello; l'olio protegge mol-

to meglio e si degrada molto meno velocemente quando è tenuto costantemente vicino al massimo dell'astina (mai sopra). Questo è una conseguenza del fatto che essendo presente in quantità maggiore esso si riscalda meno ed è in grado di dissipare meglio il calore dal motore.

Liquido di raffreddamento

Controllare il livello del liquido di raffreddamento con la vettura in piano e a motore freddo. Il livello deve arrivare alla tacca ricavata nel serbatoio d'espansione di plastica. Quando il liquido è caldo è normale che il livello superi tale tacca di uno o due centimetri.

Aprire il tappo del circuito soltanto a motore freddo, perché il vapore che esce in pressione potrebbe ustionare: nel caso lo si debba fare comunque, ruotare il tappo di un mezzo giro aiutandosi con uno straccio così da lasciare sfogare la pressione nel circuito; soltanto in seguito, svtarlo completamente e toglierlo.

Per i rabbocchi, utilizzare normale acqua del rubinetto (quella distillata è

più corrosiva), ma ogni due anni fare controllare il liquido per verificare che non sia troppo diluito o invecchiato: in entrambi i casi, non offre un'adeguata protezione anticorrosione e antigelo e si corre il rischio di danneggiare gravemente il motore.

Il termine liquido permanente non deve trarre in inganno; significa che il fluido va bene per tutte le stagioni (mentre una volta in inverno si doveva svuotare il circuito di raffreddamento e riempirlo con liquido antigelo), ma non vuol dire che dura per sempre.

Meglio sostituirlo almeno ogni quattro anni o secondo le indicazioni del libretto d'uso e manutenzione.

Liquido lavavetro

Soprattutto nella stagione invernale, avere un lavavetro efficiente è fondamentale per la visibilità. Rabboccate il serbatoio (a volte ve ne può essere più d'uno in vettura) con liquido specifico, che potete reperire facilmente presso un ricambista o un supermercato.

Può sembrare un avvertimento superfluo, ma non lo è: fate attenzione a non scambiare un serbatoio per l'altro rischiando, magari, di aggiungere liquido permanente per l'impianto di raffreddamento al lavavetro o viceversa.

Non usate altri prodotti, che potrebbero risultare corrosivi oppure congelare, bloccando gli spruzzatori proprio quando più ne avete bisogno.

Potete regolare da soli la direzione degli ugelli procedendo per tentativi utilizzando uno spillo infilato nel foro degli spruzzatori.

Spazzole tergicristallo

I tergenti di gomma delle spazzole invecchiano con

il passare del tempo, anche se poco usati. A danneggiarli sono i raggi solari, oltre che il decadimento naturale del materiale.

Per evitare danni precoci, non far lavorare le spazzole su un parabrezza brinato, che comunque non si riuscirebbe a pulire, e non dimenticare inserito il tergilunotto quando il vetro è asciutto (lavorando a secco, la gomma si deteriora).

Sostituire per tempo le spazzole, soprattutto se il veicolo è poco diffuso, altrimenti si potrebbe fare fatica a reperire il ricambio adeguato, oppure parlarlo a caro prezzo.

Fari e luci

Verificare periodicamente l'effettivo funzionamento di tutte le lampadine. Anche se la vettura ha un "check control" che segnala le anomalie all'impianto d'illuminazione, è bene controllare di persona.

La causa del mancato funzionamento di un fanale può risiedere in una lampadina fulminata, ma può anche essere un contatto elettrico difettoso oppure un fusibile interrotto. Se il guasto è imputabile alla lampadina si può procedere da soli alla sostituzione.

Tuttavia, occorre sempre consultare il libretto d'uso e manutenzione per seguire le modalità corrette di smontaggio e installazione.

Cristalli

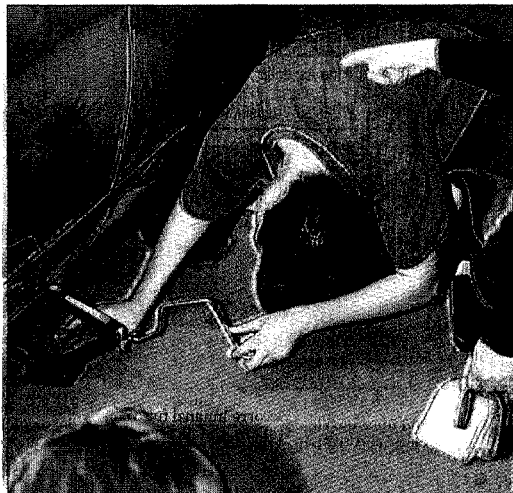
Per pulire bene i cristalli conviene usare una soluzione d'acqua e ammoniaca, o un detergente sgrassante per vetri. Nel primo caso, la soluzione va applicata con una spugna ben strizzata, e asciugata con uno straccio pulito di cotone.

Utilizzando un detergente spray è sufficiente un solo straccio per distribuire il prodotto e asciugare il cristallo. Tale operazione va fatta con attenzione, in particolare sul parabrezza, per evitare di lasciare aloni che potrebbero disturbare nella guida notturna.



Sopra: alcuni prodotti per la cura dell'auto.

Sotto: le gomme al centro dell'attenzione nelle proposte di Autosicurezza



Con Federpneus Alla scoperta di ruote e pneumatici

Sono gli specialisti di Federpneus (l'Associazione nazionale rivenditori specialisti di pneumatici) ad accompagnarci alla scoperta di ruote e pneumatici.

Partiamo dalla profondità degli intagli del battistrada. Per legge, deve essere di almeno 1,6 millimetri su tutta la superficie. Ma questo è un "valore limite", che non assicura le migliori prestazioni soprattutto su terreno bagnato.

Veniamo alla pressione. Un pneumatico leggermente sgonfio peggiora la stabilità in curva e rende il veicolo insicuro sul bagnato. La pressione normale di esercizio è indicata sul libretto d'uso; se il veicolo è molto carico e si prevede un viaggio lungo, è opportuno aumentarla leggermente.

Per la sicurezza è determinante l'integrità del pneumatico. Tagli e lacerazioni sui fianchi del pneumatico possono essere pericolosi se hanno intaccato le "tele" della struttura. Cambiatelo senza esitazioni. Ricordate che un pneumatico nuovo, appena montato, necessita di almeno un centinaio di chilometri di "rodaggio" e di stabilizzazione prima di fornire il meglio delle proprie prestazioni. Per i primi 100 km, quindi, guidate "piano". Su ogni asse i pneumatici, per legge, devono essere dello stesso tipo.

E ora passiamo ai cerchi. Le deformazioni ed ammaccature del cerchione producono vibrazioni allo sterzo, possono contribuire al distacco del pneumatico, fanno sfuggire l'aria nei pneumatici "tubeless" (senza camera d'aria). Una accurata "ribattitura" può eliminare l'inconveniente, ma questa non è possibile su alcuni tipi di cerchi in lega. È preferibile sostituire il cerchione piuttosto che rinunciare al vantaggio del pneumatico "tubeless" che, in caso di foratura, impiega più tempo a sgonfiarsi.

Per non correre rischi in montagna
Pasqua con la neve
i «consigli per l'uso»

La primavera appena iniziata fa le bizze e chi si appresta a godere degli ultimi scampoli di neve per la sciata di Pasqua deve prendere alcune precauzioni. Ecco cosa dicono gli specialisti.

Catene da neve

La guida sulla neve richiede una particolare attenzione, per questo, ogni manovra deve essere ponderata al fine di evitare reazioni indesiderate dell'autoveicolo. Ovviamente in questi casi le gomme "estive" risultano insufficienti per far fronte alla situazione; con quelle invernali il problema viene risolto, ma solo in parte, a patto che, lo strato di neve non sia molto alto; se la neve o il ghiaccio formano uno strato alto, anche con l'adozione di coperture termiche, il problema persiste ed è necessario passare ad altre soluzioni; ne i dispositivi elettro-

nici, ne la trazione integrale sono in grado di aiutarci. L'unica soluzione, è affidarsi all'uso di catene o di ragni (spider spikes); da ciò si può capire perché alcune strade sono percorribili solo con l'ausilio delle catene, per la propria e l'altrui sicurezza; queste strade sono contrassegnate con l'apposito segnale nel quale è raffigurata una ruota che le monta.

È da ricordare inoltre che con le catene montate, il limite è di 50 km orari.

I preliminari

Prima di comprare le catene è necessario verificare che esse siano compatibili con la vostra autovettura, per questo motivo esistono catene con maglie di diversa sezione (maggiore o minore ingombro in cambio di maggiore o minore resistenza ed efficienza), in modo da adattarsi alle varie autovetture; in

alcuni casi anche la maglia più stretta non va bene, (ad esempio nelle macchine con pneumatici maggiorati) perché le catene urtano con gli organi meccanici collegati alla ruota (le sospensioni o addirittura la scocca). Allora si rende necessario l'uso dei ragni, molto più pratici e veloci da montare, ma anche molto più costosi. Prima di acquistare le catene bisogna dun-

que scegliere il modello giusto per le proprie esigenze, dal momento che esistono una varietà di modelli con diverse caratteristiche e diversi prezzi d'acquisto.

I modelli

Chi vive in montagna o ci va spesso e ha frequentemente bisogno delle catene per percorrere lunghi tragitti, farà bene a scegliere catene a rombo di almeno 12 millimetri. Chi invece

abita in città nelle quali nevica raramente e usa l'auto solo per brevi spostamenti può tranquillamente adottare modelli più economici.

Maglia a rombo: è la più facile da montare, è quella che garantisce la migliore tenuta di strada ed è proprio per questo motivo che costa di più.

Maglia a Y: è la classica via di mezzo; si monta facilmente, offre una buona tenuta di strada e generalmente costa meno.

Maglia a scala: è la più economica e la più complicata da montare perché è necessario spostare l'auto avanti e indietro più volte. Questa scelta deve essere privilegiata da chi usa le catene una o due volte l'anno e per brevi tratti di strada.

L'abc delle catene

Leggere sempre con attenzione il libretto "Uso e manutenzione" della

vettura alla voce "Catene da neve" per verificare se vi sono limitazioni all'uso delle stesse. Con le catene montate non superare comunque la velocità di 50 Km/orari.

Prima dell'acquisto: verificare con attenzione che la dimensione dei pneumatici della vettura sia presente sull'etichetta apposta sulla confezione.

Montare le catene da neve sulle ruote motrici. Se si possiede una vettura a 4 ruote motrici, le catene vanno montate su tutte e quattro le ruote.

Leggere sempre con attenzione le istruzioni di montaggio e smontaggio delle catene. Si consiglia di provare a montare e smontare almeno una volta le catene da neve prima dell'uso in luogo comodo ed asciutto, per verificarne il corretto adattamento al pneumatico ed esercitarsi al montaggio.

Per non correre rischi in montagna
Pasqua con la neve
i «consigli per l'uso»

La primavera appena iniziata fa le bizze e chi si appresta a godere degli ultimi scampoli di neve per la sciata di Pasqua deve prendere alcune precauzioni. Ecco cosa dicono gli specialisti.

Catene da neve

La guida sulla neve richiede una particolare attenzione, per questo, ogni manovra deve essere ponderata al fine di evitare reazioni indesiderate dell'autoveicolo. Ovviamente in questi casi le gomme "estive" risultano insufficienti per far fronte alla situazione; con quelle invernali il problema viene risolto, ma solo in parte, a patto che, lo strato di neve non sia molto alto; se la neve o il ghiaccio formano uno strato alto, anche con l'adozione di coperture termiche, il problema persiste ed è necessario passare ad altre soluzioni; ne i dispositivi elettro-

nici, ne la trazione integrale sono in grado di aiutarci. L'unica soluzione, è affidarsi all'uso di catene o di ragni (spider spikes); da ciò si può capire perché alcune strade sono percorribili solo con l'ausilio delle catene, per la propria e l'altrui sicurezza; queste strade sono contrassegnate con l'apposito segnale nel quale è raffigurata una ruota che le monta.

È da ricordare inoltre che con le catene montate, il limite è di 50 km orari.

I preliminari

Prima di comprare le catene è necessario verificare che esse siano compatibili con la vostra autovettura, per questo motivo esistono catene con maglie di diversa sezione (maggiore o minore ingombro in cambio di maggiore o minore resistenza ed efficienza), in modo da adattarsi alle varie autovetture; in

alcuni casi anche la maglia più stretta non va bene, (ad esempio nelle macchine con pneumatici maggiorati) perché le catene urtano con gli organi meccanici collegati alla ruota (le sospensioni o addirittura la scocca). Allora si rende necessario l'uso dei ragni, molto più pratici e veloci da montare, ma anche molto più costosi. Prima di acquistare le catene bisogna dun-

que scegliere il modello giusto per le proprie esigenze, dal momento che esistono una varietà di modelli con diverse caratteristiche e diversi prezzi d'acquisto.

I modelli

Chi vive in montagna o ci va spesso e ha frequentemente bisogno delle catene per percorrere lunghi tragitti, farà bene a scegliere catene a rombo di almeno 12 millimetri. Chi invece

abita in città nelle quali nevica raramente e usa l'auto solo per brevi spostamenti può tranquillamente adottare modelli più economici.

Maglia a rombo: è la più facile da montare, è quella che garantisce la migliore tenuta di strada ed è proprio per questo motivo che costa di più.

Maglia a Y: è la classica via di mezzo; si monta facilmente, offre una buona tenuta di strada e generalmente costa meno.

Maglia a scala: è la più economica e la più complicata da montare perché è necessario spostare l'auto avanti e indietro più volte. Questa scelta deve essere privilegiata da chi usa le catene una o due volte l'anno e per brevi tratti di strada.

L'abc delle catene

Leggere sempre con attenzione il libretto "Uso e manutenzione" della

vettura alla voce "Catene da neve" per verificare se vi sono limitazioni all'uso delle stesse. Con le catene montate non superare comunque la velocità di 50 Km/orari.

Prima dell'acquisto verificare con attenzione che la dimensione dei pneumatici della vettura sia presente sull'etichetta apposta sulla confezione.

Montare le catene da neve sulle ruote motrici. Se si possiede una vettura a 4 ruote motrici, le catene vanno montate su tutte e quattro le ruote.

Leggere sempre con attenzione le istruzioni di montaggio e smontaggio delle catene. Si consiglia di provare a montare e smontare almeno una volta le catene da neve prima dell'uso in luogo comodo ed asciutto, per verificarne il corretto adattamento al pneumatico ed esercitarsi al montaggio.

L'efficacia della prevenzione passa dalla conoscenza approfondita degli effetti dannosi

Alcol, e la sicurezza «evapora»

Un goccio di troppo e mettersi al volante diventa un rischio

Gli effetti negativi dell'alcol sulla guida sono ben noti. Esso agisce su diverse funzioni cerebrali (percezione, attenzione, elaborazione, valutazione eccetera), con effetti diversi e strettamente correlati alla quantità di alcol presente nel sangue, cioè al tasso alcolemico.

Il tasso alcolemico si misura in grammi di alcol per litro di sangue; un tasso alcolemico di 1g/litro indica quindi che in ogni litro di sangue del soggetto è presente 1 grammo di alcol puro; lo stesso tasso alcolemico può venire espresso anche nella forma 1 per mille) oppure 0,1%.

I primi effetti negativi si cominciano a riscontrare già con valori di 0,2 g/litro, ad esempio nella capacità di suddividere l'attenzione tra due o più fonti di informazioni e nell'interazione con la stanchezza; con un tasso di 0,5 g/litro cominciano ad essere compromessi il campo visivo laterale, i tempi di reazione, la resistenza all'abbagliamento, il coordinamento psicomotorio. Con un tasso di 0,8 g/litro i sintomi precedenti si aggravano e viene compromessa anche la capacità di valutazione delle distanze, l'attenzione cala in modo notevole, diminuisce la sensibilità alla luce rossa. Ad un tasso di 1-1,2 g/litro i sintomi precedenti si aggravano e compare l'euforia, la visione

laterale è fortemente compromessa, come pure la percezione delle distanze e della velocità di movimento degli oggetti. A tassi tra 1,5 e 2 g/litro tutti i sintomi precedenti sono in misura esagerata, con la completa sottovalutazione dei pericoli, lo s coordinamento dei movimenti (ad esempio si accelera invece di frenare), reazioni fortemente rallentate. Tutto questo si riflette sui rischi di incidente grave.

Ma come si raggiungono questi valori? In altre parole, quanto si può bere prima di raggiungere i valori sopra indicati e prima di risentire effetti negativi?

La risposta non è semplice, perché tutto dipende dal meccanismo di diffusione dell'alcol (dallo stomaco al sangue e quindi ai liquidi cellulari del cervello), dal contenuto di alcol delle bevande, dal modo in cui l'alcol viene bevuto, dal sesso e dall'età del soggetto, dalla sua abitudine a bere alcolici.

Oltre ai valori dell'alcolemia massima, entra in gioco la diversa sensibilità delle persone a quei valori, e soprattutto alla velocità con la quale essi aumentano. Le alterazioni nelle funzioni psichiche e sensoriali, rilevanti per la guida, possono infatti innescarsi a valori diversi da quelli standard: ci sono persone che si ubriacano più facilmente di altre, e non sempre questa va-

riabilità di reazioni dipende dall'abitudine o dall'assuefazione all'uso di alcolici; anzi spesso sono soggetti che abusano di alcol quelli che per primi e più intensamente ne subiscono gli effetti negativi.

Pertanto, visto che gli effetti negativi per la guida sono presenti anche con valori alcolemici bassi, vale la regola fondamentale.

Il rischio di incidente grave cresce in maniera paurosa all'aumento del tasso alcolemico: fatto pari a 1 il rischio di quando si è sobri, cresce a 380 quando il tasso alcolemico è pari o superiore a 1,5 g/l: in pratica, l'incidente grave non è più solo molto probabile, ma addirittura quasi sicuro. Ma anche semplicemente con valori compresi tra 0,5 e 0,9 g/l il rischio è 11 volte superiore!

Continuano a resistere alcune "leggende" riguar-

do alla possibilità di ritardare fino all'inverosimile l'assorbimento dell'alcol (cioè il momento in cui il tasso alcolemico raggiunge il valore massimo) o la stessa possibilità di raggiungere il valore massimo: mangiare patate, o cipolle, o liquirizia, oppure cibi grassi, oppure aggiungere zucchero alle bevande eccetera. In realtà, come abbiamo visto, la diffusione dell'alcol nei liquidi corporei e la sua "distruzione" da parte del fegato obbediscono a meccanismi ben precisi, praticamente insensibili ad elusioni prive di fondamento se non addirittura dannose. C'è un solo rimedio per evitare i danni dell'alcol alla guida: non bere o bere in modo molto moderato, oppure bere alcolici a bassa gradazione, comunque, rispettare i "tempi di smaltimento" da parte del fegato.

Molti farmaci (in primo luogo tranquillanti ed ansiolitici, ma anche antido-

lorofici, alcuni antistamici, perfino sciroppi per la tosse) interagiscono con l'alcol, potenziando reciprocamente gli effetti negativi, con notevoli disturbi a carico dell'attenzione e della percezione, ancor più rilevanti in una situazione di stanchezza, stress e mancanza di sonno. Leggete attentamente i foglietti illustrativi dei medicinali ed evitate di ingerire alcol se da essi risulta anche la minima possibilità di effetti cumulativi. Gli effetti cumulativi sono invece sicuri ed "automatici" con tutte le sostanze psicotrope voluttuarie (anfetamine, hashish, marijuana, eroina, sostanze di sintesi eccetera). I rischi sono ben noti a chi usa queste sostanze: insistere oltre sulle conseguenze devastanti di certi mix non è certamente necessario.

O bevi, o guidi

L'alcol anche in quantità

modeste è incompatibile con la guida. Se dovete guidare, evitate di bere alcolici. Bere e guidare non indica forza fisica, carattere, capacità di resistenza; indica solo presunzione sulle proprie capacità e scarso rispetto per chi viaggia con chi guida avendo bevuto o gli affida i propri beni. Se avete bevuto e dovete guidare, fatevi sostituire da altri alla guida. Gli effetti dell'alcol si fanno sentire anche dopo ore: tenetene conto se avete bevuto con abbondanza qualche ora prima di guidare.

La normativa attuale italiana stabilisce come valore limite legale il tasso di alcolemia di 0,5 g/litro. L'articolo 186 del codice della strada prevede che, in caso di guida con tasso alcolemico superiore a quel valore, la pena è l'arresto fino ad un mese e l'ammenda da 258 a 1.032 euro.

All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da quindici giorni a tre mesi, che diventa da un mese a sei mesi quando lo stesso soggetto compie più violazioni nel corso di un anno. L'accertamento viene condotto con un etilometro, misurando la quantità di alcol presente nell'aria espirata (correlato all'alcol presente nel sangue con un rapporto 1:2100 circa) ed effettuando due misurazioni successive, distanziate di 5 minuti. L'etilometro è dotato di stampante che registra i risultati. Non è neanche necessaria la misurazione con l'etilometro quando il soggetto presenta segni così evidenti di ebbrezza da renderla inutile; in tal caso, il giudice davanti al quale sarà condotta la causa penale valuterà le prove fornite dagli accertatori. Il rifiuto di sottoporsi all'accertamento del tasso alcolemico comporta l'arresto fino a un mese e l'ammenda da 258 a 1.032 euro.



E' possibile il parcheggio «interrato» GPL, l'evoluzione elimina i problemi

Chi l'ha detto che gli impianti GPL per le auto non sono sicuri? A dare la certezza che le auto alimentate a gas non solo pericolose è la possibilità di parcheggio nelle rimesse interrate.

La possibilità di parcheggiare autovetture a GPL nelle autorimesse è regolata dal Decreto del Ministero dell'Interno 1 febbraio 1986 (Norme di sicurezza antincendi per la costruzione e l'esercizio di autorimesse e simili - G.U. n. 38 del 15/02/1986).

La normativa, in sostanza, limita la possibilità di parcheggiare le auto a GPL (miscela di gas con densità superiore a quella dell'aria) ai soli piani di parcheggio "fuori terra" e a condizione che non esistano comunicazioni con piani interrati, ove potrebbe crearsi un accumulo.

Dal 4 dicembre 2002 il Decreto del Ministero dell'Interno 22 novembre 2002 (Disposizioni in materia di parcheggio di autoveicoli alimentati a gas di petrolio liquefatto all'interno di autorimesse in relazione al sistema di sicurezza dell'impianto -

G.U. n. 283 del 3/12/2002, ha apportato significative novità: i veicoli alimentati a GPL e rispondenti alle norme ECE/ONU 67-01 (tutti gli impianti GPL devono essere obbligatoriamente dotati di questo sistema di sicurezza dall'1 gennaio 2001) possono essere parcheggiati anche nei piani interrati - per ora limitatamente al primo - delle autorimesse indipendentemente dalla presenza di ulteriori piani sottostanti (senza quindi tener conto di comunicazioni con piani inferiori).

Gli autoveicoli a GPL non in regola con il Regolamento ECE/ONU 67-01 possono essere facilmente adeguati a costi contenuti e con un fermo macchina minimo, altrimenti devono continuare a fare riferimento al decreto 1° febbraio 1986, quindi possono parcheggiare solo nei piani fuori terra non comunicanti con piani interrati.

Le autorimesse dovrebbero esporre una cartellonistica nella quale si dica che è vietato il parcheggio di veicoli a GPL se non dotati dei dispositivi di sicurezza rispondenti alle norme ECE/ONU 67-01.



«Seggiolini», una scelta consapevole

L'iniziativa di Autosicuramente organizzata domani e domenica a Gruppo car di Via Mandolossa 71 non dimentica i bambini.

I bambini rischiano infatti più degli adulti, in caso di incidente, di essere proiettati in avanti o fuori dell'abitacolo a causa della loro taglia ridotta. E questo vale sia per i lunghi viaggi in autostrada che per i brevi tragitti in città. Inoltre, la scarsa resistenza muscolare e la delicatezza degli organi li espongono maggiormente al rischio di lesioni. Per questo, oltre che per un preciso obbligo di legge (Art. 172-Codice della strada), i bambini devono sempre viaggiare con gli appositi «sistemi di ritenuta», fin dal loro primo percorso in auto.

I sistemi di ritenuta si dividono in quattro gruppi a seconda del peso del bambino:

gruppo 0: per bambini al di sotto del 10 kg di peso;

gruppo 1: per bambini

con un peso compreso tra i 9 e i 18 kg;

gruppo 2: per bambini con un peso tra i 15 e i 20 kg;

gruppo 3: per bambini con un peso compreso tra i 22 e i 36 kg

I modelli in commercio spesso utilizzano anche classificazioni intermedie o plurime; ad esempio un dispositivo di classe 0+1 è un seggiolino adatto per bambini fino a 18 chilogrammi che, con appositi riduttori sagomati, può rimpicciolire lo spazio disponibile fino a renderlo adattabile al neonato. All'atto dell'acquisto, verificare che il dispositivo sia adeguato al peso ed alla taglia del bambino: se è troppo "largo", le cinture di cui è dotato o le normali cinture che utilizza potrebbero non svolgere bene la loro

funzione di contenimento.

Verificate anche l'esistenza del "marchio di omologazione" (una E maiuscola seguita da cifre e lettere), nonché la completezza e comprensibilità delle

istruzioni di montaggio; se necessario, impiegate qualche minuto quando siete ancora nel negozio per simulare le manovre di montaggio.

I dispositivi di gruppo 0 possono essere costituiti, oltre che da seggiolini, anche da "navicelle", culle protette con cinghie proprie. I dispositivi di gruppo 2 è preferibile siano dotati nella parte anteriore di uno "scudo" su cui possa impattare senza pericoli, in caso di incidente, la testa del bambino.

I dispositivi di gruppo 3 sono in genere costituiti da "cuscini" sagomati che sollevano il bambino fino ad un'altezza tale da consentirgli l'uso delle cinture di sicurezza per adulti. In questo caso, potrebbero anche essere utili dei dispositivi che obbligano il tratto diagonale della cintura a seguire un percorso più basso, evitando che si appoggi pericolosamente sul collo. Questi dispositivi devono tuttavia recare un mar-

chio di omologazione o quanto meno di un laboratorio di certificazione.

Precauzioni di montaggio

Occorre innanzi tutto controllare che il seggiolino sia adattabile al sedile dell'auto. In fase di montaggio è necessario seguire attentamente le istruzioni fornite dal produttore.

Verificare, inoltre, che non vi sia gioco tra seggiolino e sedile e tendere le cinghie in modo che siano ben aderenti al corpo del bambino. Il tratto diagonale della cintura non deve mai

passare sotto il braccio o dietro la schiena, ma sempre sopra la spalla. Ricordate che il posto più sicuro sul quale far viaggiare un bambino, con l'apposito sistema di ritenuta, è sul sedile posteriore: utilizzate il più possibile questa collocazione.

Compatibilità con l'airbag

I bambini non possono essere trasportati utilizzan-

do un seggiolino di sicurezza rivolto all'indietro su un sedile passeggeri. In caso di impatto, infatti, l'airbag, esplodendo, colpirebbe violentemente lo schienale del seggiolino spingendo il bambino contro il sedile dell'auto e causandogli gravi lesioni o addirittura la morte.

Per viaggiare senza rischi

Se il bambino ha meno di un anno. In questo caso il seggiolino va posizionato in senso contrario a quello di marcia e con una inclinazione di 45 gradi. In questo modo in caso di incidente il collo del bambino, che non ha ancora una muscolatura sviluppata, non corre il rischio di fratturarsi. È bene evitare modelli troppo svasati che consentono alla testa di oscillare troppo da una parte all'altra. Anche se la legge prevede che il seggiolino possa essere montato sul sedile anteriore, è sempre meglio posizionarlo su quello posteriore, preferibilmente in posizione centrale in modo da salvaguardare il bambino in caso di urto laterale. Il seggiolino va poi sempre bloccato con la cintura di sicurezza della vettura.*

Da uno a sei anni. Se pesano più di 9 chili i bambini possono viaggiare davanti e il seggiolino può essere posizionato a 90 gradi.

La cintura che trattiene il seggiolino deve essere ben stretta e la sua stabilità va controllata spingendo il seggiolino avanti e indietro. Stringere prima le cinture che passano sulle spalle del bambino e poi quelle inferiori di modo che siano ben aderenti al corpo e non troppo larghe.

Da sei a dodici anni. È indispensabile usare una cintura per bambino e non fare mai viaggiare due bambini legati da una cintura sola. La cintura non va mai posizionata né sotto le braccia, perché il bambino non verrebbe trattenuto in maniera adeguata, né sopra le braccia perché nell'urto la cintura potrebbe fratturare entrambe. È preferibile usare un cuscino per alzare il bambino al fine di evitare che quest'ultimo venga strozzato dalla cintura di sicurezza.

I bambini non devono mai viaggiare liberi, né sui posti posteriori né, a maggior ragione, su quelli anteriori, o addirittura viaggiare in piedi specialmente di fronte al vano in cui è collocato un airbag.

I bambini non devono mai viaggiare sulle ginocchia di passeggeri, anteriori o posteriori, specialmente se non cinturati. In un urto frontale a soli 50 km/h la loro decelerazione può raggiungere i 100 G (G è il valore dell'accelerazione di gravità terrestre, che determina il "peso" dei corpi): inso-

stanza, è come se i corpi moltiplicassero per 100 il loro peso: le braccia dell'adulto non avranno mai sufficiente energia per trattenere il bambino, il quale anzi verrà schiacciato dal peso da elefante del passeggero proiettato in avanti.

Trasportare bambini in questo modo, oltre che illegale, significa esporli alla certezza di gravi lesioni in caso di incidente.

