

999

ISO

MOTORI
M

ISO MOTORI - 999 VOLTE SICURI
FONDATA NEL 1996

ANNO 26 - NUMERO 222 - DICEMBRE - SPED. IN ABB. POST. 45% - ART. 2 C.20/B LEGGE 562/96

**ADAS
SISTEMI
DI GUIDA
AVANZATI**

Direttore Responsabile

Giuliano Latuga
direzione@businesscar.it

Redazione

Silvia Gironi
redazione@isomotori.it

Hanno collaborato

Bruno Berselli, *Ufficio Tecnico
e Omologazioni Progetti s.r.l.*
Fabio Bergamo
Giordano Biserni
Alfredo Giordani
Corrado Poli
Federica Confalonieri, Manuela
Bina, Carlo Alberto Meinero,
Federica Biassoni (*Unità di
Ricerca in Psicologia del Traffico,
Università Cattolica di Milano*)

Grafica e impaginazione

Enrico Cigolla
enricocigo@gmail.com

Promozione e pubblicità

Tel. 051.60.14.990

Registrazione N°6591 del
02/08/1996 Tribunale di Bologna



ISO MOTORI - 999 VOLTE SICURI

COLLAUDI - REVISIONI - OMOLOGAZIONI - ALLESTIMENTI

SOMMARIO 222

- 5 | L'editoriale di Giuliano Latuga**
Come mi sono appassionato, tramite la sicurezza stradale, al Codice della Strada
- 12 | Revisioni**
ADAS 2002 e loro manutenzione
- 34 | Revisioni**
Auto, una su cinque in circolazione ha più di 20 anni
- 38 | Revisioni**
La Commissione europea vota la proposta per l'Euro7
- 43 | Revisioni**
Parliamo di revisioni auto, le novità previste nel 2023
- 47 | Revisioni**
Revisione auto, cambia tutto: ti controllano anche questo
- 51 | Scadenze delle notifiche**
Come si calcolano i termini per impugnare un verbale per violazione del CdS
- 56 | 200xCento.com Publy by car**
- 61 | L'esperto risponde**
Carrozzeria vs grandine
- 64 | Obiettivo zero vittime**
Auto e biciclette una convivenza possibile
- 70 | Ti sei mai domandato perché tutte e compagnie automobilistiche propongono la formula con pagamento in tre anni di rate e poi la scelta del cambio auto?**
- 72 | Conosciamo il codice della strada**
Le nuove norme contenute nella legge di conversione del decreto infrastrutture e trasporti
- 76 | Educazione stradale**
Guidare con la nebbia
- 84 | Psicologia del traffico**
Auto sempre più tecnologiche e ADAS
- 88 | News automotive**
Perché i saloni dell'auto sono morti
- 96 | News automotive**
Concessionari auto, cosa cambia con il vincolo di 5 anni dei contratti
- 100 | News automotive**
Tasse auto aziendali e rimborsi viaggio 2022, le agevolazioni e l'imponibile
- 102 | News automotive**
Vecchi scooter trasformati in elettrici? Da oggi si può



Antiaging
su misura



Ogni pelle è unica, Recare lo sa e ti fornisce un Consiglio Antiaging su misura sui prodotti più adatti alla tua beauty routine.

Vai su www.recarecosmetics.com

RECARÉ
XTREME FORMULA

AVF Srl | Galleria Asquini 1 | Pordenone | tel 0434-1830051
www.recarecosmetics.com | info@recarecosmetics.com



L'editoriale di Giuliano Latuga

disegno di Mario Barbieri



Come mi sono
appassionato, tramite
la sicurezza stradale, al
Codice della Strada



Gentili lettori, siamo in un periodo di feste e tradizioni. Ogni volta che inizia un nuovo anno, come si dice da molte parti, scatta il millesimo. Nel 2023 tutti coloro che sono nati nel 1957 potranno dire di avere 66 anni anche se in realtà il loro compleanno cadrà il 30 di ottobre.

Non solo, qualcuno potrà raccontare di lavorare nel mondo automotive dal 1977 e di aver compiuto 46 anni di attività, anche se il primo giorno di lavoro è stato il 15 settembre.

La differenza tra 45 o 46 anni di attività a queste età non è che influisca granché.

È certo che se qualcuno, dopo tutto questo tempo, si sveglia tutte le mattine con ancora tutta la voglia di condividere questo mondo ed in modo particolare con l'attenzione alla sicurezza stradale, significa che ha una grande passione.

È dalla mia prima passione, quella di imparare come salvare

businesscar.it

la tua auto aziendale **defiscalizzabile al 100%**

vite umane sulla strada (nata nel breve periodo di "naia" nei Vigili del Fuoco), che è nata quella di conoscere a menadito il Codice della Strada. Sia quello ante 92 che quello attuale, post 92. Non tutto il Codice, beninteso, ma ciò che riguarda il titolo terzo: I Veicoli (...pensate che mi ero messo in lista anche ad un programma a quiz di Mike Bongiorno, ma poi purtroppo, a sorpresa, venne a mancare...).

Ci sono concetti basilari cari a chi ha esercitato, e sta esercitando, l'attività di guidare una rivista di sicurezza stradale e, al contempo, di operare quale progettista di veicoli : si deducono da alcuni articoli del Codice della Strada.

A mio avviso, i più illuminanti sono gli articoli 71 e 72, che riporto integralmente di seguito.

Art. 71. Caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi.

1. *Le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi che interessano sia i vari aspetti della sicurezza della circolazione sia la protezione dell'ambiente da ogni tipo di inquinamento, compresi i sistemi di frenatura, sono soggette ad accertamento e sono indicate nel regolamento.*
2. *Il Ministro dei trasporti, con propri*

decreti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio per gli aspetti di sua competenza e con gli altri Ministri quando interessati, stabilisce periodicamente le particolari caratteristiche costruttive e funzionali cui devono corrispondere i veicoli a motore e i rimorchi per trasporti specifici o per uso speciale, nonché i veicoli blindati.

3. *Il Ministro dei trasporti, con propri decreti, di concerto con gli altri Ministri quando interessati, stabilisce periodicamente le prescrizioni tecniche relative alle caratteristiche di cui ai commi 1 e 2, nonché le modalità per il loro accertamento.*
4. *Qualora i decreti di cui al comma 3 si riferiscano a disposizioni oggetto di direttive comunitarie le prescrizioni tecniche sono quelle contenute nelle predette direttive; in alternativa a quanto prescritto nei richiamati decreti, se a ciò non osta il diritto comunitario, l'omologazione è effettuata in applicazione delle corrispondenti prescrizioni tecniche contenute nei regolamenti o nelle raccomandazioni emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni unite - Commissione economica per l'Europa, recepiti dal Ministero dei trasporti.*
5. *Con provvedimento del Ministero dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, sono approvate tabelle e norme di unificazione riguardanti le materie di propria competenza.*

200xCento.com

Publy by car

6. Chiunque circola con un veicolo a motore o con un rimorchio non conformi alle prescrizioni stabilite dal regolamento e' soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma ((da € 87 a € 344)). Se i veicoli e i rimorchi sono adibiti al trasporto di merci pericolose, la sanzione amministrativa è (da € 173 a € 694)).

Art. 72. Dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi.

1. I ciclomotori, i motoveicoli e gli autoveicoli devono essere equipaggiati con:
 - a) dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione;
 - b) dispositivi silenziatori e di scarico se hanno il motore termico;
 - c) dispositivi di segnalazione acustica;
 - d) dispositivi retrovisori;
 - e) pneumatici o sistemi equivalenti.
2. Gli autoveicoli e i motoveicoli di massa a vuoto superiore a 0,35 t devono essere muniti del dispositivo per la retromarcia. Gli autoveicoli devono altresì essere equipaggiati con:
 - a) dispositivi di ritenuta e dispositivi di protezione, se trattasi di veicoli predisposti fin dall'origine con gli specifici punti di attacco, aventi le caratteristiche indicate, per ciascuna categoria di veicoli, con decreto del Ministro dei trasporti;
 - b) segnale mobile di pericolo di cui all'art. 162;
 - c) contachilometri aventi le caratteristiche stabilite dal regolamento.

2-bis. Durante la circolazione, gli autoveicoli, i rimorchi ed i semirimorchi adibiti al trasporto di cose, nonché classificati per uso speciale o per trasporti speciali o per trasporti specifici, immatricolati in Italia con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, devono altresì essere equipaggiati con strisce posteriori e laterali retroriflettenti. Le caratteristiche tecniche delle strisce retroriflettenti sono definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in ottemperanza a quanto previsto dal regolamento internazionale ONU/ECE 104. I veicoli di nuova immatricolazione devono essere equipaggiati con i dispositivi del presente comma dal 1° aprile 2005 ed i veicoli in circolazione entro il 31 dicembre 2006.

2-ter. Gli autoveicoli, i rimorchi ed i semirimorchi, abilitati al trasporto di cose, di massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 t, sono equipaggiati con dispositivi, di tipo omologato, atti a ridurre la nebulizzazione dell'acqua in caso di precipitazioni. La prescrizione si applica ai veicoli nuovi immatricolati in Italia a decorrere dal 1° gennaio 2007. Le caratteristiche tecniche di tali dispositivi sono definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Gli autoveicoli possono essere equipaggiati con apparecchiature per il pagamento automatico di pedaggi anche urbani, oppure per la ricezione di segnali ed informazioni sulle condizioni di viabilità. Possono altresì essere

equipaggiati con il segnale mobile plurifunzionale di soccorso, le cui caratteristiche e disciplina d'uso sono stabilite nel regolamento.

4. I filoveicoli devono essere equipaggiati con i dispositivi indicati nei commi 1 e 2 e 3, in quanto applicabili a tale tipo di veicolo.
5. I rimorchi devono essere equipaggiati con i dispositivi indicati al comma 1, lettere a) ed e). I veicoli di cui al comma 1 riconosciuti atti al traino di rimorchi ed i rimorchi devono altresì essere equipaggiati con idonei dispositivi di agganciamento.
6. Il Ministro dei trasporti, sentito il Ministro dell'interno, con propri decreti stabilisce i dispositivi supplementari di cui devono o possono essere equipaggiati i veicoli indicati nei commi 1 e 5 in relazione alla loro particolare destinazione o uso, ovvero in dipendenza di particolari norme di comportamento.
7. Il Ministro dei trasporti, con propri decreti, stabilisce norme specifiche sui dispositivi di equipaggiamento dei veicoli destinati ad essere condotti dagli invalidi ovvero al loro trasporto.
8. I dispositivi di cui ai commi precedenti sono soggetti ad omologazione da parte del Ministero dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, secondo modalità stabilite con decreti del Ministro dei trasporti, salvo quanto previsto nell'art. 162. Negli stessi decreti è indicata la documentazione che l'interessato deve esibire a corredo della domanda di omologazione.
9. Nei decreti di cui al comma 8 sono altresì stabilite, per i dispositivi indicati nei precedenti commi, le prescrizioni tecniche relative al numero, alle caratteristiche costruttive e funzionali e di montaggio, le caratteristiche del contrassegno che indica la conformità dei dispositivi alle norme del presente articolo ed a quelle attuative e le modalità dell'apposizione.
10. Qualora le norme di cui al comma 9 si riferiscono a dispositivi oggetto di direttive comunitarie, le prescrizioni

tecniche sono quelle contenute nelle predette direttive, salvo il caso dei dispositivi presenti al comma 7; in alternativa a quanto prescritto dai richiamati decreti, l'omologazione è effettuata in applicazione delle corrispondenti prescrizioni tecniche contenute nei regolamenti o nelle raccomandazioni emanati dall'Ufficio europeo per le Nazioni Unite - Commissione economica per l'Europa, recepiti dal Ministro dei trasporti.

11. L'omologazione rilasciata da uno Stato estero per uno dei dispositivi di cui sopra può essere riconosciuta valida in Italia a condizione di reciprocità e fatti salvi gli accordi internazionali.
12. Con decreto del Ministro dei trasporti può essere reso obbligatorio il rispetto di tabelle e norme di unificazione aventi carattere definitivo ed attinenti alle caratteristiche costruttive, funzionali e di montaggio dei dispositivi di cui al presente articolo.
13. Chiunque circola con uno dei veicoli citati nel presente articolo in cui alcuno dei dispositivi ivi prescritti manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite nei previsti provvedimenti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma ((da € 87 a € 344)).

Già dal primo comma dell'articolo 71 c'è il battesimo di quanto ho anticipato:

... Le caratteristiche generali costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi **che interessano sia i vari aspetti della sicurezza della circolazione sia la protezione dell'ambiente da ogni tipo di inquinamento**, compresi i sistemi di frenatura, sono soggette ad accertamento e sono indicate nel regolamento.....

Se pensiamo che questo Codice è stato pubblicato nel 1992, si vede come già 30 anni fa si pensasse alla protezione dell'ambiente, altro argomento che

Sei alla ricerca di
immobili industriali o commerciali
per la tua attività?

Noi abbiamo la soluzione!

Etika Group Srl è leader nel remarketing immobiliare rivendendo da distressed assets, contenzioso, contratti di leasing. Offriamo molteplici soluzioni adatte sia a chi **vuole comprare**, sia a chi **vuole vendere**.

Cerca nel sito www.etikaimmobiliare.it le occasioni più adatte alle tue esigenze. Inoltre siamo specializzati in aste giudiziarie e procedure concorsuali per farti comprare immobili scontati.



Via Po 25, Torri di Quartesolo (VI)
T. 0444 264572
www.etikaimmobiliare.it

IL TUO DEBITO NON È PIÙ UN PROBLEMA
NOI LO AZZERIAMO PER TE!



Marchio di proprietà di Etika Group srl

Via Po 25/B, Torri di Quartesolo (VI)
T. 0444 1868003

Il tuo immobile rischia di andare all'asta? Liberati di ogni pensiero, ci occupiamo noi a farti dormire notti tranquille! Il gruppo immobiliare che vende e non svende la tua casa prima del tribunale

visita il nostro sito per maggiori info
www.stop-pignoramenti.it

proprio in questo periodo torna spaventosamente di attualità. Inoltre, si traccia un ponte con le normative europee che assumeranno la veste di "globalizzate" nel 1998.

In sostanza, se si deve omologare un veicolo od un componente di esso, si può fare in uno dei qualsiasi 58* paesi aderenti alla convenzione UNIECE, e quelle prove di omologazione avranno valore su tutti gli altri 57 paesi, che ritroviamo nei commi 11 e 12 dell'articolo 72.

(*) Albania, Andorra, Armenia Austria, Azerbaigian, Bielorussia, Belgio, Bosnia ed Erzegovina, Bulgaria, Canada, Croazia, Cipro, Repubblica Ceca, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Georgia, Germania, Grecia, Ungheria, Islanda, Irlanda, Israele, Italia, Kazakistan, Kirghizistan, Lettonia, Liechtenstein, Lituania, Lussemburgo, Malta, Monaco, Montenegro, Paesi Bassi, Norvegia, Polonia, Portogallo, Repubblica di Moldova, Macedonia del Nord, Romania, Federazione russa, San Marino, Serbia, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia, Svizzera, Tagikistan, Turchia, Turkmenistan, Ucraina, Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord, Stati Uniti d'America, Uzbekistan.

Questa opportunità ci ha permesso per anni, ed ancora oggi, di scegliere il paese dove effettuare le omologazioni, che deve garantire: velocità, economicità e praticità.

Il tempo in questo settore è fondamentale.

Se pensiamo che, per un semplice collaudo di aggiornamento di una carta di circolazione, in Italia la media del tempo richiesto è di almeno 150/180 gg, mentre in Germania, anche per collaudi più impegnativi, tramite la nostra agenzia è di sole 48/72 ore, si comprende perché siamo un paese in grande difficoltà.

Tutti gli operatori del settore sono stati costretti ad emigrare, a cominciare dalle case automobilistiche.

Pensate che in un paese minuscolo come il Lussemburgo si porta a termine il 18% delle omologazioni europee di tutta l'area UNIECE, mentre in Italia, da circa 2500 omologazioni annue presso un solo CPA (Centro Prove Auto, sedi nazionali deputate a fare le prove di omologazione nel nostro paese) nel '97, siamo ridotti ad un numero a meno del palmo della mano nel 2020.

Non solo: qualche tempo fa un funzionario del CPA ci contattò garantendoci mari e monti pur di riprendere a lavorare con loro. Ora è proprio una battaglia di concetto.

Quando hai il monopolio e sei su un piedistallo credi di garantirti un enorme potere e prima del '98 in Italia presso la Motorizzazione era così; io ho avuto la fortuna di lavorare con alcuni ingegneri che invece si sentivano al servizio dei cittadini e che erano costretti a rimediare alle vessazioni dei colleghi.

Quando sei in un mercato libero vince chi funziona meglio.

Per noi e per i nostri clienti sono tre i requisiti necessari: Velocità (breve tempo di impiego). Economicità (migliori condizioni economiche a parità di servizio) e Praticità (rendere le operazioni di verifica le più semplici e comprensibili possibile). Ecco perché è così importante conoscere gli articoli del Codice della Strada.

Per il sottoscritto, che opera nel settore dell'omologazione e della sicurezza stradale, è stato ed è un appiglio fondamentale per meglio affrontare tutti i giorni questo importante lavoro.



PRIMA



DOPO



Rifar Snc

VITTORIO VENETO

PER INFO E PREVENTIVI
info@rifarsnc.com

Ristrutturiamo internamente le
vostre abitazioni applicando lo
sconto in fattura del 50%

revisioni

(art.80 C.d.S.)

ADAS 2002 e loro manutenzione



*Scatola nera
obbligatoria e limiti di
velocità imposti sulle
nuove omologazioni
auto, entrano in vigore
i nuovi regolamenti
EU per la sicurezza
stradale e relativi
ADAS*

La scatola nera è ora obbligatoriamente inserita in tutte le auto omologate dopo il 6 luglio 2022. Scopriamo a cosa serve questo dispositivo e come potrà tutelarci. Diamo un'occhiata anche agli altri sistemi di sicurezza e ADAS che possiamo trovare a bordo di una vettura moderna.

Dal **6 di luglio 2022** non è più possibile omologare una vettura in Europa che non sia dotata di alcuni **dispositivi ADAS** tra cui la scatola nera per la registrazione degli eventi e il **limitatore/adattatore di velocità**.

Vediamo nel dettaglio di cosa si tratta e come verranno implementate queste direttive orientate a **massimizzare la sicurezza stradale** e a prevenire sinistri sulle nostre strade.

Gli Adas obbligatori dal 2022

Due sono le date da ricordare. La prima è quella relativa alle **nuove omologazioni** delle vetture che **dopo il 6 luglio 2022** dovranno avere a bordo dei particolari dispositivi per la registrazione dei sinistri (chiamati "eventi") e il limitatore di velocità.

La seconda scadenza importante da segnare in calendario è il 6 luglio 2024 perché da quella data in poi non potranno essere vendute e immatricolate vetture non dotate di questi nuovi dispositivi.

Se la prima data riguarda i produttori di automobili, le Case Madri, la seconda ha impatto sui consumatori. In questo lasso di tempo si potranno vendere le vetture già omologate.

Non dobbiamo spaventarci troppo, **alcuni dispositivi ADAS** inclusi nella nuova normativa e quindi obbligatori dal 2022 **sono già presenti su molte vetture attuali**, in particolare su quelle dei marchi Premium, oppure sulle vetture più costose o ricche a livello tecnologico.

I nuovi dispositivi obbligatori per le nuove omologazioni sono:

1. L'**EDR** (Event Data Recorder), che registra gli eventi sensibili per la sicurezza
2. L'**ISA** (Intelligent Speed Assistant), l'assistente intelligente alla velocità
3. Il sistema di **riconoscimento e avviso della stanchezza** del conducente
4. Il dispositivo per la **frenata di emergenza** fino all'arresto e relativa segnalazione
5. Il sistema di predisposizione all'**AlcoLock**, (Blocco Alcol) ovvero un apparecchio che misura il tasso alcolemico del conducente e blocca l'accensione della vettura nel caso in cui superi i limiti di legge
6. Il sistema di **mantenimento della carreggiata** (Emergency Lane Keeping Assist) che segnala l'invasione della corsia e corregge la traiettoria della vettura

La scatola nera

La scatola nera installata nelle automobili insieme alle altre centraline è un dispositivo che **registra e tiene in memoria** tutti i dati sensibili della vettura e relativi eventi importanti.

L'**EDR** (Event Data Recorder) è un cosiddetto registratore dati di eventi che si manifestano nella vettura e che **possono essere utilizzati dalle Forze dell'Ordine o di Polizia/Magistratura** per ricostruire i fatti relativi ad un sinistro o incidente. Nella scatola nera non vengono trattenuti dati sensibili del proprietario o del conducente, ma solo quelli relativi al comportamento della



Una scatola nera

vettura stessa.

Scatola nera e sistema di controllo degli airbag

Questo dispositivo **deve**, per legge, **registrare i dati di velocità, frenata, posizione e inclinazione del veicolo** rispetto alla strada, oltre allo stato d'uso e alla frequenza di attivazione dei diversi sistemi di sicurezza attiva e di prevenzione degli incidenti presenti sulla vettura.

La scatola nera non è manipolabile ed i dati immagazzinati all'interno non sono modificabili.

Il limitatore di velocità

Ha fatto molto discutere la notizia che un dispositivo obbligatorio **impedisce di superare il limite di velocità** presente sulle strade, soprattutto in Italia dove i limiti a volte non sono congrui alla tipologia di strada.

Di fatto non è esattamente così, in quanto stiamo parlando di un sistema che confronta la velocità imposta dal CdS (Codice della Strada) e rilevata con

la lettura dei cartelli stradali o codificata in base alla posizione del veicolo, che **segnala al guidatore il superamento del limite, seppur permettendo di superarlo**.

Limite massimo di velocità di 80 Km h

I dispositivi possono emettere **segnali sonori** di avviso o resistenza al pedale dell'acceleratore. I conducenti possono comunque agire superando il limite di velocità previsto. Il sistema si attiva ad ogni accensione ma può essere disattivato anche se i dati di superamento di velocità vengono mantenuti.

Il sistema di rilevamento stanchezza o disattenzione alla guida

Questo dispositivo è già presente su diverse vetture ed il segnale mostrato al guidatore è rappresentato da una tazzina di caffè, oltre al segnale acustico. Il sistema monitora il conducente attraverso il movimento



Frenata automatica di emergenza

degli occhi e rileva stanchezza, distrazioni o disattenzione. Non sono dati memorizzabili e non è autorizzato il riconoscimento facciale.

L'apparecchio è pensato per rilevare e segnalare disattenzione, stanchezza o distrazioni istantanee e **segnala immediatamente** i casi oltre la soglia prevista per prevenire incidenti.

Frenata di emergenza

Questo dispositivo è **già presente** sulla maggior parte delle vetture oggi in commercio. Si basa su un sistema di sensori, radar e telecamere per prevenire incidenti con i veicoli che precedono la vettura oppure ostacoli che si trovano nella sua traiettoria.

Il sistema di reazione è istantaneo e avvisa con evento sonoro il conducente, inoltre, nel caso in cui questi non intervenga direttamente, agisce frenando la vettura fino allo stop. È un sistema che ha provato a prevenire diverse situazioni di pericolo non rilevate immediatamente dal guidatore.

AlcoLock o blocco alcol

È una predisposizione che viene imposta per future applicazioni. Di fatto saranno necessarie interfacce da adottare per impedire che ci si metta alla guida avendo superato il limite di alcolemia previsto per legge.

Sarà interessante verificarne gli sviluppi e le modalità di applicazione. Non sarà di facile implementazione ma potrà sicuramente fungere almeno da deterrente.

Mantenimento della carreggiata (Emergency Lane Keeping Assist)

È un sistema che **rileva la traiettoria della vettura rispetto alla segnaletica orizzontale** e alle strisce della carreggiata, avvisando il guidatore qualora avvenga il superamento della corsia e correggendo la direzione della vettura per permetterle di rimanere in carreggiata.

Questo dispositivo è già presente su alcune vetture più sofisticate e permette, soprattutto in autostrada, di prevenire talune distrazioni.

Gli altri dispositivi

Sono stati inseriti in questa nuova normativa altri sistemi minori di prevenzione sinistri come la telecamera posteriore e i sensori o rilevatori esterni, oltre a più severi sistemi di protezione passiva, anche dagli urti laterali.

Installazione manuale di una scatola nera

La tutela e la protezione fornite dalla tecnologia aumentano e le vetture diventano sempre più sicure, rimane però il fatto che la prima fonte di sicurezza siamo noi che guidiamo con cautela, rispettando il Codice della Strada ed evitando distrazioni come l'uso dello Smartphone alla guida.

Vediamo la lista completa degli Adas obbligatori.



Installazione manuale di una scatola nera



Intelligent speed assistant

Gli Adas obbligatori dal 2022

Il nuovo regolamento europeo prevede l'introduzione di quasi trenta dotazioni per salvaguardare la sicurezza dei guidatori e dei passeggeri. In realtà, solo alcuni di questi saranno di serie su tutte le auto e i furgoni. Vediamo quali.

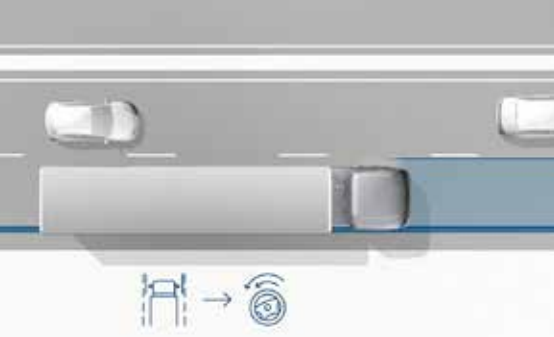
Frenata automatica d'emergenza

La frenata automatica di emergenza è uno degli Adas ormai più diffusi: in particolare, diventa fondamentale quando si guida in un contesto urbano, con frenate e ripartenze continue, un contesto in cui le distrazioni sono più facili.

Come funziona? Il sistema entra in azione nel caso in cui vengano rilevati ostacoli lungo la strada, avvisando del possibile imminente impatto, e agendo direttamente sulla vettura, frenando automaticamente.

Intelligent speed assistance

Il sistema di controllo della velocità o Intelligent Speed Assistance, regola automaticamente la velocità alla guida considerando i cartelli con i limiti o il percorso.



Emergency lane keeping assist

L'entrata in azione del sistema avviene grazie ad una videocamera e attraverso i dati provenienti dal GPS.

Blocco motore con etilometro

La predisposizione del blocco motore con etilometro è uno degli Adas più innovativi: serve ad evitare che il driver si metta alla guida in stato di ebbrezza, una delle principali cause di incidente.

Il sistema è composto da due dispositivi, Alcol Lock e Alcol Interlock, che tramite sensori verificano il tasso alcolemico del driver e, in caso quest'ultimo sia fuori dai parametri, attivano il blocco del motore.

Prevenzione della distrazione e della sonnolenza

Tra gli Adas obbligatori dal 2022, spicca anche il cosiddetto "Driver Attention Alert", ovvero il dispositivo in grado di riconoscere dallo stile di guida grado di sonnolenza e della soglia di attenzione del guidatore.

La segnalazione dell'eventuale pericolosità avviene attraverso un segnale acustico e mostrando un segnale sul cruscotto, come ad esempio una tazzina del caffè

Emergency lane keeping assist

Non da ultimo, diventa obbligatorio



Driver attention alert

anche l'assistente al mantenimento di corsia, Emergency Lane Keeping Assist, che contribuisce a mantenere il veicolo in carreggiata in caso di distrazione.

Utilizza una telecamera per monitorare la segnaletica orizzontale e rilevare le linee che delimitano la corsia.

Adas: quali sono i più diffusi? E come funzionano?

Gli Adas sono sempre più importanti sulle auto di ultima generazione e a partire da quest'anno alcuni di essi diventeranno obbligatori. Ecco i più diffusi e quali sono le loro funzioni.

In questo articolo

I sistemi Adas sono sempre più diffusi sulle auto di ultima generazione.

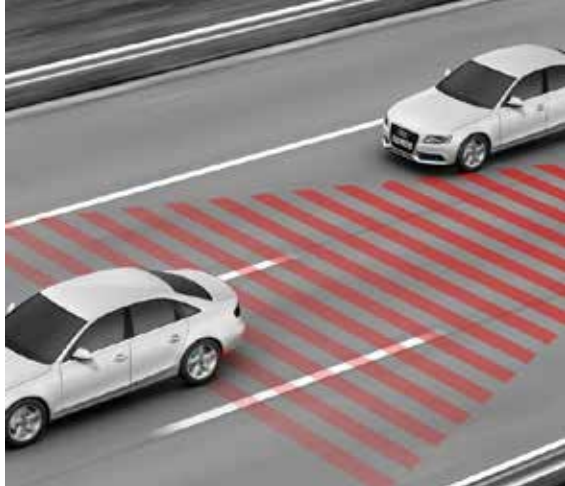
Ormai, non li adottano soltanto le vetture premium, ma anche quelle appartenenti a classi generaliste. Segno che la sicurezza, tema fondamentale di questo 2022 sta diventando un aspetto sempre più imprescindibile quando si è al volante. E che tra aziende e privati si sta diffondendo la consapevolezza che l'utilizzo degli Adas contribuisce a ridurre gli incidenti.

Alcune domande sorgono, però, spontanee nell'affrontare la tematica. Cosa sono gli Adas? Quali sono i più diffusi? E come funzionano? Prima di rispondere nel dettaglio alle ultime due

domande, cominciamo con il dire che Adas è acronimo di Advanced driving assistance systems. Ovvero, tradotto in italiano, sistemi avanzati di ausilio (o aiuto) alla guida. In poche parole, sono gli angeli custodi dei driver. E, a volte, sono in grado di arrivare laddove il guidatore non ha la facoltà di arrivare.

Nel dettaglio, parleremo di questi Adas, che sono i più diffusi sul mercato. Le Case li chiamano in diversi modi, ma il loro funzionamento è il medesimo:

- Adaptive Cruise Control
- Adaptive Cruise Control con Stop & Go e con Mantenimento di Corsia
- Cruise Control Predittivo
- Traffic Jam Assistant
- Autonomous Emergency Braking
- Forward Collision Warning
- Pedestrian Alert
- Lane Departure Warning
- Lane Assist
- Rilevatore di stanchezza
- Traffic Sign Recognition
- Intelligent Speed Assist
- Park Assist
- Hill Descent Control
- Blind Spot Detection
- High-Beam Assist
- Rear Cross Traffic Alert
- Avviso di collisione posteriore
- Sensore pioggia e sensore crepuscolare



Adaptive cruise control

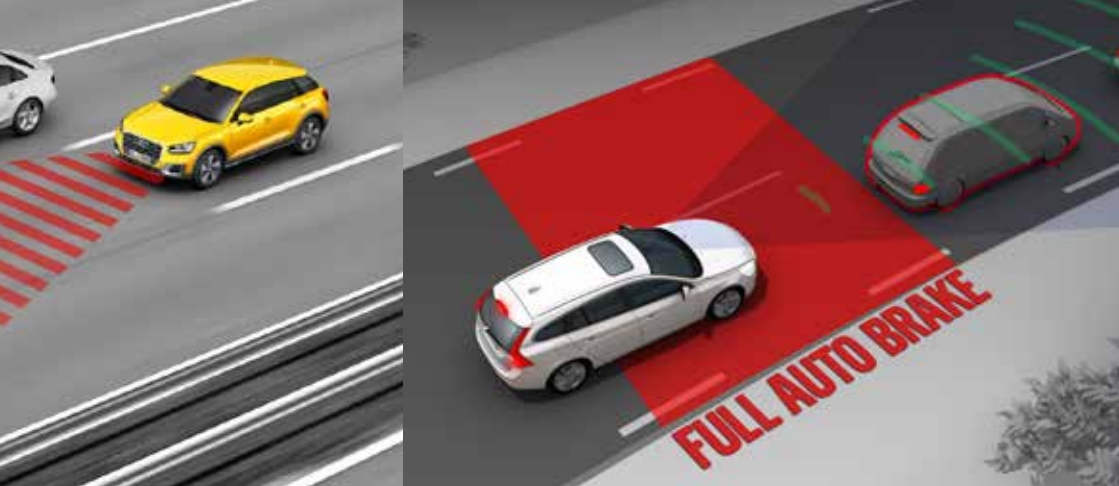
Quali sono gli adas più diffusi sulle auto?

Adaptive cruise control

Il più conosciuto (e popolare) tra gli Adas è certamente l'Adaptive Cruise Control, ovvero il Cruise Control in grado di regolare la velocità in base ai veicoli che precedono la propria auto. Si tratta, quindi, di una vera e propria routine di guida autonoma, da utilizzare in autostrada. Basta impostare la velocità di crociera e la vettura fa tutto da sola. Ovvero, finché può, mantiene la velocità impostata dal driver, ma quando la corsia davanti non è libera decelera fino ad adattare la propria marcia a quella dell'auto che precede. Un aiuto non di poco conto, quando si tratta di percorrere molti chilometri.

Adaptive cruise control con stop & go

Ultimamente si stanno diffondendo versioni più evolute del Cruise Control Adattivo, in primis l'Adaptive Cruise



Autonomous emergency braking

Control con Stop&Go, ovvero nel traffico la funzione di Stop and Go attiva i freni, facendo arrestare automaticamente il veicolo se quello che precede si ferma e, successivamente, facendolo ripartire (se la fermata dura pochi secondi).

Adaptive cruise control con mantenimento di corsia

Un'altra evoluzione del Cruise Control Adattivo riguarda l'aggiunta del mantenimento di corsia, ovvero oltre ad adattare la velocità in base al veicolo che precede il sistema è in grado di agire sullo sterzo per far sì che l'auto rimanga sempre al centro della corsia.

Cruise control predittivo

La terza e ultima evoluzione del Cruise Control Adattivo è il Cruise Control Predittivo, che comincia a essere diffuso su auto di vari brand: l'integrazione con il GPS consente di leggere in anticipo la strada e, quindi, di regolare la velocità non solo in base al veicolo che precede, ma alle situazioni legate alla carreggiata (curve, avvallamenti, ecc.).

Traffic jam assistant

Si tratta di un Adas di ultima generazione, che innalza il livello della guida autonoma sul veicolo: oltre a regolare la velocità in base al veicolo davanti, il sistema consente all'auto di accelerare e frenare da sola, anche fino a 60 km/h.

E, inoltre, è capace di sterzare automaticamente per rimanere al centro della corsia. Una funzione molto comoda, che consente di automatizzare al massimo la guida cittadina.

Autonomous emergency braking

Uno degli Adas più noti da tempo è l'Autonomous Emergency Braking Assist, ovvero la Frenata d'Emergenza, utile per prevenire una collisione in città. Si tratta di un sistema comodissimo quando si presenta davanti al driver un ostacolo improvviso e lo stesso guidatore da solo non avrebbe il tempo materiale di portare a termine con successo la frenata. Le videocamere situate sull'auto si accorgono preventivamente del

pericolo e attivano subito la frenata d'emergenza, consentendo al veicolo di fermarsi in tempo

Forward collision warning

Il Forward Collision Warning funziona tramite sensori radar che monitorano la strada e sono capaci di riconoscere gli oggetti, rilevando allo stesso tempo la distanza tra il veicolo e eventuali ostacoli lungo alla strada. In caso di ostacolo e mancata frenata, il sistema avverte il driver.

Pedestrian alert

Collegato alla frenata d'emergenza, c'è il Pedestrian Alert o Safety System, ovvero il sistema che segnala l'attraversamento improvviso di pedoni ed è in grado di rallentare/frenare automaticamente la vettura. Un Adas imprescindibile, dato che sappiamo quanto gli incidenti che vedono coinvolti i pedoni possano far male a chi viene investito e creare problemi (anche giudiziari e penali) per chi guida la vettura. Nel caso di Volvo e altri Costruttori, questo sistema si accompagna a un vero e proprio airbag aggiuntivo per il pedone. In caso l'incidente non possa essere evitato, il cofano si solleva automaticamente per consentire di attutire il colpo. Un vero e proprio salvavita...

Lane departure warning e lane assist

Altro sistema Adas ormai diffuso sulla maggior parte delle vetture, è il Lane Departure Warning, ovvero l'avviso di superamento della linea di mezzzeria della carreggiata. Ovviamente, funziona correttamente soltanto in presenza di corsie di dimensioni ridotte e con le linee ben tratteggiate, come nel caso di



Park assist

un'autostrada. Anche sulle provinciali, però, può essere d'aiuto.

Di solito, un segnale acustico avvisa il driver del superamento della linea e, in molti casi, l'automobile corregge automaticamente il volante per riportare la vettura in carreggiata e non rischiare eventuali incidenti con le auto che si trovano nell'altra corsia.

Traffic sign recognition

Il Traffic Sign Recognition, attraverso una telecamera, riconosce i segnali stradali verticali, quelli al margine della strada e i cartelli sopraelevati, visualizzandoli sul display nel cruscotto. Si tratta di un Adas molto importante per accorgersi dei limiti di velocità e, quindi, evitare multe.

Intelligent speed assist

Attraverso la medesima telecamera del Traffic Sign Recognition, lo Speed Assist è in grado di "leggere" automaticamente il limite di velocità corrente, regolando la velocità massima di conseguenza.



arrivarono le camere posteriori (e anteriori) di manovra, scavalcate dal Park Assist e la promessa di un parcheggio completamente automatico.

I punti deboli

Ecco, il Park Assist è un comodo Adas ma non sempre funziona in maniera ineccepibile e, soprattutto, non tutti i sistemi operano con uguale efficacia.

In termini assai semplici, tra i limiti principali del parcheggio autonomo, vi sono gli spazi richiesti per effettuare la manovra. Quasi sempre risultano essere molto ampi e con la possibilità che gli stalli di parcheggio nei quali un bravo guidatore sarebbe in grado di parcheggiare vengano ignorati dal sistema perché ritenuti privi di sufficienti margini utili di manovra.

Una premessa necessaria, per conoscere solo alcuni dei limiti di un dispositivo altrimenti d'aiuto per chi non è pratico nel manovrare l'auto in spazi ristretti.

Come funziona

Il Park Assist consente di parcheggiare la vettura in spazi paralleli alla strada e anche perpendicolari. Assiste il guidatore nella ricerca di spazi di sosta longitudinali e trasversali adeguati e lo supporta durante le fasi di manovra, intervenendo automaticamente sul volante nel modo più adatto a parcheggiare la vettura nell'area disponibile.

Il primo step del Park Assist è la misurazione dello spazio in cui si intende parcheggiare. L'operazione avviene mediante i sensori degli Adas: i radar sui paraurti e, in alcuni Park Assist autonomi, anche la camera frontale.

Al termine della ricerca, il sistema porta la vettura nella posizione ottimale per

Park assist

Tra gli Adas "veterani", c'è il Park Assist, un sistema sul quale la sperimentazione delle Case si è spinta molto avanti. In pratica, per parcheggiare la propria vettura bastano uno spiazzo, il freno e l'acceleratore.

Alla manovra, ci pensa la vettura. Le videocamere visualizzano lo spazio disponibile e l'auto, in caso il parcheggio sia possibile, aziona lo sterzo automaticamente. Una manovra molto scenografica da vedere, ma soprattutto di grande aiuto quando si tratta di parcheggiare il proprio veicolo (specie se è di grandi dimensioni) in città.

I sistemi di parcheggio automatico promettono manovre senza stress. Non mancano i limiti di un Adas in grado anche di realizzare un parcheggio autonomo dall'esterno del veicolo

In un primo tempo furono i sensori di parcheggio a dare un aiuto nelle manovre, utili nel migliorare la percezione degli ingombri. Poi

avviare la manovra e procede anche a muovere automaticamente lo sterzo per accedervi: il guidatore deve soltanto accelerare o frenare (bisogna comunque sempre mantenere il controllo della vettura).

Come attivare il park assist

Il guidatore attiva il sistema di assistenza al parcheggio "Park Assist" (ovviamente viaggiando a una velocità ridotta, spesso è un Adas che opera entro i 50 km/h). Il dispositivo inizia a scansionare entrambi i lati della carreggiata alla ricerca di eventuali spazi di parcheggio liberi. Attivando l'indicatore di direzione, il guidatore stabilisce il lato della strada dove vuole parcheggiare.

Quando il sistema "capta" uno spazio lungo almeno 80 centimetri più dell'auto (sui sistemi di prima generazione occorre almeno 1,20 metri), sul display viene visualizzato un messaggio. Il guidatore viene quindi indirizzato nella posizione corretta per iniziare la manovra di parcheggio. La prima azione da compiere è quella di inserire la retromarcia, nelle manovre in spazi paralleli alla carreggiata.

A questo punto, si attivano sia il sistema di assistenza al parcheggio, sia lo sterzo automatico. Il comando dell'acceleratore e del freno è comunque lasciato al driver. Con un cauto uso del pedale del gas da parte del conducente, l'auto viene portata nello spazio di parcheggio. La fine della manovra di retromarcia è indicata da un segnale acustico.

Ulteriori immagini sul display indicano al guidatore di avanzare e, all'occorrenza, di inserire nuovamente la retromarcia. Il numero di manovre per parcheggiare

dipende dalla lunghezza dello spazio di sosta. Quanto più ridotto è questo spazio, tante più manovre di parcheggio saranno necessarie. Il sistema assiste il conducente anche durante l'uscita dai parcheggi. È comunque possibile intervenire e disattivare il park assist in qualsiasi momento.

Parcheggio autonomo

I sistemi più evoluti del Park Assist, di ultima generazione, agevolano ulteriormente il parcheggio, consentendo manovre completamente automatizzate, sia in parallelo sia in perpendicolare, con la semplice pressione di un pulsante.

Questo tipo di Adas identifica gli spazi di parcheggio adeguati, mentre il guidatore può controllare il movimento dell'auto semplicemente selezionando la marcia in folle e tenendo premuto l'apposito tasto.

Il dispositivo controlla completamente l'auto, procedendo in avanti o in retromarcia, accelerando e frenando, oltre a sterzare, eseguendo manovre ed effettuando il parcheggio. Questa tecnologia può anche agevolare nell'uscita dai parcheggi, grazie alla funzione di Park-out Assist.

Su alcuni modelli di alta gamma, premium, non manca tra le opzioni la possibilità di parcheggio autonomo anche restando al di fuori dell'auto. È sufficiente operare sulla chiave multifunzione e l'auto occupa lo spazio di parcheggio. È una forma di Park Assist che funziona sotto la sorveglianza del guidatore, dall'esterno, e in aree già memorizzate dal sistema.

Hill descent control

Adas tipico dei fuoristrada, ma anche dei SUV e dei crossover, l'Hill Descent Control aiuta il driver nei tratti più ripidi e scoscesi, azionando la misura dei freni e mantenendo la velocità impostata. È particolarmente indicato per l'off-road.

Blind spot detection

Proseguiamo con il blind spot detection, ovvero l'avvisatore dell'angolo cieco, forse la soluzione maggiormente in via di sviluppo, anche sulle auto di segmenti inferiori. Molti incidenti, infatti, lo sappiamo, sono provocati dal fatto che il driver non si accorge della presenza di altri veicoli nel cosiddetto "angolo cieco" della vettura e, quindi, si butta avventatamente in corsia di sorpasso.

Grazie a questo sistema Adas, quando si aziona l'indicatore di direzione, un segnale acustico avvisa chi guida del sopraggiungimento imminente di altre auto, per far sì che il guidatore stesso resti fermo o aspetti il momento giusto per cambiare corsia. Ovviamente, la "conditio sine qua non" è l'utilizzo della freccia, quindi si consiglia sempre di azionarla quando si cambia improvvisamente direzione.

High-beam assist

Inoltre, un sistema adas che si sta sviluppando in maniera esponenziale (molto richiesto da case e utenti) è l'high-beam Assist, ovvero la commutazione automatica di abbaglianti in anabbaglianti e viceversa. Quante volte ci è capitato di azionare gli abbaglianti e, successivamente, di doverli subito togliere perché un altro veicolo sopraggiunge di fronte a noi?

Bene, con l'High-Beam Assist questa operazione diventa del tutto automatica, con un vantaggio non solo per il driver, ma anche per coloro che guidano le altre auto. La dimenticanza nello spegnere gli abbaglianti, spesso, può risultare fatale per la sicurezza degli altri driver, che rischiano di finire letteralmente accecati. Anche per questo, la commutazione automatica delle luci è un dispositivo del quale, sempre più, sarà impossibile fare a meno.

Rear cross traffic alert

Il Rear Cross Traffic Alert, infine, è uno degli Adas di ultima generazione e sta già diventando popolare su diversi modelli: il suo funzionamento si basa su due sensori a medio raggio situati sul retro della vettura, che sono in grado di rilevare ostacoli fino a 160 metri, con un campo visivo massimo di 150°.

In questo modo, si evitano i tamponamenti, molto frequenti, che si verificano quando si esce da un parcheggio a pettine e altri veicoli stanno arrivando, senza poter essere visti dal driver.

Avviso di collisione posteriore

Le auto di ultima generazione accolgono sempre più anche l'avviso di collisione posteriore, un sistema Adas che si comporta come la frenata d'emergenza.

La telecamera e i sensori sono in grado di avvisare il driver nel caso di un possibile tamponamento, attivando anche i dispositivi di sicurezza passivi indispensabili, come ad esempio il pretensionamento delle cinture di sicurezza.



Ricalibratura degli Adas: come si fa e perché è indispensabile

La ricalibratura degli Adas diventa un'operazione indispensabile quando si fa un intervento di riparazione o si sostituisce il parabrezza. Ecco come avviene. Ricalibratura degli Adas e riparazione dell'auto: un legame ormai inscindibile. Non tutti lo sanno, ma di norma le telecamere e i sensori dei sistemi avanzati di ausilio alla guida vengono posizionati proprio nei punti dell'auto più colpiti dagli incidenti e la maggior parte di essi sul parabrezza anteriore, dietro lo specchietto retrovisore. Di conseguenza, visto che le auto di ultima generazione accolgono sempre più sistemi Adas e che alcuni di essi quest'anno diventeranno obbligatori, la sostituzione di fascioni, paraurti, mascherine e cristalli, in caso di danno o incidente, oggi determina un aspetto aggiuntivo rispetto al

passato: la necessità di ricalibratura dei componenti che consentono agli Adas di funzionare correttamente.

Dove sono gli adas

Prima di spiegare nel dettaglio come si fa la ricalibratura degli adas, facciamo una premessa. I sensori indispensabili al funzionamento degli Adas, come accennato, si trovano in diversi punti dell'auto soggetti ad urto e danneggiamento: di norma, parliamo di fascioni paracolpi, paraurti posteriore, mascherine e specchietti. La maggior parte delle telecamere, inoltre, si trova in una posizione ben precisa: dietro il parabrezza.

Chiaro, quindi, che in caso di incidente, crepatura del vetro o semplice danno occorre sempre ritarare le videocamere e sostituire i sensori danneggiati. Pena il mancato funzionamento degli Adas e, quindi, una minore sicurezza per chi guida.

Ricalibratura degli Adas: come si fa

I riparatori delle officine e, in particolare, dei cristalli, negli ultimi, anni hanno profuso grandi sforzi, in termini di tecnologia e formazione dei tecnici, per rendere la ricalibratura degli adas un processo collaudato all'interno dei loro punti sul territorio nazionale.

Occorre tener presente, infatti, che, a seconda della marca e del modello del veicolo, la ricalibratura avviene in modo diverso. In particolare, ci sono due tipologie di operazioni possibili:

- Ricalibratura statica
- Ricalibratura dinamica

Ricalibratura statica degli Adas

La prima tipologia di ricalibratura è quella "statica" e viene effettuata direttamente in officina: il veicolo viene posizionato davanti ad un pannello di calibratura (personalizzato a seconda del marchio dell'auto) e uno strumento di diagnostica, che – una volta collegato alla presa OBD dell'auto – si interfaccia con la centralina elettronica per dialogare con telecamere e sensori, effettua la "messa a fuoco".

Quattro i parametri che hanno necessità di essere settati con precisione per un corretto funzionamento degli Adas: distanza, altezza, parallelismo e centratura.

Ricalibratura dinamica degli Adas

La seconda tipologia di ricalibratura è quella "dinamica", che, a differenza della prima, non richiede il pannello, ma avviene su strada, con lo strumento di

diagnosi "attaccato" alla vettura.

Quale ricalibratura adas effettuare?

La scelta tra le due metodologie avviene a seconda della marca del veicolo sul quale viene effettuata la riparazione. I dati della ricalibratura sono forniti da ciascuna casa auto per ciascun singolo modello e riportati sul libretto di istruzioni, che l'officina solitamente custodisce in un database.

Perchè è indispensabile la ricalibratura degli adas

Per i privati e le flotte aziendali, la ricalibratura degli adas in seguito a riparazione o sostituzione del parabrezza è indispensabile paladina della sicurezza di chi guida. Basti pensare che se, per fare un esempio, il radar di frenata è spostato solo di un grado rispetto alla posizione corretta, il bersaglio viene visto spostato di uno spazio pari a due corsie, con il rischio concreto di attivare il sistema in ritardo o non attivarlo proprio.

Le aziende hanno la grande responsabilità di fornire ai loro utilizzatori una vettura perfettamente a punto e gli Adas, ormai presenti anche su modelli dei segmenti A, B e C, sono parte integrante della sicurezza a bordo. Alcuni di essi, come la frenata d'emergenza assistita con riconoscimento di pedoni e ciclisti, come detto, diventeranno a breve obbligatori su tutti i veicoli di nuova produzione. Lo stesso discorso vale per gli automobilisti privati.

La calibrazione degli Adas, dunque, non è soltanto un dovere "sociale", ma diventa oggetto di possibile responsabilità penale del riparatore che non dovesse eseguire quella tipologia di intervento.

Sensore pioggia e sensore crepuscolare

Questi due sensori sono da considerarsi veri e propri adas: il sensore pioggia serve a rilevare la presenza di precipitazioni nella zona circostante e, quindi, attivare i tergicristalli, regolandone la frequenza in base

per aumentare comfort e sicurezza al volante.

Era la metà degli anni '90 quando arrivarono le prime auto con i tergicristalli che si azionavano da soli in caso di pioggia. Inizialmente il sensore era collocato alla base dello specchietto retrovisore, mentre adesso è integrato dentro il parabrezza. Alla base degli attuali sensori pioggia e crepuscolari



all'intensità della pioggia.

Il sensore crepuscolare, o sensore di luminosità ambientale, è in grado invece di rilevare le condizioni di luce e attivare o spegnere i fari automaticamente.

I sensori di pioggia e luminosità sono due Adas (sistemi di assistenza alla guida) che lavorano congiuntamente

c'è la stessa tecnologia, basata sul rilevamento della luce (sensori optoelettronici).

Come funziona il sensore pioggia per auto

I comuni moderni sensori di pioggia proiettano una luce infrarossa sul

parabrezza dall'interno: se il vetro è bagnato la luce che tornerà al sensore sarà minore. Questa rilevazione fa partire in automatico i tergicristalli.

Non solo, ma a seconda di quanto è intensa la pioggia è minore la luce che raggiunge il fotodiodo. Questo consente all'elettronica di bordo di calcolare la quantità d'acqua che sta cadendo e regolare la velocità del tergicristallo di conseguenza.

Come funziona il sensore crepuscolare per auto

Anche in questo caso un rilevatore optoelettronico misura le condizioni esterne di luminosità, riuscendo a distinguere tra luce artificiale e luce naturale.

A essere misurata è sia la luce ambiente sia la luminosità dell'area antistante il veicolo. Sulla base dei dati forniti dai due sensori indipendenti e da ulteriori informazioni raccolte dall'elettronica del veicolo, un algoritmo riconosce le varie condizioni di luce. Il sensore crepuscolare, infatti, non distingue banalmente solo fra notte e giorno, ma individua il crepuscolo, il passaggio in un tunnel o sopra un ponte e accende o spegne conseguentemente i fanali dell'auto.

Il sensore pioggia e luce combinato

Il sensore pioggia e crepuscolare combinato unisce in un unico modulo:

- Riconoscimento pioggia e azionamento automatico dei tergicristalli
- Rilevamento della luminosità ambientale e accensione/spengimento automatici delle luci del veicolo

La maggior parte dei veicoli con

questa funzione hanno un interruttore "Auto" per scegliere se far attivare automaticamente i tergicristalli e le luci in questo modo o meno.

Altre funzioni

Il sensore pioggia e crepuscolare può servire ad attivare altri sistemi di assistenza alla guida, in particolare:

- Rilevamento dell'umidità: il sensore di appannamento trasmette i valori dell'umidità relativa e della temperatura al climatizzatore. Così il climatizzatore può, ad esempio, spazzare il parabrezza in automatico.
- Sensore solare: rileva quanto i raggi del sole colpiscono il guidatore, anche questo serve a regolare in automatico la climatizzazione dell'abitacolo
- Illuminazione dell'head-up display: il sensore capisce quanto deve essere intensa la luminosità dell'head-up display (affinché sia ben leggibile dal conducente) in base alle condizioni ambientali.

Come salvare i vetri auto dal freddo? I nostri consigli

I nostri consigli per proteggere i vetri auto dal freddo, senza danneggiarli e senza spenderci troppo tempo.

Come proteggere i vetri auto dal freddo e dalla neve? Le basse temperature e le precipitazioni nevose sono una minaccia per i cristalli, una delle parti più delicate dell'auto, considerato anche l'incremento delle superfici vetrate nei modelli auto più recenti.



L'inverno è infatti una scocciatura per molto automobilisti, che con l'arrivo del gelo devono fare i conti con numerosi problemi ai cristalli. Oggi, tra l'altro, i parabrezza sono sempre più tecnologici, motivo per cui aumenta l'importanza di preservarli dal freddo. Dato che sulle auto sono inseriti tutti gli ADAS, lavorare su un parabrezza non significa solo cambiare un vetro, ma anche ricalibrare le telecamere che governano questi sistemi.

Ecco alcuni consigli per garantire la corretta prevenzione e manutenzione dei vetri auto dal freddo, nel rispetto delle più basilari norme di sicurezza sia per sé, che per i propri passeggeri, nonché per le altre persone in strada.

Proteggere i vetri auto dal freddo: i metodi per rimuovere il ghiaccio

Naturalmente, la prima cosa che viene in mente pensando al freddo in inverno è

lo strato di ghiaccio, più o meno spesso, che si viene a formare di notte quando le temperature scendono sotto lo zero.

Il ghiaccio sui vetri auto non è da sottovalutare, specialmente perché la mattina, nella fretta di partire, molto spesso si usano dei metodi non solo poco efficaci, ma proprio dannosi per il parabrezza del nostro veicolo.

Vediamo, quindi, come rimuovere il ghiaccio dai vetri auto nella maniera più corretta.

Lo spray specifico

Il primo consiglio, nonché il più semplice, è quello di affrontare una piccola spesa per comprare uno spray specifico per la rimozione del ghiaccio, che si può trovare nei negozi specializzati in forniture di automobili, ma anche nelle corsie degli ipermercati dedicati al fai da te e alla cura dell'auto.

Lo spray scioglie immediatamente il ghiaccio, anche con poche quantità, senza causare shock termici al vetro o rigarlo.

Sfruttare il riscaldamento

Un secondo modo efficace per rimuovere il ghiaccio dai vetri auto è, naturalmente, quello di sfruttare il motore a combustione e il riscaldamento della vettura.

È sufficiente, quindi, mettere in moto il veicolo facendo scaldare il motore, e attivare l'aria condizionata, ma non direttamente sul parabrezza.

Non bisogna azionare, invece, i tergicristalli.

Il raschietto per il ghiaccio

Oltre, o in alternativa, allo spray, è bene tenere sempre nella tasca delle portiere o nel cassetto porta-oggetti della vettura il raschietto per il ghiaccio, da usare mentre il motore scalda.

Tutti i raschietti specifici hanno una superficie gommata, in modo da non rovinare il vetro auto, graffiandolo. In alternativa, comunque, è possibile usare la carta di credito o qualsiasi tessera plastificata (anche quelle dei supermercati vanno bene).

Oltre ai metodi per rimuovere il ghiaccio dal parabrezza, ecco anche alcune preziose raccomandazioni, utili per evitare danni e non peggiorare la situazione.

Evitare il sale...

Dal momento che si usa il sale per sciogliere la neve in strada, potrebbe venire naturale usarlo anche per togliere

il ghiaccio dal parabrezza, ma non va assolutamente fatto.

Infatti, oltre a graffiare il parabrezza, il sale può attaccare e corrodere lo strato interno del vetro in caso di crepa o scheggiatura.

...E l'acqua bollente

Anche usare acqua bollente è un'operazione da non fare, così come non bisogna puntare l'aria calda direttamente sul vetro. Entrambe le cose creano shock termici al vetro, che potrebbe creare stress e danneggiare il parabrezza.

Meglio che l'aria condizionata non sia troppo calda e che, soprattutto, circoli in tutta la vettura.

Non usare oggetti spigolosi

Come si diceva sopra, per rimuovere il ghiaccio è bene usare il raschietto specifico, o lo spray chimico (quest'ultimo, però, solo se non ci sono crepe nel parabrezza).

Mai usare, invece, oggetti spigolosi e appuntiti, che andrebbero a creare scheggiature o crepe al parabrezza. Inoltre, per iniziare a raschiare, è meglio aspettare che il ghiaccio abbia iniziato a sciogliersi.

Attenzione ai tergicristalli

Non utilizzare tergicristalli danneggiati: durante l'autunno e l'inverno i tergicristalli lavorano parecchio. Un tergicristallo logorato potrebbe danneggiare il parabrezza.

In generale, comunque, sarebbe meglio sostituire i tergicristalli almeno una volta all'anno.

Fari auto led e oled: quali sono le differenze?

Le luci a led sono una tecnologia ad alta efficienza che garantisce un ottimo risparmio energetico. I fari oled offrono però infinite possibilità di personalizzazione e verranno sempre più usati in futuro.

Nelle auto le luci a led sono ormai una dotazione di serie, che ha pressoché soppiantato le luci alogene o allo xeno.

La prossima novità all'orizzonte sono le luci oled, una tecnologia che offre opzioni innovative per la progettazione della luce, anche se non pare destinata a soppiantare il led.

Invece di un punto luce, tipico delle luci a LED classiche, l'OLED genera una superficie luminosa. LED e OLED sono entrambi diodi a emissione di luce, nella fattispecie:

LED sta per Light Emitting Diode, OLED sta per Organic Light Emitting Diode

I display OLED conducono corrente solo in una direzione, comportandosi in modo analogo a un diodo, di qui il nome di O-LED, per similitudine con i LED. La differenza è che mentre nel LED è uno schermo a cristalli liquidi a generare l'immagine grazie ad una retroilluminazione prodotta da una serie di diodi ad emissione di luce, nella tecnologia OLED è lo stesso pannello ad emettere luce.

Diversamente dai LED, che generano una luce puntiforme, gli OLED sono sorgenti luminose superficiali. Gli OLED generano una illuminazione eccezionalmente ampia e omogenea, tale da non richiedere riflettori.



LED e oled in campo automotive

I LED sono già una dotazione di serie nel settore automotive perché dal punto di vista della durata e della robustezza sono superiori a qualsiasi altra tecnologia di illuminazione.

Più di 30 anni fa, agli albori di questa tecnologia, i LED sostituivano esclusivamente le lampade a incandescenza più piccole del cruscotto. Circa 10 anni fa hanno cominciato a essere utilizzati per gli indicatori di direzione e le luci posteriori, nelle luci dei freni e, in seguito, nelle luci di marcia diurna.

Gli OLED hanno il vantaggio di offrire enormi possibilità di personalizzazione, dando vita a molteplici forme luminose e illuminazioni caratteristiche. Sono particolarmente adatti ad applicazioni "car2x", in un'ottica di smart mobility. Ad esempio, nel prossimo futuro le luci potranno segnalare agli altri utenti della strada (automobilisti, ma anche pedoni o ciclisti) eventuali pericoli come rallentamenti improvvisi, ghiaccio,



I fari auto per tecnologia

I gruppi ottici possono essere classificati in base alla tecnologia utilizzata per produrre il fascio di luce. Dai più antichi fari alogeni ai led di ultima generazione, ecco tutte le alternative sul mercato.

Fari alogeni

I fari alogeni sono i più vecchi. Risalgono agli anni '60. Si tratta della tecnologia standard. Sono semplici lampade a incandescenza (identificate dalla lettera h), nel cui bulbo vengono inserite piccole quantità di sostanze, come lo iodio, che garantiscono un aumento della luminosità e della durata.

La tipologia più diffusa è quella contraddistinta dalla sigla h7: assorbe 55 watt, emette circa 1.500 Lumen e ha una temperatura di colore (espressa in gradi kelvin) di 3.200 K. Dura circa 500 ore.

nebbia. La prima auto di serie a montare gli OLED è stata nel 2015 la BMW Serie 4 Coupé M4 GTS. Anche altre auto di alta gamma hanno introdotto gli OLED, come Audi TT RS nel 2016 e poi, nel 2020, in un modello più diffuso quale Audi Q5, una prima assoluta per un grande serie.

Fari auto: tutte le tipologie e gli utilizzi

Un tempo i fari auto venivano considerati solo per la loro funzionalità e l'unica opzione disponibile per l'automobilista era rappresentata dai fendinebbia. Oggi l'offerta si è ampliata, con varie tipologie di fari auto che permettono di migliorare la sicurezza di marcia personalizzando, allo stesso tempo, il veicolo.

Fari auto allo xeno, a led, a matrice di led, laser, oled: oltre ai tradizionali proiettori alogeni, esistono vari tipi di gruppi ottici presenti a bordo delle auto, distinguibili per tecnologie e per finalità di utilizzo. Ecco le differenti caratteristiche, nel dettaglio.

Come risolvere il problema dei fari ingialliti

Vediamo come risolvere il problema dei fari ingialliti, un danno non solo estetico ma anche di sicurezza in quanto illuminano molto di meno.

Dopo anni di utilizzo di un'auto, specie se lasciata sempre all'aperto, può capitare il problema dei fari ingialliti: il vetro che copre i gruppi ottici, infatti, può opacizzarsi e ingiallire, creando un effetto fastidioso.

Ma il problema più grande dei fari ingialliti è che illuminano molto di meno, per cui non è solo una questione estetica ma anche, e soprattutto, di sicurezza. Fortunatamente, comunque, esistono dei rimedi per risolvere il problema, a costi comunque contenuti. Vediamo cosa fare e cosa, invece, è meglio evitare.

No, la Coca-cola o il dentifricio non sono



un rimedio per i fari ingialliti

Una credenza particolarmente diffusa, anche a causa di molti che lo suggeriscono online, è che la coca cola e il dentifricio siano un rimedio per i fari ingialliti, ma non è esattamente così.

Nel casso del dentifricio, quello che viene suggerito è di:

- Pulire i fari accuratamente con uno strofinaccio, per togliere lo sporco;
- Ricoprire la carrozzeria e le parti cromate con del nastro adesivo, per non rovinarle;
- Strofinare energicamente la superficie del faro, aumentando in modo graduale la quantità di acqua e dentifricio.

Il problema di questo rimedio è che i dentifrici hanno diversa composizione, e hanno componenti chimiche che, se in un primo momento danno un risultato soddisfacente, in seguito peggiorino la situazione, visto che contengono agenti chimici molto aggressivi che nascono per altri scopi.

Questo vale anche per la coca cola: c'è chi afferma che basta versare un po' di questa bevanda sui fari e strofinare con una spugna non abrasiva per rimuovere lo sporco. Ma, prima di tutto, le probabilità che riporti il faro alle condizioni originali sono basse; secondo,

se non si sciacqua bene si finisce con l'aver l'auto ricoperta di insetti attirati dagli zuccheri contenuti nella bibita.

Quindi, usiamo il dentifricio per pulire i denti e la coca cola per gustarci una bevanda gassata: sul mercato esistono prodotti specifici per pulire i fari ingialliti.

I prodotti giusti per pulire i fari ingialliti

Pulire i fari ingialliti da soli è possibile, ma bisogna usare i prodotti giusti.

Infatti, come detto gli agenti atmosferici e l'esposizione al sole possono essere dannosi per il materiale usato nel rivestimento delle lampade, e rimangono dannosi anche con prodotti non specifici.

Meglio, quindi, puntare sui prodotti giusti per non fare danni. Su Amazon, al supermercato o nei negozi specializzati ce ne sono diversi a buon mercato che, in poco tempo, permettono di togliere tutto lo sporco sui fari.

Sono prodotti, di solito, costituiti da polimeri idroresistenti che rimuovono le tracce di ossidazione e la contaminazione chimica sulla superficie dei gruppi ottici, senza graffiare il vetro e fungendo anche da protezione per la superficie. Di solito, inoltre, vengono usati anche per lucidare il parabrezza degli scooter o i cupolini delle moto se vengono opacizzati.

In ogni caso, comunque, prima di procedere è bene coprire la carrozzeria circostante il faro con del nastro adesivo, in modo da non andare a danneggiare la vernice con le abrasioni. Per pulire i fari è possibile usare un panno, o anche della carta abrasiva, levigando con dei movimenti circolari e facendo solo una pressione leggera per tutto il faro. È bene poi mantenere la superficie costantemente inumidita con dell'acqua.



VÈNTI CREATIVI



DIREZIONE



VISIBILITÀ



FORZA



SPINTA

Per intraprendere la strada
del successo bisogna prima
accertarsi di trovare il giusto
affiancamento strategico.

PRESENZA CONTINUATIVA
STESURA ANALISI
INDIVIDUAZIONE OBIETTIVI
PIANIFICAZIONE OPERATIVA

LA TUA AGENZIA
DI MARKETING
E COMUNICAZIONE
WWW.CREATIVI.BIZ



CREATIVI
LA COMUNICAZIONE SALVERÀ IL MONDO



revisioni

(art.80 C.d.S.)



Auto: una
su cinque in
circolazione
ha più di
vent'anni

In Italia il 20,3 per cento delle auto in circolazione ha un'anzianità maggiore di vent'anni e l'8,6 per cento ha più di trent'anni, mentre la fascia più rappresentata, con il 40,2 per cento

del totale, è quella tra 5 e 15 anni. I costi per la revisione sono saliti in sei mesi del 13,2 per cento.

Dati sul parco circolante nel Paese

Il parco auto circolante in Italia è uno dei più vecchi in Europa e, alla luce della lentezza con cui procede nel Paese l'adozione delle vetture più rispettose dell'ambiente (elettriche e ibride), è facile che possa conservare questa poco invidiabile posizione ancora a lungo. Non è proprio una condizione favorevole per gli automobilisti, che devono affrontare costi di manutenzione sempre più elevati su un'auto che, per altro, rimane comunque inquinante e la cui fine vita (per norme sempre più rigide) si preannuncia sempre più vicina.

C'è tuttavia un altro fattore importante che sta spingendo gli italiani a prendersi cura della loro 'vecchia' auto: la crescente difficoltà incontrata dai produttori nel consegnare i nuovi veicoli (a causa della carenza dei materiali).

L'8,6% del parco auto ha oltre 30 anni

Nel Belpaese, secondo l'Osservatorio di Autopromotec (dati Aci), oggi il 20,3% delle autovetture in circolazione ha un'anzianità maggiore di vent'anni. Parliamo di oltre 8 milioni di auto sui circa 40 milioni presenti sulle strade.

Un 'gradino' più giovani - ma che rappresentano comunque la maggioranza del parco circolante - sono quelle che hanno un'anzianità

fino a 20 anni: circa 31,5 milioni, il 79,7% totale. Mentre la fascia più rappresentata nel parco è quella tra 5 e 15 anni, che copre una quota del 40,2% sul totale. Il 22,9% è stato immatricolato al massimo 5 anni fa. Nel complesso, il 16,6% delle autovetture circolanti sulle nostre strade ha tra i 15 e i 20 anni, l'11,7% ha tra i 20 e i 30 anni e, infine, l'8,6% ha oltre 30 anni.

20,3%

AUTOVETTURE CON PIÙ DI VENTI ANNI, PARI A 8 MILIONI DI VEICOLI

40,2%

AUTOVETTURE CON IMMATRICOLAZIONE TRA 5 E 15 ANNI

+13,2% le spese per la revisione nel primo semestre

Questi dati, secondo l'analisi di Autopromotec, mettono in evidenza che in Italia c'è ancora in circolazione una quota molto rilevante di auto anziane e, quindi, molto inquinanti e prive dei dispositivi di sicurezza più recenti. Da rilevare che per queste vetture, ma anche per tutte le altre in circolazione, diventa particolarmente importante una manutenzione periodica e costante, al fine di disporre di un veicolo sicuro ed efficiente. I numeri che arrivano dalle officine confermano che, su questo fronte, l'attenzione degli automobilisti italiani rimane elevata.



Nei primi sei mesi del 2022, infatti, nel nostro Paese sono stati spesi 573,8 milioni di euro per le revisioni delle auto effettuate dalle officine private autorizzate, il 13,2% tendenziale in più.

Nel primo semestre il numero delle revisioni cala del 4,2%

L'aumento della spesa (pari a circa 66,9 milioni in più), come rileva l'Osservatorio in esame, si è verificato nonostante il numero di revisioni eseguite da gennaio a giugno 2022 sia stato inferiore rispetto a quelli richiesti in officina ed effettuati nello stesso periodo dell'anno precedente.

Nel primo semestre del 2021, infatti,

nei centri privati autorizzati sono state compiute 7.580.031 revisioni, mentre nel primo semestre di quest'anno ne sono state effettuate 7.261.957 (pari a un calo del 4,2%). Tuttavia, sottolinea l'analisi, nonostante il calo del numero di revisioni, la spesa per gli italiani è cresciuta principalmente a causa dell'aumento della tariffa, passata, a partire da novembre 2021, da 45 a 54,95 euro.

54,95€

LA NUOVA TARIFFA
PER UNA REVISIONE

45€

LA TARIFFA
PRECEDENTE



NUOVATESEA

ASSISTENZA E CONSULENZA PER LE ARTI GRAFICHE

Nuova Tesea opera da anni nel settore delle Arti Grafiche, avvalendosi dell'esperienza dei tecnici che la compongono, con un know-how costruito attraverso le numerose installazioni e gli interventi su periferiche e software dedicati al colore, vero punto di forza della società, forniamo assistenza a 360 gradi a tutte quelle aziende al cui interno vengono realizzati prodotti con l'utilizzo di hardware e software dedicati.

MARCHI DISTRIBUITI:



SERVIZI:

- Software per la gestione del colore-
- Profilatura stampanti e macchine da stampa.
- Conversione in automatico dei file Color Server.
- Profilatura monitor.
- Creazione di hoffolder per processi automatizzati.
- Installazione di Server.



revisioni

(art.80 C.d.S.)

La Commissione Europea
vota la proposta per

l'Euro 7, ma
da molti è
reputata
irrealistica



*Nei giorni scorsi
avevamo ottenuto
delle indiscrezioni su
questo Euro 7 che
per molti addetti
ai lavori resta una
vera utopia.*

Cosa avevamo saputo

Partiamo dall'auto a benzina, i cui nuovi limiti degli ossidi di azoto dovrebbero entrare in vigore nel 2025 (anche se i numerosi ritardi sulla questione potrebbero far slittare l'entrata in vigore di uno-due anni, dando così il tempo alle Case di mettersi in regola) e convergere verso il tetto già fissato con Euro 6, ovvero pari a 60 mg/km.

Per quanto riguarda i mezzi pesanti, invece, la situazione è molto diversa, perché i provvedimenti sulle emissioni inquinanti saranno sicuramente più severi.

C'è però anche da considerare che gli esperti consultati da Bruxelles avrebbero consigliato un alleggerimento delle norme Euro 7, cioè un limite di 20 mg/km.

Una scelta, questa di imporre un lieve scostamento, dovuta al fatto che esiste già il regolamento sugli standard di emissione di CO2 per il clima, che prevede l'azzeramento delle emissioni al 2035.

A subire i limiti molto stringenti dell'Euro 7 saranno soprattutto autobus e camion. Da Euro 6 a Euro 7 previsto un taglio del 35% sulle emissioni di NOx.

I costi secondo l'Europa

La Commissione Europea ha proposto ufficialmente le nuove regole Euro 7 sulle emissioni di inquinanti, che si applicano a tutte le autovetture e veicoli

60MG

IL TETTO ALLE
EMISSIONI PER
L'EURO 6 PER KM

20MG

IL TETTO ALLE
EMISSIONI PER
L'EURO 7 PER KM

commerciali leggeri a partire dal 1 luglio 2025 e fino al 2035 (almeno per le vetture endotermiche), data di messa al bando delle alimentazioni a combustione.

Per il momento si tratta solo di una proposta, che per entrare in vigore dovrà essere approvata dal Consiglio ed Europarlamento.

Con il via libera votato dalla Commissione alla proposta sul regolamento Euro 7 i prossimi passaggi che attendono la normativa di omologazione su auto, furgoni, bus e camion prevedono il voto del Parlamento e, successivamente, del Consiglio. È un insieme di norme che va a incidere notevolmente sui mezzi pesanti e gli autobus, come sottolineato dall'Acea, l'associazione dei Costruttori europei di auto.

A Bruxelles la Commissione ha deliberato obiettivi stringenti, soprattutto in materia di NOx, inquinanti assurti alle cronache con la vicenda dieselgate, essendo emissioni principalmente prodotte dai motori Diesel.

Con l'Euro 6 va detto come il limite di legge, grazie ai sistemi di post-trattamento, sia stato ampiamente realizzato dalla tecnologia.

Scendono NOx e monossido di carbonio ma non, come speravamo, il PM

La normativa elaborata a Bruxelles prevede un inasprimento dei limiti sulle emissioni di ossidi di azoto (NOx) per le auto diesel, che nella nuova formulazione vengono portati da 80 a 60 milligrammi per chilometro, ovvero il medesimo limite previsto dall'attuale Euro 6 per i propulsori a benzina (i quali nell'Euro 7 non vanno incontro a un'ulteriore stretta). Restano immutati i valori massimi di particolato (PM), ovvero 4,5 milligrammi per chilometro. Per quanto riguarda il monossido di carbonio (CO), i limiti scendono a 500 milligrammi per chilometro, sia per i diesel che per i benzina (attualmente tale limite vale già per i diesel, mentre per i benzina è di 1.000 milligrammi per chilometro). Vengono poi introdotti nuovi limiti per sostanze inquinanti che l'Euro 6 non considera, come l'ammoniaca, la formaldeide e il particolato ultrafine (sotto i 10 nanometri).

Entro il 2035, con il nuovo standard Euro 7, l'obiettivo è ridurre ulteriormente le emissioni di NOx del 35% su auto e furgoni, e ben del 56% su bus e mezzi pesanti. L'entrata in vigore della normativa è attesa a luglio 2025 per auto e furgoni, da metà 2027 per i mezzi pesanti. Target che gli addetti ai lavori dichiarano i essere irrealistici.

Il punto centrale del nuovo pacchetto di norme sulle emissioni inquinanti sta nell'essere un insieme unico che si applicherà alle auto, ai furgoni, bus e mezzi pesanti, predisponendo limiti unici indipendentemente dalla tipologia di motorizzazione.

Euro 7 e i limiti al particolato prodotto da freni e gomme

Anche le auto elettriche dovranno rispettare limiti alle emissioni inquinanti derivanti dall'usura di freni e gomme - peraltro superiore alle auto termiche in ragione del maggior peso legato alla presenza della batteria (che dovrà avere una durata superiore, come sancito dalla proposta).

Perché serve l'Euro 7, secondo la Commissione

La posizione severa della Commissione Europea su una stretta ulteriore agli inquinanti, quindi la necessità di introdurre lo standard Euro 7, poggia sulle previsioni di una circolazione su strada, al 2050, di ancora oltre il 20% di auto e furgoni con motori termici; percentuale che si prevede sarà del 50% per i mezzi pesanti. Il tutto pur con la transizione dei nuovi veicoli all'elettrico, prevista nel 2035. Da qui la necessità di garantire veicoli con emissioni ancora più basse, visto il ciclo vitale oltremodo esteso.

Giova ricordare che la vita media di un autoveicolo in Italia è di 21 anni...

Nel dettaglio gli NOx dovranno essere entro i 60 mg/km su auto e veicoli commerciali; su autobus e mezzi pesanti il limite di emissioni a freddo sarà di 350 mg/kWh (90 mg gli NOx per kWh).





**Aquistare
e vendere casa,
con noi sarà facile.**

www.ce-casa.it

c'e' casa

Agenzia Immobiliare

Vittorio Veneto | vittorioveneto@ce-casa.it



IMPIANTI
FOTOVOLTAICI

EFFICIENZA
ENERGETICA
SOLUZIONI
TECNOLOGICHE
INTEGRATE

ENERGIA
RINNOVABILE

BIOMASSE
MINIDROELETRICO

GEOTERMIA
A BASSA ENTROPIA

MINIEOLICO
MICROEOLICO

SOLARE FOTOVOLTAICO TERMICO E TERMODINAMICO

HELIOSTECH by TECNOSISTEMI srl - Via Fabio Glisenti 50 - 25078 - Vestone - BS



revisioni

(art.80 C.d.S.)



Parliamo di revisioni auto: le novità previste nel 2023

Cambiamenti in vista, a partire dal 2023, per quanto riguarda la revisione delle autovetture. Ecco gli argomenti che maggiormente potrebbero interessare sia gli operatori che i consumatori

Come cambia la revisione delle autovetture a partire dal prossimo anno?

La Commissione europea è al lavoro per aggiornare le prove da eseguire al momento della revisione, dato che il regime attuale è in vigore da oltre dieci anni e nel frattempo le tecnologie dei veicoli si sono, ovviamente, evolute.



La Commissione ha pensato che ci siano delle prove strumentali da aggiungere obbligatoriamente, perché al momento vengono effettuate solo visivamente.

Si tratta di diversi strumenti. Vediamo quali.

Iniziamo dall'uso del **prova sospensioni**, strumento che si paventava obbligatorio già dall'inizio, nel 1997, ma che, per tanti motivi, anche di concorrenza aziendale e di sistema di utilizzo, è ancora oggi al palo.

Il **lettore dello spessore del battistrada**.

Fino ad oggi lo strumento usato era un normale calibro spessimetro che l'ispettore utilizzava manualmente. Ora invece si sono realizzate delle attrezzature in grado di schermografare la spalla dello pneumatico, oppure altre in grado di rilevare la pianta a rotolamento su apposite piattaforme.

Altro strumento, che oggi è diventato indispensabile: il **sostituto dell'opacimetro**. L'opacimetro è lo

strumento più inutile utilizzato sulla linea di revisione. In sostanza esamina il colore del fumo e non la quantità di particolato prodotto; l'aspetto più pericoloso è che non viene verificato.

Questo, chiamiamolo nuovo opacimetro, è già in produzione e viene utilizzato in sede di omologazione degli autoveicoli nuovi, dove rilevare l'emissione del particolato è molto importante ai fini della sua classificazione secondo i gradi Euro.

Infine, con l'avvento dei diversi strumenti Adas e dei fari a led, si stanno pensando nuovi lettori in grado di verificare questi nuovi sistemi, diventati obbligatori sulle auto nuove in produzione da luglio 2022.

Inoltre, per quanto ci è dato sapere, si sta lavorando sull'introduzione della certificazione digitalizzata e sulla prevenzione delle frodi per impedire definitivamente la manomissione dei contachilometri.



173€

SANZIONE MINIMA
PER CHI NON È IN
REGOLA CON LA
REVISIONE

1998€

SANZIONE MINIMA
PER CHI GUIDA
UNA VETTURA
SOSPESA DALLA
CIRCOLAZIONE

Al momento, qual è il percorso da osservare?

Attualmente permangono le disposizioni vigenti sull'obbligo della revisione, con l'effettuazione della prima revisione dell'auto entro i primi quattro anni dall'immatricolazione e in particolare entro il mese di rilascio del libretto di circolazione. Nel 2023, quindi, devono essere sottoposte ad ispezione le auto immatricolate nel 2019 e quelle che hanno sostenuto l'ultimo controllo nel 2021. Un ultimo obiettivo è anche quello di rendere le revisioni delle auto più frequenti, come accade per i mezzi pubblici, al fine di aumentare l'attenzione dei proprietari alla manutenzione con l'aumentare dell'età del veicolo; una sorta di proposta di questo genere era stata già avanzata una decina di anni fa dalla Germania che già applica il 3+2 (3 anni dalla prima immatricolazione e poi ogni due). Si dovrebbe arrivare a breve scadenza al 3 + 2 + 2 + 1+1....

Quali sono le sanzioni previste per i trasgressori?

Chi dovesse essere fermato dalle forze dell'ordine e non potesse dimostrare di aver effettuato la revisione è soggetto ad una sanzione minima di 173 euro, che scende a 121 se pagata entro 5 giorni, ma può arrivare ad un massimo di 694 euro (e raddoppia in caso di più omissioni). In più, nel frattempo, il veicolo non può più circolare se non per andare in officina.

Inoltre, chi circola senza revisione o con la revisione scaduta rischia anche la sospensione dalla circolazione fino al momento in cui viene effettuato il controllo obbligatorio all'autovettura.

Chi viene sorpreso alla guida di una vettura sospesa dalla circolazione in attesa dell'esito della revisione rischia da 1.998 a 7.993 euro di multa.





Alimentari Frasson
Formaggeria Gastronomia Vineria Panetteria
Specialità dall'Italia e dal mondo

 Piazza General Caviglia 30, 31050
Cavasagra di Vedelago (TV)

 Negozio e Whatsapp: 3482741527
alimentari.frasson@gmail.com

 Alimentari Frasson - Cavasagra
 alimentari.frasson



revisioni

(art.80 C.d.S.)



Revisione
auto, cambia
tutto: ti
controllano
anche questo

La Commissione europea è attualmente al lavoro su una proposta molto importante,

che riguarda la modifica delle regole vigenti in materia di revisione della propria auto. Una rivoluzione a tutti gli effetti, che cambierà totalmente le modalità, i requisiti e addirittura la frequenza della revisione. In cosa consisteranno le nuove norme?

Attualmente la legge italiana è chiara sull'obbligo della revisione

Infatti qualsiasi automobilista deve necessariamente effettuare la prima revisione dell'auto entro i primi quattro anni dall'immatricolazione.

Successivamente quest'obbligo diventa biennale, chiaramente considerando l'usura delle componenti dell'auto che diventa più frequente.

Tuttavia queste norme non sono del tutto efficienti e sono chiare le conseguenze sul numero di incidenti annuali, la cui maggioranza è comunque causata dalle pessime condizioni in cui le auto circolano per strada. L'Unione Europea ha così deciso di intervenire, approntando una serie di proposte, innanzitutto per adeguare le norme alle nuove tecnologie a bordo delle auto, ed in secondo luogo per rendere gli obblighi più stringenti. Quindi a livello pratico cosa comporteranno questi cambiamenti per noi automobilisti?

Nuova Revisione, controlli più frequenti

Tutti questi cambiamenti saranno probabilmente resi attivi nella prima fase del 2023 e riguardano in modo molto specifico nuove disposizioni per il controllo dei sistemi di assistenza

alla guida ADAS e per le emissioni. In particolare verranno introdotti test specifici per queste tecnologie, oltre che nuovi controlli per evitare le alterazioni del contachilometri. Una novità importante sarà anche la completa digitalizzazione di tutti i documenti riguardanti la revisione che renderà sicuramente più facile la vita sia agli automobilisti, sia alle autorità nella loro attività di controllo.

Ma non è finita qui. Oltre a questi adattamenti delle norme di cui abbiamo parlato, le vere novità arrivano sulla frequenza con cui dovrebbe essere effettuata la revisione, oltre ad altre norme che sicuramente faranno parte della proposta di legge finale. Nel complesso riguardano l'aumento della frequenza delle revisioni e l'introduzione di controlli per gli agenti inquinanti. Vediamo insieme.

IGEA, che siede al tavolo tecnico del Directorate-General for Mobility and Transport, per l'elaborazione delle politiche della Commissione europea in materia di trasporti, ha messo in chiaro la sua opinione riguardo le nuove normative: a partire dal 2023, secondo l'azienda, le revisioni dovrebbero infatti essere più frequenti ed integrare inoltre test specifici per i nuovi sistemi di illuminazione. Oltre a questi test, è suggerita anche l'introduzione di verifiche riguardanti le sospensioni e controlli dell'inquinamento dei liquidi refrigeranti, NOx e particolato nello specifico.



L'ISOLAMENTO PERFETTO

*costruiamo
un mondo
migliore*



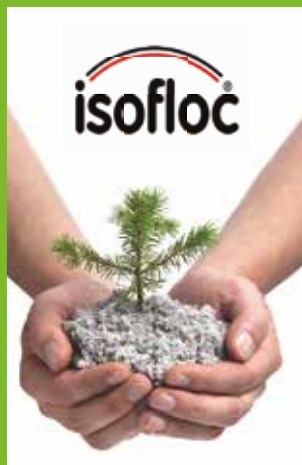
caldo d'inverno



fresco in estate



stop al rumore



FIOCCHI DI CELLULOSA
biologico e igienico

**IMPRESA EDILE
BETTIN NICOLA
INSTALLATORE**



Ami la tua casa?

*Proteggila con l'insufflaggio
di fibra di cellulosa*

Habito srl

via T. Speri 30/A | 30037 Scorzè (VI)

info@habitosrl.it | www.habitosrl.it

PIVA e CF 03923090272



HABITO
L'ISOLAMENTO PERFETTO

D E T R A Z I O N E F I S C A L E 6 5 %



Il vostro successo è anche il nostro

Castiglioni Robotica Vanta un'esperienza decennale nella costruzione di **impianti automatici** e **isole robotizzate** con un eccellente know-how specifico nella **programmazione** e **manutenzione** di sistemi personalizzati.

Settori di impiego

- Isole robotizzate di palettizzazione all'avanguardia per ottimizzare i processi di lavorazione.
- Linee automatiche di assemblaggio e manipolazione pezzi.
- Tavole rotanti di montaggio e collaudo prodotti.
- Impianti e programmi di assemblaggio ed etichettatura.
- Sistemi robotizzati per carico e scarico di materiale.
- Impianti speciali.



CASTIGLIONI ROBOTICA

Via Isonzo 34, 22078 Turate (CO)
Tel: 02 95 75 43 42
Fax: 02 95 75 95 71
info@castiglionirobotica.it

www.castiglionirobotica.it



scadenze delle notifiche

(art.201 C.d.S.)



Come si
calcolano i
termini per
impugnare
un verbale
per
violazione
del CdS

*La nostra rivista ha
un occhio particolare
ai contenuti del Codice della Strada.
Attraverso le esperienze dei nostri lettori
che ci pongono quesiti su problemi che
possono sorgere nell'applicazione del
Codice della Strada.*

Fonte di supporto:
avvocatoflash.it

Un codice che pare già molto datato e provato

Datato perché la sua pubblicazione risale al 1992 sia per il Codice (aprile 92) che per il Regolamento (dicembre 92) ed è pertanto giunto al suo trentennale di attività.

Provato perché con il principio di voler regolamentare tutto si è realizzato, tra codice e regolamento, un tomo gigantesco di 624 articoli, dove spesso, per una qualsiasi piccola modifica, è necessario intervenire con normative di rango superiore al normale decreto.

1992

ANNO DI
PUBBLICAZIONE
DEL REGOLAMENTO

Questo rende pachidermica l'emissione dei nuovi aggiornamenti e dei nuovi provvedimenti.

Come è accaduto per norme con pubblicazione più recente, e sulla spinta di come si muovono gli altri paesi della UE, sarebbe più funzionale un nuovo codice molto più snello di pochi articoli orientativi che delegassero le singole amministrazioni o i ministeri preposti a mantenere aggiornate le norme che nel tempo dovessero diventare obsolete.

Ma al momento questo è il Codice della Strada e su questo dobbiamo attualmente fare i conti.

Tornando al caso che ci è stato sollevato. Un nostro lettore ha ricevuto una notifica di contravvenzione al Codice della Strada in data 1 dicembre 22 per una infrazione commessa a maggio 2022 (a oltre 180 giorni di distanza).

Deve pagare la sanzione o può ricorrere al Giudice di pace o al Prefetto?

Ecco cosa dice la norma.

Se si è ricevuta la notifica di un verbale di accertamento per violazione di norme del Codice della Strada ovvero una multa è opportuno calcolare o accertare se il Verbalizzante ha rispettato il termine di notifica al fine di poter, eventualmente, chiedere l'annullamento dello stesso Verbale.

Cosa recita l'articolo 201 - Notificazione delle violazioni

(Riportiamo il comma 1 e 1bis)

1. Qualora la violazione non possa essere immediatamente contestata, il verbale, con gli estremi precisi e dettagliati della violazione e con la indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata, deve, entro novanta giorni dall'accertamento, essere notificato all'effettivo trasgressore o, quando questi non sia stato identificato e si tratti di violazione commessa dal conducente di un veicolo a motore, munito di targa, ad uno dei soggetti indicati nell'art. 196, quale risulta dall'archivio nazionale dei veicoli e dal P.R.A. alla data dell'accertamento. Se si tratta di ciclomotore la notificazione deve essere fatta all'intestatario del contrassegno di identificazione. Nel caso di accertamento della violazione nei confronti dell'intestatario del veicolo che abbia dichiarato il domicilio legale ai sensi dell'articolo 134, comma 1-bis, la notificazione del verbale e' validamente eseguita quando sia stata effettuata presso

il medesimo domicilio legale dichiarato dall'interessato. Qualora l'effettivo trasgressore od altro dei soggetti obbligati sia identificato successivamente alla commissione della violazione la notificazione puo' essere effettuata agli stessi entro novanta giorni dalla data in cui risultino dal P.R.A. o nell'archivio nazionale dei veicoli l'intestazione del veicolo e le altre indicazioni identificative degli interessati o comunque dalla data in cui la pubblica amministrazione e' posta in grado di provvedere alla loro identificazione. Quando la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei soggetti individuati ai sensi dell'articolo 196 entro cento giorni dall'accertamento della violazione. Per i residenti all'estero la notifica deve essere effettuata entro trecentosessanta giorni dall'accertamento. (17) (99) (138a) (148)

1-bis. Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non e' necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1:

- *Entro quanto tempo deve essere notificata la multa?*
- *Da quando decorre il termine di notifica?*
- *Entro quale termine deve essere notificato il verbale?*
- *Cosa accade se non viene ritirata la raccomandata*
- *Entro quanto tempo va notificata la cartella di pagamento?*

Entro quanto tempo deve essere notificata la multa?

L'art. 201 del Codice della Strada stabilisce che il termine di notifica del Verbale, quando la violazione non viene immediatamente contestata, è pari a 90 giorni e che esso decorre dalla data di accertamento dall'asserita violazione.

Se, invece, l'infrazione viene contestata immediatamente, il Verbale va notificato, oltre che a mani del presunto trasgressore, anche al responsabile in solido (per esempio il proprietario del veicolo), entro 100 giorni. Tali termini sono perentori, pertanto, se essi non vengono rispettati, il Verbale può essere annullato ricorrendo o al Giudice di Pace o al Prefetto.

90

GIORNI DI TEMPO
PER NOTIFICARE
UNA MULTA

Va detto, tuttavia, che esistono casi in cui il Verbale può essere notificato oltre

il termine di 90 giorni ovvero quando il destinatario della multa è residente all'estero e, in tal caso la notifica deve essere effettuata entro 360 giorni dall'accertamento, oppure quando avviene il trasferimento di residenza del proprietario del veicolo, cui è indirizzata la notifica della multa.

In quest'ultimo caso, infatti, il termine di 90 giorni per la notifica della multa non decorre dal giorno della violazione ma dalla data dell'effettivo accertamento ed individuazione dell'effettiva residenza del trasgressore.



Da quando decorre il termine di notifica?

Il termine ordinario di giorni 90 dall'accertamento della violazione, secondo la Corte di Cassazione, decorre dal momento del compimento dell'infrazione alle norme del Codice della Strada ma, ai fini del calcolo del termine di notifica, non va conteggiato il giorno iniziale ovvero quello in cui è stata commessa la violazione asseritamente accertata.

Entro quale termine deve essere notificato il verbale?

Quando il verbale di contestazione viene consegnato direttamente dall'organo di polizia o dal messo comunale, rileva il giorno della consegna dell'atto.

Per la notificazione eseguita a mezzo del servizio postale, gli effetti della notifica si producono, per l'organo di polizia, al momento della consegna del piego raccomandato all'ufficio di spedizione, mentre per il destinatario del Verbale, al momento del ricevimento della multa.

Infatti, secondo la Corte Costituzionale, il termine di scadenza dei 90 giorni coincide con il giorno in cui l'organo di polizia ha consegnato il Verbale



all'ufficio postale per effettuare l'invio. Ai fini del computo dei termini, ciò che conta, è - come momento iniziale - il giorno in cui è avvenuta l'infrazione e, come momento finale, il giorno in cui l'organo di polizia consegna la lettera raccomandata contenente la multa all'ufficio postale di spedizione: questo giorno viene indicato nel verbale di accertamento.

Cosa accade se non viene ritirata la raccomandata

Se non viene ritirato il plico raccomandato, la multa si considera notificata decorsi 10 giorni dall'avviso di compiuta giacenza consegnato dal portalelettere.

Ciò significa che il termine per pagare la multa o per impugnare il verbale comincerà a decorrere dopo dieci giorni dalla spedizione della comunicazione di avvenuto deposito, ovvero prima dei dieci giorni, qualora l'interessato abbia provveduto a ritirare il plico presso l'ufficio.

Entro quanto tempo va notificata la cartella di pagamento?

Una volta notificata la multa, il diritto a riscuotere le somme dovute per le violazioni al Codice della Strada si prescrive nel termine di cinque anni dal giorno in cui è stata commessa l'infrazione.

Fonti Normative:

a. Art. 14 della Legge 24.11.1981, n. 689;

b. Cass. Civ. ordinanza n. 7066/18 del 21.03.2018. In senso conforme, cfr. sentenza TAR Lombardia, sez. III, 1 marzo – 7 giugno 2017, n. 1267, la quale ha statuito che "secondo l'interpretazione effettuata dal Ministero dell'Interno, con comunicazione del 07.11.2014 alla Prefettura di Milano, "La disposizione [ad. 201, Cod. strada], che riproduce pressoché alla lettera il disposto della sopra citata decisione della Corte Costituzionale, costituisce un'ulteriore conferma all'assunto che, in linea di principio e salva la necessità di acquisire informazioni indispensabili da altri organismi, il dies a quo per la decorrenza dei termini non può che essere individuato in quello della commessa violazione".



200xCento.com

Publy by car

UNA BUONA DOMANDA PER 1.300 BUONE RAGIONI DI UNA GIUSTA SCELTA

Richiesta di Sem:

“ Buongiorno, mi chiamo Sem e sono il titolare di una attività di ristorazione situata in Piemonte. Vorrei a breve comprare come società ad uso promiscuo un furgone camperizzato che probabilmente sarà immatricolato come auto-caravan. Sarebbe possibile scaricarlo al 100% senza le limitazioni di una immatricolazione come autocarro?

Se sì, potrebbe darmi informazioni al riguardo?

La ringrazio in anticipo. Cordiali saluti, Sem.

Risposta:

“ Esiste una soluzione con 1300 motivi per sceglierla.

Qui si trova tutto ciò che si deve sapere su:

Formula Publy by Car

Oggi la Formula 200xCento.com si è fatta in 2 per soddisfare tutte le necessità dei nostri clienti. L'ultimo contratto concluso prima di scrivere questo manuale ha permesso al nostro cliente di scegliere tra due soluzioni come regalarsi un "vestito su misura".

Soluzione 1:

Formula 200xCento.com con Logo car advertising

Soluzione 2:

Formula 200xCento.com con Logo car advertising + deposito cauzionale

Vorremmo portare a conoscenza del maggior numero di partite IVA di cosa si tratta e come funziona "Formula 200xCento.com" Publy by Car. **La sintesi della formula è che in cambio di un contratto pubblicitario "regaliamo" un'auto di circa pari valore.** Per soddisfare tutte le necessità dei nostri clienti abbiamo registrato le 2 soluzioni sopra riportate. Vediamole.

Facciamo l'esempio di un cliente con Partita IVA interessato ad acquistare un'auto aziendale del valore di 50.000 euro + IVA.

Se optasse per l'acquisto in contanti, in leasing o in NLT, fiscalmente dovrebbe adottare il sistema forfettario. Risultato: su 61.000 euro del costo totale dell'auto recupererebbe mediamente ai fini fiscali solamente tra il 10 e il 12%.

È dalla fine degli anni 70 che lavoro in questo settore ed è da allora che i titolari di partita IVA hanno cercato una soluzione per recuperare una percentuale più dignitosa. Molti imprenditori a quel tempo ricorrevano alla trasformazione in autocarro consapevoli di perdere tutti i posti dietro la fila dei sedili del conducente, utilizzando così al massimo 2 o 3 posti totali, autista compreso.

In questo modo, recuperando il 100% dell'imponibile e il 100% dell'IVA, sul costo totale dell'auto recupererebbe mediamente ai fini fiscali tra il 60 e il 65%. L'ammortamento è quinquennale (12,5 + 25 + 25 + 25 +12,5).

Con il nostro esempio forfettario su 61.000 euro spesi, il primo anno si risparmiano mediamente circa 700 euro, 1.400 i successivi 3 e nuovamente 700 euro l'ultimo anno. C'è chi nell'ambiente definisce ciò un vero bagno di sangue.

Tanto è vero che molti esperti di risparmio fiscale suggeriscono come unica soluzione l'uso del rimborso chilometrico.

La nostra formula, con gli aggiornamenti normativi del 2017 sul credito d'imposta per i contratti pubblicitari, oggi propone un contratto imbattibile tanto da averlo chiamato "Formula 200xCento.com"

Vediamo di seguito come funzionano le due soluzioni.

L'imprenditore sceglie l'auto aziendale che è interessato ad acquistare per la sua azienda. Il costo (seguendo l'esempio già formulato) è di 50.000 euro + 11.000 euro di IVA, per un totale di 61.000 euro.

Soluzione 1: Formula 200xCento.com con Logo car advertising

Il cliente sottoscrive con la nostra società un contratto pubblicitario da utilizzare sulle nostre riviste che editiamo sin dal 1996 per un importo di 60.000 euro + IVA. In cambio acquistiamo un'auto del valore di 50.000 euro + IVA che corrisponde esattamente a quella scelta dal nostro cliente.

Dopo aver effettuato l'acquisto dell'auto, generalmente sottoscriviamo con la persona fisica scelta dall'impresa che ha concluso il contratto pubblicitario quello che noi chiamiamo contratto di Logo Car Advertising.



Questo contratto è un impegno da parte di chi lo sottoscrive a rispettare i 5 vincoli in esso indicati, primo fra tutti quello di garantire la presenza del logo sulla carrozzeria dell'auto per tutto il tempo prestabilito.

In cambio, provvediamo ad intestare immediatamente l'auto al nominativo che ha sottoscritto il contratto di Logo Car Advertising per un importo simbolico di 100 euro + IVA

Soluzione 2: Formula 200xCento.com con Logo car advertising + deposito cauzionale

Il cliente sottoscrive con la nostra società un contratto pubblicitario da utilizzare sulle nostre riviste per un importo di 50.000 euro + IVA. In cambio acquistiamo un'auto del valore di 50.000 euro + IVA corrispondente esattamente a quella scelta dal nostro cliente.

Dopo aver effettuato l'acquisto dell'auto sottoscriviamo con la persona fisica scelta dall'impresa che ha concluso il contratto pubblicitario quello che noi chiamiamo contratto Logo Car Advertising. Questo contratto è un impegno da parte di chi lo sottoscrive a rispettare i 5 vincoli in esso indicati, ad iniziare dal garantire la presenza del logo sulla carrozzeria dell'auto per tutto il tempo prestabilito.

In cambio provvediamo ad intestare immediatamente l'auto al nominativo che ha sottoscritto il contratto di Logo Car Advertising per un importo simbolico di 100 euro + IVA.

Utilizzando il sistema del deposito cauzionale a garanzia pari al 18% del costo auto (nostre commissioni) il cliente può scegliere la durata del contratto di integrazione pubblicitaria (oltre che sulla rivista IM Isomotori la pubblicità verrà inserita anche sulla rivista Mete, se il cliente rispetta gli accordi sottoscritti con il contratto di Logo car advertising) fino al massimo stabilito dalla formula che, per questo importo, è di 18 mesi (12 fino a 25.000 euro e 24 oltre 60mila).

Nel caso di mancato rispetto degli accordi verrà rilasciata una fattura di manutenzione ordinaria all'auto a nome del contraente (deducibile al 20% fino per un massimo di 3.725 euro annui). La fatturazione della pubblicità integrativa verrà ripartita con cadenza bimestrale decurtandola dall'importo dato a garanzia.

Nell'esempio di specie saranno emesse 9 fatture bimestrali (per la copertura totale di 18 mesi) dell'importo di 1.000 euro + IVA l'una. ***Questa ultima soluzione è complessivamente la più vantaggiosa per il nostro cliente per diversi motivi; di seguito ne citiamo alcuni.***

- a) Il costo operazione (le nostre commissioni) è complessivamente più basso degli altri (18% contro 20%)
- b) È possibile aumentare e spalmare l'imponibile in più anni fiscali riducendo spesso l'imponibile dedotto su importi più congrui con i propri fatturati
- c) Si evitano sicuramente ammortamenti quinquennali.

Questa, come pure l'altra soluzione proposta, consente almeno altri due benefici che portano praticamente l'investimento totale ad un costo Zero effettivo. Non essendo il veicolo intestato alla società che beneficia della Formula la stessa potrà utilizzare i rimborsi chilometrici.

La media dei nostri clienti che percorrono 30mila km/anno recupera in questo modo circa 15.000 euro l'anno. Sui 18 mesi diventano almeno altri 22.500 euro risparmiati.



POSTER VELA

MOVE YOUR BRAND

COMING
SOON

COMUNICAZIONE IN MOVIMENTO DI TUTTE LE TAGLIE

140x200

300x200

400x300

600x300

11200x12450



Postervela srl

Sede Legale: Via Agnelli, 3 - 33053 - LAVISANA - UD

Tel. +39.0431.558122 - Mail hub1@postervela.it

UDINE - PADOVA - VERONA - TERAMO - MILANO - TORINO



l'esperto risponde

manutenzione e riparazione auto



Carrozzeria vs Grandine: ecco le soluzioni

La carrozzeria dell'auto resta danneggiata non solo a causa di un urto o un sinistro ma anche



per le intemperie climatiche. Se col passar del tempo il sole e gli agenti atmosferici, come lo stesso inquinamento dell'aria, possono incidere negativamente sul colore e la brillantezza della vernice, altra cosa è la grandine che può produrre vere e proprie deformazioni o ammaccature (bolli o bozzi da grandine) che solo un artigiano carrozziere capace ed esperto potrà eliminare, restituendo alla carrozzeria la sua forma originaria.



Il telo antigrandine normale o standard

La grandine è costituita da particelle di ghiaccio che si fondono tra loro dando forma ai cosiddetti chicchi aventi forma sferica oppure sferoidale di varie dimensioni a volte anche considerevoli. Essa si genera nelle nuvole cumuliformi (cumulonembi) quando le correnti ascensionali sono molto forti, al punto da spingere i cristalli di ghiaccio verso l'alto; una volta che i chicchi sono divenuti pesanti per densità e grandezza (massa e volume) iniziano a discendere verso il basso: nella discesa possono sciogliersi oppure giungono a terra nella forma che hanno assunto durante il processo di formazione.

La grandine, quando di notevoli dimensioni, può causare gravi danni all'agricoltura, alle cose, agli animali ed alle persone, arrivando anche ad essere letale per essi.

Come proteggere l'auto dalla grandine

I rovesci o piogge di grandine (grandinate) possono verificarsi non solo nei mesi più freddi dell'anno ma anche nei mesi primaverili ed estivi in quanto le temperature più alte del periodo, generano più umidità nell'aria e dunque nubi temporalesche più alte e più grandi e correnti ascensionali più intense.

Per evitare che la grandine danneggi la carrozzeria dell'auto si possono adottare delle precauzioni o delle protezioni.

Coloro che possiedono un box coperto o una tettoia possono proteggere la propria auto dalla grandine semplicemente avendo l'accortezza di non lasciarla allo scoperto; ma per gli automobilisti che sfortunatamente non sono proprietari o locatari di un box e non hanno la possibilità di parcheggiare l'auto al coperto, restano solo due strade: la sottoscrizione di una polizza assicurativa contro gli eventi atmosferici con relativo costo annuale oppure l'acquisto una tantum di un telo antigrandine.

Nel primo caso, cioè sottoscrivendo la polizza contro gli accidenti climatici, il proprietario lascia scoperta e/o non protetta la sua automobile, la quale potrà subire dei danni, che la polizza in un secondo momento risarcirà.



Un modello di telo gonfiabile antigrandine

Nel secondo, cioè con l'uso del telo antigrandine, il proprietario previene il danno, lasciando integra la carrozzeria. A nostro parere, la migliore scelta per cui optare è la seconda perché nel primo caso, il proprietario pagherà la polizza annualmente, per vedersi danneggiata la vettura che poi sarà riparata (un antico adagio dice: meglio il danno evitato che il danno patito).

I teli antigrandine oggi disponibili sono di tre tipi:

Il telo antigrandine standard

Esso è simile ad un normale telo copriauto ma è dotato di uno strato di gommapiuma o materiale espanso che ammortizza la caduta e così l'urto dei chicchi di grandine con la carrozzeria riducendo notevolmente il rischio della formazione dei bozzi su di essa o la scheggiatura dei vetri. Il prezzo oscilla in genere tra i 60,00 ed i 90,00 euro.

Il telo antigrandine normale o standard

Il telo antigrandine ad ombrello

Tale copertura va collocata al di sopra



Un esempio di telo antigrandine ad ombrello

della carrozzeria e fissata alla vettura con dei ganci e delle apposite cinghiette. Rispetto al telo standard questo tipo di protezione risulta poco sicuro quando vi è la presenza di vento forte. Il costo del telo ha una base di partenza di 150,00 euro.

Il telo gonfiabile antigrandine

Il telo gonfiabile risulta essere attualmente il sistema più sicuro, ed è disponibile in relazione al modello di auto che si possiede. Di contro ha il costo molto elevato (da 300,00 euro in su) ed il fatto che in caso di sostituzione della vettura ne va acquistato un altro se non può essere adattato quello che già si possiede (tutto dipende dalla forma e le dimensioni dell'auto).

In ultimo possiamo suggerire - per coloro che non intendono acquistare un telo antigrandine - di usare delle coperte, creando due o più strati, oppure servirsi dei fogli di pluriball usati normalmente per l'imballaggio, ripiegandoli su se stessi, così da creare diversi strati di protezione per il tetto, la vetratura, il cofano anteriore e posteriore.



Obiettivo zero vittime della strada

AUTO E BICICLETTE: UNA CONVIVENZA POSSIBILE

Per affrontare i problemi di sicurezza e mobilità molte amministrazioni - ma per fortuna non tutte - applicano la sola materia grigia di cui dispongono. Sfortunatamente non si tratta del cervello, ma del cemento.



Appena si rileva un ingorgo, una situazione in cui il traffico è rallentato o dove pedoni e ciclisti rischiano la vita, la soluzione è subito pronta: ampliare le strade. Ci sono persino coloro che si considerano ambientalisti e più intelligenti degli altri perché invocano piste ciclabili. E riescono a realizzarle grazie ai fondi che uno Stato burocratico e centralizzato stanza e trasferisce a questo fine.

Non dappertutto è così e alcuni esempi virtuosi esistono in Italia e all'estero, ma in genere gli assessorati alla mobilità, quand'anche abbiano le competenze, non gestiscono le stesse somme degli assessorati alle opere pubbliche e contano poco. Il risultato è che si cerca di risolvere ogni problema di mobilità sempre e solo con opere pubbliche antiche, cioè con colate di asfalto e cemento.

All'obiezione che così facendo si contribuisce alla cementificazione del mondo, ti rispondono che si tratta di pochi metri quadri senza rendersi conto che vanno moltiplicati per migliaia di piccoli interventi, tutti effettuati in aggiunta e non in sostituzione.

Ed è così che al problema di sicurezza o di ingorgo che già esisteva se ne aggiungono subito altri. Prima di tutto, se si viaggia per l'Italia (e non solo), oggi si nota bene come siano stati realizzati molti chilometri di piste ciclabili che restano inutilizzate



perché fatte senza alcun criterio. Soprattutto, sono tutte realizzate allo scopo di allargare e velocizzare la vecchia strada senza fare alcuna attenzione alla funzionalità delle piste riservate ai ciclisti e ai pedoni. Lo scandalo è che quasi sempre, per realizzare le nuove piste ciclabili, si sacrificano alberi e scoli d'acqua.

Oltre alla cementificazione truffaldina del mondo, giustificata dagli pseudo ambientalisti (quelli del greenwash) per fare posto alle piste ciclabili inutilizzate, questa operazione è un folle pretesto per consentire di allargare strade, renderle più veloci, quindi più pericolose. Non basta: essendo le strade più capienti e veloci, si incoraggia l'uso dell'auto piuttosto che sostituirlo con quello ciclabile o pedonale come espresso enfaticamente negli intenti dichiarati.

Chi segue questa mia rubrica sa bene che non sono affatto contro le automobili a prescindere: sono a favore di studiare il disegno delle strade in modo che si moderi prima di tutto il traffico inutile e lo si renda sicuro, ordinato e lento.

Gran parte delle piste ciclabili non sono percorse dai ciclisti per la semplice ragione che le piste sono disegnate talmente male che piuttosto che fare la gimkana tra tombini, ostacoli, auto parcheggiate (sì perché molti considerano le piste ciclabili come parcheggi), attraversamenti, allungamenti del percorso ecc. i ciclisti preferiscono rischiare di essere investiti dalle auto che sfrecciano più veloci di prima sulla strada che, essendo stata allargata, fa erroneamente percepire ai ciclisti che ci sia più spazio anche per loro. Per non parlare delle biciclette a pedalata assistita così veloci che a nessun utente di esse passa per la mente di usare la pista ciclabile.

Le piste ciclabili sono disegnate in modo tale da allungare il percorso dei ciclisti, per esempio alle rotonde: chi usa la sola forza muscolare è costretto a fare più strada di chi guida un'auto invadente e gode di fatto di tutte le precedenza semplicemente perché più pericoloso.

In conclusione, l'appello è a studiare un nuovo modo di affrontare la viabilità superando gli antichi schemi.

**Lo store di giardinaggio
con una marcia in più.**

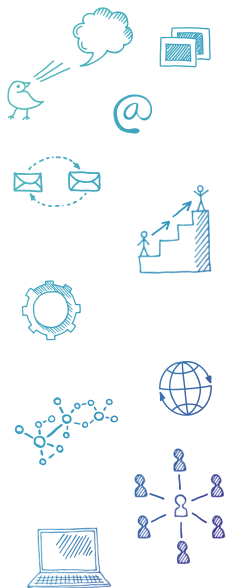


www.bestprato.com



Se vuoi di più devi dire **Plus**

Essere plus significa credere in qualcosa in più.
Ed è questo che fa la differenza.



Brand Strategies

Offline & Online
Communication

Web Marketing

Social Media
Marketing

Event
Marketing





TRADE, MARKETING AND WEB COMMUNICATIONS

ZeroKilled è l'agenzia di comunicazione che plasma 5 orientamenti aziendali in uno: **MARKETING**: lo studio delle tendenze di mercato e dei bisogni dei consumatori che permettono una corretta progettazione di prodotti/servizi; **COMUNICAZIONE**: lo studio del messaggio che verrà comunicato al proprio target di riferimento tramite la forma comunicativa più appropriata; **PUBBLICITÀ**: il cross media pubblicitario che permette di ottimizzare il costo per contatto utilizzando svariati mezzi di comunicazione multimediale sia online che offline; **TRADE MARKETING**: l'importanza di creare e gestire correttamente politiche e strategie di vendita che sfociano nell'analisi approfondita dei feedback generati; **FORMAZIONE**: corsi di formazione mirata per individui e organizzazioni che permettono di affrontare le sfide della globalizzazione, dell'innovazione tecnologica e della crisi economica.



ZEROKILLED

Via Borgo Ruga, 20 32032 - FELTRE - (BL)

WWW.ZEROKILLED.IT



**TI SEI MAI DOMANDATO
PERCHÉ TUTTE LE COMPAGNIE
AUTOMOBILISTICHE
PROPONGONO LA FORMULA
CON PAGAMENTO IN TRE
ANNI DI RATE E POI LA
SCELTA DEL CAMBIO AUTO?**

Dopo tre anni l'auto non sarà più perfetta (graffi, ammaccature): la prenderanno lo stesso?

200XCEM

La riprenderanno, ma la valuteranno in funzione delle condizioni.

Immaginiamo un'auto che costi 15.000 euro se comprata cash.

La concessionaria ti fa un finanziamento per cui paghi, ad esempio, 3000 euro di anticipo e, per tre anni, 100 euro al mese. Dopo tre anni hai speso 6600 euro; a quel punto hai tre possibilità:

1. Gli lasci l'auto e restate amici come prima: in sostanza hai fatto un noleggio (costoso)
2. Saldi la maxi rata, ovvero la cifra di 15000 euro maggiorata degli interessi; per fare un esempio, 16000 euro (la concessionaria è un ente benefico) a cui sottrai i tuoi 6600 euro già dati
3. Ridai indietro l'auto e INIZI un NUOVO finanziamento su questo nuovo modello.

Sempre la concessionaria valuta la tua auto, ma il calcolo della valutazione, alla fine, sostanzialmente ti riporta al via, ovvero a quei famosi 3000 euro dati in partenza, e tu ricominci a pagare rate su una nuova macchina; il ciclo si ripete all'infinito. In questa maniera avrai sì ogni tre anni l'ultimo modello ma sarai sempre vincolato alla concessionaria (a meno, appunto, di non pagare la maxi rata)

Quello che non ti dicono mai è che se sei un imprenditore che utilizza questa formula il risparmio fiscale è risibile: spesso, conti alla mano, meno del 10% del valore complessivo speso per il NLT dell'auto.


Se quell'imprenditore sapesse che con **Formula 200xCento.com** oggi non solo l'auto ai fini fiscali diventa invisibile, ma che, tra risparmi fiscali e bonus previsti e prenotabili sino al 30 settembre 2021, il risparmio diventa del 110% scaricabile nello stesso anno...!.

Un nostro cliente ci ha messo alla prova anche con un camper del valore di 60mila euro IVA compresa.


Intestandolo alla sua azienda di riprese televisive avrebbe recuperato intorno ai 7mila euro con un ammortamento in 5 anni e con la successiva rivendita ci avrebbe perso la plusvalenza.

Utilizzando la nostra Formula 200xCento.com comprese delle nostre commissioni è rientrato di ben 66mila euro, pari al 110% del prezzo investito.

NTO.COM



***CONOSCIAMO
IL CODICE
DELLA STRADA***



DA POCO PIÙ DI UN ANNO SONO IN VIGORE LE NUOVE NORME CONTENUTE NELLA LEGGE DI CONVERSIONE DEL DECRETO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

**Multe più salate per chi occupa i parcheggi riservati alle persone con disabilità.
Nuove regole per i monopattini elettrici**

Divieto di uso di tablet e pc portatili, oltre che di telefoni cellulari mentre si è alla guida di un veicolo, norme per aumentare la sicurezza dei pedoni, multe più salate per chi occupa i posti riservati al parcheggio delle auto utilizzate per il trasporto delle persone con disabilità e sosta gratuita per i veicoli al servizio delle persone con disabilità sulle strisce blu, stalli 'rosa' riservati al parcheggio delle donne in gravidanza e dei genitori di bambini fino a due anni, aumento delle sanzioni per chi getta dal finestrino dell'auto rifiuti o altri oggetti.

Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del decreto legge infrastrutture e trasporti, convertito in legge dal Parlamento sono entrate in vigore le novità introdotte nel Codice della Strada che è stato modificato anche nei suoi principi ispiratori: non più soltanto la sicurezza ma anche la tutela della salute delle persone e la tutela dell'ambiente rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato attraverso la disciplina della circolazione stradale.

Tra le principali novità introdotte dalla legge di conversione del decreto vi è la nuova regolamentazione dei monopattini elettrici.

Divieto dell'uso di tablet mentre si guida

Il divieto, prima espressamente previsto per i telefonini, è stato esteso all'uso di computer portatili, notebook, tablet e qualunque altro dispositivo che comporti anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante.

660€

MULTA MASSIMA PER
USO TELEFONINO

Confermate le sanzioni per chi non rispetta questa

regola che vanno da un minimo di 165 euro a un massimo di 660 euro. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi se la stessa persona commette un'ulteriore violazione nel corso di un biennio.

Persone con disabilità

Raddoppiate le multe per chi parcheggia senza avere il contrassegno nelle aree

672€

MULTA
MASSIMA PER
OCCUPAZIONE
SPAZIO DISABILI

riservate ai veicoli delle persone disabili. La multa va da un minimo di 168 ad un massimo di 672 euro. Dal primo gennaio 2022 i veicoli per il trasporto delle

persone con disabilità possono essere parcheggiate gratuitamente nelle aree a pagamento qualora i posti riservati risultino occupati.

Stalli rosa e altri posti riservati

Il sindaco con propria ordinanza può disporre parcheggi riservati per le donne in gravidanza e i genitori con figli di età non superiore a due anni, muniti di contrassegno speciale. Il sindaco inoltre ha la facoltà di riservare posti per il parcheggio di veicoli elettrici, mezzi adibiti al carico e scarico delle merci a determinati orari e adibiti al trasporto scolastico.

Aree dedicate alla ricarica dei veicoli elettrici

Il divieto di sosta, con le relative sanzioni, è stato esteso alle aree dove si trovano le colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli. Il divieto vale anche per gli stessi veicoli elettrici che non stanno effettuando la ricarica o che hanno completato da oltre un'ora l'operazione

Sicurezza dei pedoni

Introdotte norme per aumentare la sicurezza dei pedoni che attraversano una strada priva di semafori, con obblighi di cautela per gli automobilisti. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali, chi è alla guida di veicoli è obbligato a dare la precedenza, rallentando o fermandosi, non solo ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento, ma anche a chi si accinge a farlo.

Multe salate per chi getta i rifiuti dal finestrino

Raddoppiate le sanzioni per chi getta rifiuti dal finestrino dell'auto in sosta o in movimento, da un minimo di 216 ad un massimo di 866 euro; sanzioni raddoppiate anche per chi getta dai veicoli in movimento

866€

MULTA MASSIMA
PER LANCIO
OGGETTI DAL
FINESTRINO

un qualsiasi oggetto: si va da un minimo di 52 ad un massimo di 204 euro.

Stop pubblicità sessiste o con messaggi violenti

È vietata qualsiasi forma di pubblicità su strade e veicoli con contenuto sessista o che proponga messaggi violenti o discriminatori. La violazione del divieto comporta la revoca dell'autorizzazione all'uso dello spazio pubblicitario e l'immediata rimozione della pubblicità.

Patente di guida

La validità del 'foglio rosa' è passata da sei mesi a un anno. Durante il periodo di validità del foglio rosa è possibile effettuare la prova pratica di guida per tre volte (la prima più ulteriori due), anziché due volte come prevedeva la norma precedente. Coloro che si esercitano senza istruttore incorrono in

una sanzione da un minimo di 430 ad un massimo di 1731 euro e nella sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi.

Ricorsi contro le multe

Il ricorso al prefetto per atti di contestazione di infrazioni del Codice della Strada può essere effettuato anche per via telematica, attraverso la posta elettronica certificata.

Monopattini elettrici

Nel corso dell'esame parlamentare sono state introdotte norme sull'uso dei monopattini elettrici con l'obiettivo di aumentarne la sicurezza e favorirne il corretto uso senza scoraggiare il ricorso a questa forma di mobilità dolce diventata sempre più diffusa soprattutto nei grandi centri urbani a seguito della pandemia. Introdotta la riduzione del limite di velocità da 25 a 20 km/h (resta invece a 6 km/h all'interno delle aree pedonali), il divieto di circolare sui marciapiedi, salvo la conduzione a mano, e il divieto di parcheggiare sui marciapiedi al di fuori delle aree individuate dai Comuni.

Per evitare la sosta selvaggia, i noleggiatori di monopattini elettrici devono prevedere l'obbligo di acquisire la foto al termine di ogni noleggio per verificarne la posizione sulla strada. Obbligo del casco per i minorenni.

Dal primo luglio 2022 i nuovi monopattini devono essere provvisti di segnalatore acustico e di un regolatore di velocità. Quelli già in circolazione prima di questo termine devono adeguarsi entro il primo gennaio 2024. Prevista la confisca del mezzo per chi circola con un monopattino manomesso.

Educazione stradale

GUIDARE CON LA NEBBIA

In questo periodo che in certe parti d'Italia la nebbia la fa da padrona. Qualche consiglio per guidare con la nebbia in sicurezza

Ci chiedeva, durante un certo periodo dell'anno, un insegnante delle superiori, già oltre 40 anni fa: "Sai qual è la migliore marca di fari antinebbia?" E al tuo punto interrogativo facciale, in bolognese, ti rispondeva: "La preina dal let!". Che tradotto è l'interruttore a pera al centro del letto matrimoniale. Il consiglio è: se puoi, quando c'è nebbia in giro, è meglio se resti a casa. Poi la tecnologia ha fatto passi da gigante, ma quando la nebbia diventa un muro, il pericolo è sempre in agguato. Per molti oggi la nebbia è rimasta la nemica numero uno di tutti gli automobilisti ma, adottando uno stile di guida corretto e prudente, si può affrontare con relativa sicurezza. Ecco alcuni consigli.



La nebbia è nemica di tutti gli automobilisti, nessuno escluso; di fronte alla nebbia siamo tutti uguali, ma la differenza la può fare uno stile di guida corretto, che ci permetterà di uscire dal banco di nebbia e da una situazione di potenziale rischio e pericolo con qualche timore in meno.

La nebbia è un fenomeno che si genera a causa dello sbalzo termico tra il giorno (caldo) e la notte (freddo) e si pone

davanti agli automobilisti come uno strato bianco e denso.

Di giorno o di notte, la nebbia può fare davvero paura e più è spessa e più incute timore.

In questo articolo vi forniremo alcuni consigli utili su come guidare con la nebbia alla massima sicurezza possibile, parlando di visibilità, velocità, utilizzo delle luci e del climatizzatore e della distanza di sicurezza.



Hai mai pensato ad un evento aziendale?

Spesso il primo ostacolo da superare è rispondere a tre semplici domande:

- 1) Quanto tempo dovrò perdere per gestire il tutto?
- 2) Quanti professionisti dovrò interpellare?
- 3) Quanto mi costa l'evento in totale?

A queste ed altre risposte possiamo pensare noi, affidandoci la gestione globale dell'evento risolveremo tutti i problemi da affrontare PRIMA di partire.

Abbiamo esperienza e potenzialità per organizzare piccoli e grandi eventi, dalla semplice presentazione di un prodotto/servizio... alla grande festa aziendale che comprenda location esclusiva, ristorazione ed intrattenimento.

Non esitate a contattarci per verificare le possibilità di collaborare.

Siamo pronti a **SORPRENDERVI**



La Double G srl si occupa principalmente di trasporti e servizi per le imprese.

Glauco Calderoni
+ 39 3489000092

Tra i servizi offerti si evidenziano i seguenti:

- ➔ Gestione integrata immagine aziendale
- ➔ Grafiche e stampe su carta e tessuti
- ➔ Management e Organizzazione Eventi
- ➔ Posizionamento Social network
- ➔ Noleggio impianti audio-luci e palchi
- ➔ Servizi musicali per cerimonie - Dj Set
- ➔ Immagine aziendale e comunicazione



Double G srl

Piazza Vittorio Emanuele II, 7
48033 COTIGNOLA (Ravenna)
e-mail: glauco@calderoni.net
web: www.calderoni.net

Prima regola: viaggiare informati

È buona regola tenersi aggiornati sulle condizioni meteo prima di mettersi in viaggio e, nel caso di lunghe percorrenze, anche durante il tragitto.

Ormai siamo bombardati quotidianamente e ad ogni secondo da notizie, quindi l'avvento di un fenomeno atmosferico estremo dovrebbe arrivare ai nostri occhi o orecchie abbastanza facilmente. La nebbia non è un fenomeno equiparabile a un tornado o a un nubifragio, ma è comunque rilevato dai vari siti o applicazioni di previsioni meteo.

In alternativa, per tenersi informati si può contattare il Call Center Viabilità, operativo tutti i giorni dell'anno, 24 ore su 24, oppure collegandosi al sito Autostrade per l'Italia.

Se siamo in auto, non dimentichiamo di sintonizzarci sui canali Radio Rai, dove potremo ascoltare le trasmissioni Onda Verde, o RTL 102.5, con il servizio ViaRadio, che ci daranno informazioni importanti su traffico e condizioni meteo.

Ricordarsi della manutenzione auto

Se siamo sorpresi dalla nebbia è un conto, ma se sappiamo prima ancora di metterci al volante che la incontreremo, allora è meglio fare un controllo generale alla nostra auto, e in particolare verificare la pressione e lo stato degli pneumatici, il funzionamento dei freni, delle luci (se serve, anche la pulizia dei fari e in particolare

dei fendinebbia), dei tergicristalli, dell'impianto di climatizzazione e dello stato della batteria, quest'ultima da far controllare in autunno soprattutto se datata (in media durano 5-6 anni).

Con una vettura mantenuta in buono stato, che rispetta gli appuntamenti prefissati periodici per i vari check-up a cui deve essere sottoposta (tagliando e revisione, principalmente), non dovrebbero esserci problemi né di visibilità né di tenuta su strada.

Guidare con la nebbia: come migliorare la visibilità

Uno dei principali problemi che comporta la guida con la nebbia è la scarsa visibilità.

Se la nebbia è poca e rada, allora basta viaggiare piano, accendere gli anabbaglianti e tenere la distanza di sicurezza, ma quando la nebbia è tanta e spessa, e magari è pure notte, allora la visibilità può diventare un bel problema.

Possiamo farlo diventare un problema meno grave se la miglioriamo: come?

Pulendo i fari, se opachi o sporchi, per avere garantita una chiara visibilità anche in condizioni di scarsa luminosità.

Inoltre, se ne disponete e lo avete disattivato, è meglio farsi aiutare da un alleato che in queste situazioni sa il fatto suo: la tecnologia.

Diversi modelli di auto hanno infatti dei sistemi avanzati di assistenza alla guida che, aiutati da telecamere e sensori, prevengono eventuali collisioni, segnalano la presenza di ostacoli, oppure segnalano quando abbiamo oltrepassato la linea che

separa la corsia o se stiamo guidando non seguendo la corsia stessa. Sono i dispositivi oggi noti con l'acronimo di Adas diventati obbligatori per molti di essi da luglio 2022

Guidare a bassa velocità

La nebbia causa spesso incidenti, soprattutto se si guida a elevate velocità.

Per questo motivo, la prima cosa da fare quando stiamo per entrare nel banco di nebbia è moderare la velocità.

Ricordiamo che anche in autostrada, in caso di visibilità inferiore a 100 metri, i limiti di velocità scendono a 50 chilometri orari.

È un limite studiato appositamente per evitare conseguenze gravi, calcolato in base ai tempi di reazione e di arresto dei veicoli, per evitare impatti e incidenti gravi.

Mantenendo una velocità moderata e costante, da gestire in base al tipo di strada e alle condizioni atmosferiche e di illuminazione, non dovrebbero esserci troppi problemi, anche a livello di distanza di sicurezza dai veicoli che ci precedono e che potremo vedere solo quando saremo a pochi metri di distanza.

A tal proposito, vale la pena sottolineare un aspetto importante per la sicurezza nostra e degli altri: non conviene a nessuno accodarsi all'auto che ci precede, prima di tutto perché quest'ultima potrebbe frenare di colpo, con conseguente inevitabile tamponamento, e in secondo luogo perché, vista la situazione già delicata,

si potrebbe caricare di eccessivo stress un automobilista che magari è poco esperto.

Sorpassare, in queste condizioni, è rigorosamente vietato.

Lo stesso, ovviamente, vale anche se siamo noi tallonati da un veicolo: non bisogna farsi prendere dal panico in questi casi, bensì continuare ad adottare gli accorgimenti di cui stiamo parlando, procedendo con uno stile di guida moderato e costante e, se e quando possibile ed esclusivamente nei casi consentiti, agevolare il sorpasso dell'altro veicolo che insiste, magari accostando in un punto dove la visibilità risulta migliore.

A proposito, rispondiamo a una domanda ricorrente quando si parla di guidare con la nebbia: ci si può mettere in scia a un'auto prendendo come riferimento i suoi fari posteriori?

In poche parole, si può seguire l'auto che ci precede, essendo sicuri che così facendo non ci accadrà niente? Se siamo arrivati a vedere l'auto davanti a noi, è bene mantenere la distanza di sicurezza, ovvero solo visualizzare le luci posteriori rivolte verso di noi, e non altri dettagli. Seguire un'auto va bene, ma solo se viaggia a velocità costante e moderata, e tenendosi a debita distanza di sicurezza. Mai mettersi in scia a un'auto che guida veloce o in modo spericolato.

Luci, fari e fendinebbia

Quando la nebbia è fitta è veramente difficile vedere gli altri veicoli, a meno che non si sia loro molto vicini (e in questo caso bisognerebbe aumentare

ulteriormente la distanza di sicurezza).

L'individuazione degli altri veicoli è resa possibile dalle luci anteriori (se è alle nostre spalle) o posteriori (se ci precede): i fari devono essere tenuti puliti, altrimenti l'illuminazione è scarsa e in condizioni di carente visibilità questo potrebbe rappresentare un grosso problema.

Un faro opacizzato va lucidato per garantire la migliore visibilità possibile.

Un intervento di lucidatura (anche in autonomia) è possibile se l'opacità è esterna, ma se l'appannamento è interno occorrerà sostituire il faro.

Passiamo ai fendinebbia: secondo il Codice della Strada (articolo 153, comma 2), questi vanno accesi solo in condizioni particolari.

“Di giorno, in caso di nebbia, fumo, foschia, nevicata in atto, pioggia intensa, i proiettori anabbaglianti e quelli di profondità possono essere sostituiti da proiettori fendinebbia anteriori”.

Ma cosa sono esattamente i fendinebbia? La loro definizione è esplicitata all'articolo 152 del Codice della Strada: il proiettore fendinebbia anteriore è definito “il dispositivo che serve a migliorare l'illuminazione della strada in caso di nebbia, caduta di neve, pioggia o nubi di polvere”.

Bisogna però fare attenzione all'utilizzo dei fendinebbia, che vanno accesi solo nelle circostanze particolari, come stabilisce la normativa.

Tenere accesi i fendinebbia in situazioni differenti può essere un pericolo per gli altri guidatori che vengono in senso opposto e inoltre può comportare anche delle sanzioni importanti.

Infatti, secondo l'articolo 153 del Codice della Strada, chi fa uso improprio dei dispositivi di segnalazione luminosa sarà tenuto a pagare una multa da 41 € a 168 €.



Il retronebbia va acceso solo ed esclusivamente in condizioni di scarsa visibilità, o meglio quando questa è inferiore ai 50 metri, oppure in situazioni atmosferiche avverse, come una forte pioggia o una fitta nevicata.

Lo scopo di questa luce è quella di segnalare la propria presenza al veicolo che ci segue: appena questo si accoda andrebbe subito spento.

In caso di nebbia le luci che non dobbiamo assolutamente accendere sono quelle abbaglianti, anche di notte, perché l'effetto che si viene a creare è opposto a quello che vogliamo, con la luce che rimbalza sul banco di nebbia, e viene nuovamente proiettata verso di noi, peggiorando le già scarse condizioni di visibilità.

Utilizzare il climatizzatore

Oltre a controllare il corretto funzionamento dei tergilavavetri e il livello del liquido lavavetri (che è meglio non utilizzare quando le temperature

sono sotto lo zero perché potrebbe congelare), un altro aspetto che va controllato durante la manutenzione è il climatizzatore.

Questo va utilizzato perché contribuisce a ridurre l'umidità all'interno del veicolo e quindi a prevenire o a eliminare eventuali appannamenti.

Per questo motivo è bene eseguire controlli periodici dell'impianto e soprattutto del filtro dell'aria, che andrebbe cambiato almeno ogni anno.

Se invece il vetro dovesse appannarsi anche con il climatizzatore acceso, probabilmente la causa è dovuta a una scarsa quantità di fluido refrigerante e pertanto servirà un rabbocco.

Guidare con la nebbia: cosa fare e cosa non fare

Riassumiamo nella seguente tabella i comportamenti da adottare quando ci troviamo a guidare nella nebbia e quali sono le cose che non dobbiamo assolutamente fare.

Cosa fare	Cosa non fare
Informarsi sulle condizioni meteo	Guidare con velocità
Controllare lo stato dell'auto	Mettersi alla guida con un'auto non in regola
Lucidare i fari, se opachi	Sorpassare
Mantenere una velocità moderata e costante	Accendere gli abbaglianti
Accendere anabbaglianti e fendinebbia	Tenere accesi gli anabbaglianti in situazioni di foschia o nebbia leggera
Tenere acceso il retronebbia fin quando un veicolo non si accoda	Tenere acceso il retronebbia quando il veicolo dietro di noi si avvicina
Utilizzare l'aria condizionata per evitare appannamenti	Mettersi in scia a un'auto che corre
Mantenere la giusta distanza di sicurezza	Attivare il Cruise Control (meglio gestire la velocità manualmente)

La distanza di sicurezza

Abbiamo scritto più volte che in situazioni di nebbia bisogna tenere la giusta distanza di sicurezza dal veicolo che ci precede. Ma a quanto ammonta questa distanza?

Qualora la visibilità risultasse inferiore a 50 metri è preferibile mantenere una distanza di sicurezza di almeno 25 metri dal veicolo che ci precede, ovvero quella che si dovrebbe tenere di norma quando si viaggia al di sotto dei 50 km/h in condizioni di normale visibilità.


Inoltre, sul sito dell'ACI è riportata una tabella che indica i valori di visibilità di un oggetto a distanza. A ogni distanza in cui è visibile un oggetto non luminoso corrisponde una velocità.

Di seguito riportiamo la suddetta

25m

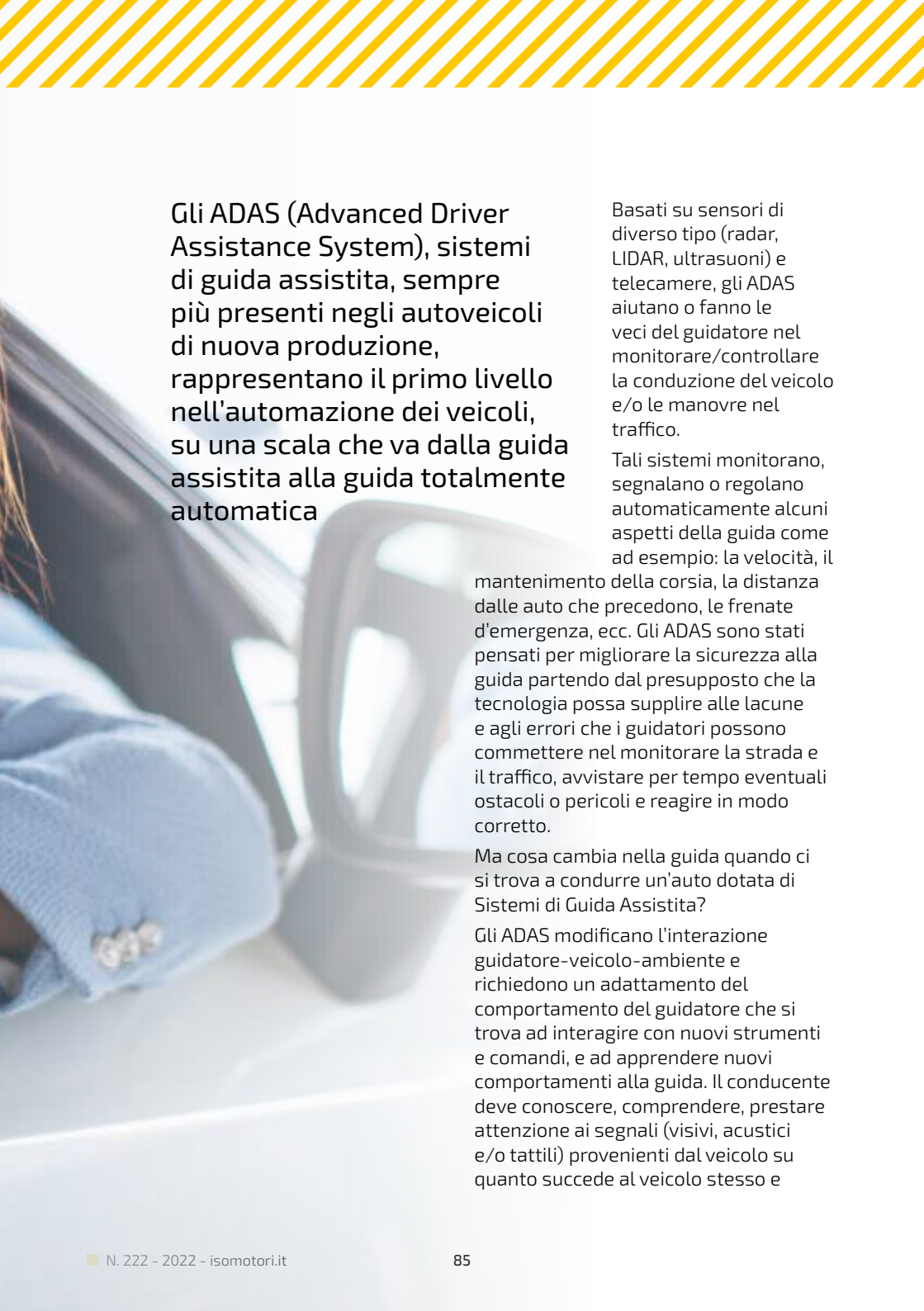
DISTANZA
CONSIGLIABILE
CON VISIBILITÀ
PARI A 50 METRI

km/h	Distanza di sicurezza minima in metri	Equivalente a
10 km/h	8	2 autovetture
20 km/h	10	1 grosso furgone
20 km/h	20	Leggermente più grande di 1 autotreno
35 km/h	30	1 autotreno e 1 autobus
40 km/h	40	2 autostrade affiancate
50 km/h	50	Mezzo campo da calcio
100 km/h	100	1 campo da calcio



Psicologia del traffico

***AUTO SEMPRE PIÙ
TECNOLOGICHE
E ADAS: COME
CAMBIA IL
COMPORAMENTO
DEI GUIDATORI?***



Gli ADAS (Advanced Driver Assistance System), sistemi di guida assistita, sempre più presenti negli autoveicoli di nuova produzione, rappresentano il primo livello nell'automazione dei veicoli, su una scala che va dalla guida assistita alla guida totalmente automatica

Basati su sensori di diverso tipo (radar, LIDAR, ultrasuoni) e telecamere, gli ADAS aiutano o fanno le veci del guidatore nel monitorare/controllare la conduzione del veicolo e/o le manovre nel traffico.

Tali sistemi monitorano, segnalano o regolano automaticamente alcuni aspetti della guida come ad esempio: la velocità, il

mantenimento della corsia, la distanza dalle auto che precedono, le frenate d'emergenza, ecc. Gli ADAS sono stati pensati per migliorare la sicurezza alla guida partendo dal presupposto che la tecnologia possa supplire alle lacune e agli errori che i guidatori possono commettere nel monitorare la strada e il traffico, avvistare per tempo eventuali ostacoli o pericoli e reagire in modo corretto.

Ma cosa cambia nella guida quando ci si trova a condurre un'auto dotata di Sistemi di Guida Assistita?

Gli ADAS modificano l'interazione guidatore-veicolo-ambiente e richiedono un adattamento del comportamento del guidatore che si trova ad interagire con nuovi strumenti e comandi, e ad apprendere nuovi comportamenti alla guida. Il conducente deve conoscere, comprendere, prestare attenzione ai segnali (visivi, acustici e/o tattili) provenienti dal veicolo su quanto succede al veicolo stesso e



nell'ambiente circostante ed agire di conseguenza, oltre ad apprendere come agire e interagire correttamente quando il veicolo assume il controllo di alcune funzioni. L'adattamento alla nuova tecnologia richiede quindi un cambiamento, che non sempre viene accettato favorevolmente dai potenziali utilizzatori. L'accettazione di nuovi sistemi tecnologici dipende principalmente da quanto i guidatori li ritengono facili da utilizzare e utili, per migliorare sia la sicurezza sia il confort alla guida.

Per fornire un esempio di adattamento ad un ausilio tecnologico nella guida, provate a pensare alla differenza nelle manovre di parcheggio quando l'auto è dotata o meno di sensori e telecamera posteriore. In primo luogo, la manovra in retromarcia richiede una diversa coordinazione visuo-motoria quando si utilizza la visuale della telecamera o quando si utilizzano invece la visione attraverso gli specchietti e il lunotto posteriore voltandosi. In secondo luogo, per utilizzare utilmente i sensori acustici, che segnalano eventuali ostacoli posteriori o laterali durante la manovra, è necessario conoscere quando entrano in funzione e come cambia il segnale sonoro in funzione della distanza dall'ostacolo, altrimenti il suono rischia di indurre incertezza nella manovra o essere addirittura percepito come fastidioso.

Conoscere esattamente come opera e quando entra o meno in funzione un sistema di guida assistita (crearsi un "modello mentale" corretto di funzionamento) è fondamentale per un adattamento positivo e funzionale alla sicurezza del comportamento di guida. Ad esempio, il sistema di mantenimento della corsia (che al superamento della riga di mezzaria riporta il veicolo in carreggiata agendo automaticamente sullo sterzo) non entra in funzione se il conducente attiva la freccia (cioè comunica al veicolo che il cambio di corsia è voluto).

Se il guidatore non attiva la freccia per dimenticanza, o volontariamente pensando che in un caso specifico (esempio sorpasso di un ciclista calpestando la linea di mezzaria) il sistema non entri in funzione, l'azione dell'auto sullo sterzo per riportare l'auto in carreggiata non è più funzionale alla sicurezza, ma potrebbe al contrario creare un rischio.

Avendo ogni ADAS un funzionamento specifico è fondamentale per il guidatore avere informazioni corrette sulla sua attivazione e funzionamento e prevedere un periodo di adattamento quando si guida una vettura con nuovi sistemi di assistenza alla guida per raggiungere un comportamento di guida ottimale.



METE →

La rivista bimestrale che parla
di viaggi, obiettivi, successi!



La puoi trovare su:
www.meterivista.it

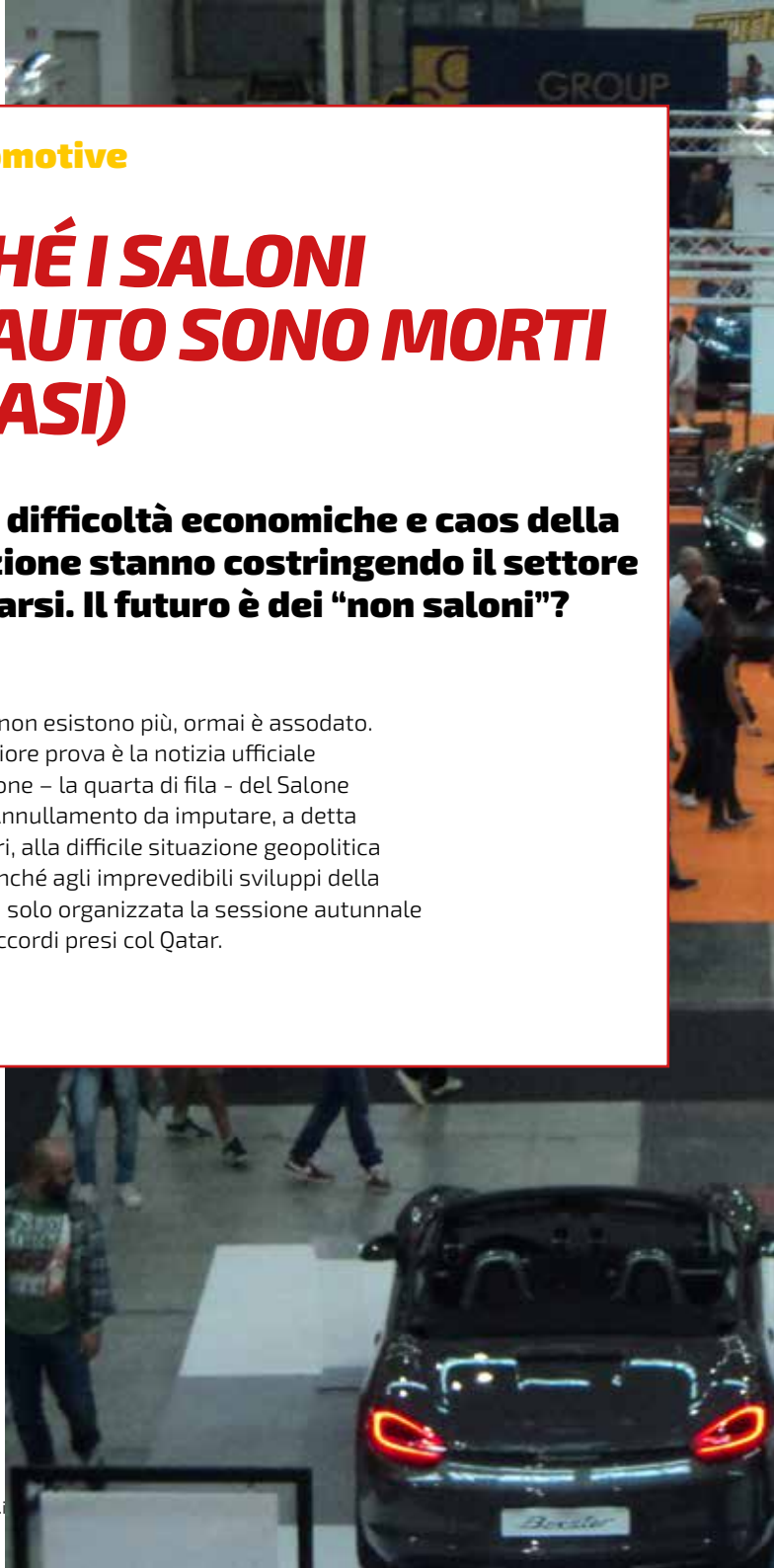
per info abbonamenti:
redazione@meterivista.it

News automotive

PERCHÉ I SALONI DELL'AUTO SONO MORTI (O QUASI)

Pandemia, difficoltà economiche e caos della comunicazione stanno costringendo il settore a reinventarsi. Il futuro è dei "non saloni"?

I saloni dell'auto non esistono più, ormai è assodato. A darne un'ulteriore prova è la notizia ufficiale della cancellazione – la quarta di fila – del Salone di Ginevra 2023. Annullamento da imputare, a detta degli organizzatori, alla difficile situazione geopolitica ed economica, nonché agli imprevedibili sviluppi della pandemia. È stata solo organizzata la sessione autunnale di Doha, visti gli accordi presi col Qatar.





Se, dunque, proprio il 2023 poteva rappresentare un ritorno alla "normalità", ecco che il mondo delle grandi kermesse automobilistiche subisce l'ennesimo colpo che, molto probabilmente, velocizzerà quel processo di transizione già cominciato e destinato a cambiare i connotati agli storici saloni che tutti conoscevamo, forse per sempre. Il declino di un format, insomma, non più adatto ai tempi moderni.

La pandemia accelera il declino

Il ricordo è ancora fresco e palpabile: la crisi sanitaria ha intaccato le nostre vite al punto di limitarci, come mai prima d'ora e in scala globale, nella sfera sociale. Di conseguenza, durante il picco della pandemia, tutto ciò che riguardava viaggi, spostamenti ed eventi è stato annullato. Saloni dell'auto compresi, ovviamente.

Il primo ad essere cancellato è stato proprio quello di Ginevra, nel marzo del 2020. Non senza ripercussioni piuttosto gravi: i capitali versati dalle Case auto per partecipare non sono stati rimborsati. In altre parole, i brand hanno pagato – e tanto, parliamo di milioni di euro per ogni brand – per un evento che non c'è stato.

A ruota, tutti gli altri saloni previsti per i successivi 18 mesi vengono annullati. È solo nel settembre 2021 che, in Germania, si tiene finalmente il Salone di Monaco, manifestazione nata dalle ceneri del Salone di Francoforte e con formula di evento "diffuso" nella città (prima si teneva all'interno di grandi padiglioni espositivi e con ingresso a pagamento). Un format, questo, che sembra la via migliore per un contenimento dei costi e rappresenta perciò una chance di sopravvivenza.

Il tracollo era nell'aria

Che i Saloni dell'auto non avessero più lo stesso appeal è cosa palese. Forse solo per il pubblico, anche se l'auto non riscuote più l'interesse di una volta. Per le Case auto il discorso, invece, è diverso.

Le sempre più numerose defezioni degli ultimi anni parlano chiaro, con alcuni dei principali marchi o interi gruppi che sceglievano di non partecipare al salone di turno. Ci sono stati persino brand che, ufficialmente, hanno comunicato la scelta di non prendere più parte a nessuna kermesse, come Volvo, scegliendo di concentrarsi su altre strategie di comunicazione e organizzando autonomamente eventi minori.



Tepj The Energy Project

www.tepj.it

Innovative ideas for Energy & Woodgas



La fiamma del Drago



Press Prova Mb 0	Temp prova 0	Fatt Correzione 0	Data Prova gg/mm/aa	Ora inizio Prova h:mm:ss	Ora fine Prova h:mm:ss
Max CV 0	at RPM 0	Coppia max KG 0	at RPM 0	Cavalli corretti 0	Kilowatt corretti 0

Software e componenti elettronici per banchi freno idraulici ed elettromagnetici fino a 256 canali di acquisizione dati, per motori pluricilindrici e da competizione.

Plc industriali e refitting impianti di ogni tipo.

Pannelli Operatori Hmi.

Refitting Impianti a Biomasse.

Mengozi di Mengozzi Massimo e C.Sas - P.IVA 01858710401
Largo de Calboli, 5 - 47121 - Forli - ITALY
Cell. +39 335 6531057 - email:info@tepj.it



La ragione è pressoché scontata: perché pagare milioni di euro o dollari per ritrovarsi affiancati dalla concorrenza e dover lottare per attirare l'attenzione della stampa e del pubblico, quando si può organizzare un evento più piccolo ma in un altro momento, che eviti dunque il chiasso mediatico del salone ottenendo, di conseguenza, il massimo risultato in termini di comunicazione?

A tutto questo bisogna aggiungere gli strumenti che sono stati adottati durante il lockdown dagli uffici stampa e dai reparti marketing. Presentazioni online, dirette streaming, attività di engagement attraverso i social sono formule estremamente efficaci per presentare un nuovo modello. E costano meno di qualsiasi altra iniziativa.

L'avanzata dei "non saloni"

Se i "big" tra i saloni cominciavano ad arrancare, alcune formule ibride e minori, invece, hanno cominciato a prosperare. Il loro successo? Format più snelli e dinamici, in linea coi tempi dunque, e poi costi ridotti, la possibilità di una "targhetizzazione" migliore del pubblico e, infine, superiori occasioni di coinvolgimento.

Tra i "non saloni" più celebri c'è certamente quello americano della Monterey Car Week di Pebble Beach, uno degli appuntamenti più esclusivi dell'anno, ma anche il Festival of Speed di Goodwood che si tiene in Inghilterra.

Goodwood Festival of Speed

Il binomio auto-tecnologia è ormai così forte che il CES di Las Vegas, acronimo di Consumer Electronics Show, diventa un palco ogni anno più importante per le Case che vogliono mostrare i frutti delle loro ultime ricerche. Stesso discorso, anche se in misura minore, per il Mobile World Congress di Barcellona.

In Italia siamo stati i primi a perdere il nostro Salone più importante, il Motor Show di Bologna (1976-2017). Nel 2015 nasce, in un'altra area in cui la cultura automobilistica è molto forte, il Salone dell'auto di Torino – Parco Valentino, con una formula diffusa e aperta in grado di attirare grandi numeri di visitatori. Nel 2021, dopo un anno di stop, cambia regione e si trasferisce nel cuore del capoluogo lombardo col nome di Milano Monza Motor Show, mantenendo la sua natura di salone all'aperto, con varie attività dinamiche e con le esposizioni visitabili gratuitamente.



Motor Valley Fest

Nel 2019 ha debuttato anche il Motor Valley Fest, una rassegna espositiva circoscritta all'area della Terra dei Motori emiliana. I saloni dell'auto: qual è la situazione

Esaminato il contesto e le cause che l'hanno posto in essere, non resta dunque che fare una breve panoramica sulle condizioni in cui versano gli storici saloni dell'auto internazionali.

Salone di Detroit

Il nome ufficiale è North American International Auto Show (NAIAS). Incentrato principalmente sulla presentazione di modelli destinati al mercato americano, dopo la fusione con FCA e poi Stellantis assume una rilevanza di prim'ordine anche per l'Europa. Si tiene ogni gennaio a Detroit dal 1907 ma dal 2021 è stato posticipato a settembre e con esposizioni all'aperto. Per il 2022 è prevista la stessa formula, anche per

evitare la concorrenza del CES di Las Vegas che si tiene, appunto, a gennaio.

Sito ufficiale: <https://naias.com>

Salone di Francoforte / Salone di Monaco

Conosciuto con l'acronimo di IAA, si tiene a Francoforte sul Meno dal 1951 e poi a Monaco di Baviera dal 2021. Dal 1991 ha cadenza biennale, negli anni dispari, in alternanza col Salone di Parigi. È stato il primo Salone europeo ad adattarsi alle nuove formule "open air" con l'edizione del 2021. L'edizione 2023 è già confermata e in programma dal 5 al 10 settembre.

Sito ufficiale: <https://www.iaa-mobility.com/en>

Salone di Ginevra

Il Geneva International Motor Show è sicuramente uno dei saloni più celebri al mondo. La prima edizione risale al 1905 e, prima dello stop dovuto alla pandemia, era stato sospeso solamente per i

conflitti bellici mondiali. È nel Palexpo di Ginevra che sono state presentate alcune delle auto più belle del mondo, dalla Lamborghini Miura alla Bugatti Chiron, passando per la Ferrari 288 GTO. Nel 2023, per la prima volta, viene organizzata una "appendice" fuori dai confini europei, in Qatar. Nessuna informazione riguardo l'edizione 2024.

Sito ufficiale: <https://www.gims.swiss>

Salone di Los Angeles

Il Salone dell'automobile di Los Angeles (LA Auto Show) è un salone dell'automobile che si svolge ogni anno tra la fine di novembre e l'inizio di dicembre nella città californiana a cominciare dal 1907. Il secondo conflitto mondiale ne ha provocato la sospensione, così come la pandemia da coronavirus. Nel 2021 ha riaperto i battenti. Analogamente all'evento di Detroit, per via delle varie sinergie industriali e commerciali la sua rilevanza per il mercato europeo è cresciuta.

Sito ufficiale: <https://laautoshow.com>

Salone di New York

Cancellato nel 2020 e nel 2021, il Salone dell'auto di New York (NYIAS) ha riaperto i battenti nella primavera del 2022. La prima edizione risale al 1900. Anche in questo caso, i modelli presentati hanno rilevanza più o meno diretta per i mercati europei e asiatici.

Sito ufficiale: <https://www.autoshowny.com>

Salone di Parigi

È il Salone più antico al mondo e risale al 1898. Dopo lo stop forzato, nel 2022 si appresta a tornare con una formula più snella e in concomitanza con Equip Auto, fiera dedicata al post-vendita

automobilistico e ai servizi per la mobilità connessa. Il ridimensionamento è dovuto alle numerose e pesanti assenze. Si tiene dal 17 al 23 ottobre.

Sito ufficiale: <https://mondial.paris/en>

Salone di Pechino

Si tiene dal 1990 ed è presto diventato uno dei più importanti Saloni dell'auto al mondo, anche per i Costruttori europei. Si tiene ogni due anni, in alternanza col Salone di Shanghai, tra aprile e maggio. L'ultima edizione è stata annullata per via del coronavirus e tuttora non è stata comunicata la nuova data.

Sito ufficiale: <http://www.autochinashow.org>

Salone di Shanghai

La Cina è il maggior mercato mondiale per l'automobile. Inutile quindi sottolineare l'importanza a livello globale del Salone di Shanghai. Si svolge ogni due anni ad aprile nella città cinese. Si alterna con il salone dell'automobile di Pechino. È stato organizzato per la prima volta nel 1985.

Sito ufficiale: <https://autoshanghai.auto-fairs.com/en/>

Salone di Tokyo

Organizzato per la prima volta nel 1954, si svolge ogni due anni tra ottobre e novembre ed è considerato tra i saloni più importanti, nonostante di solito vengano presentati più prototipi e concept che auto di serie. Annullato nel 2021, per l'edizione 2023 promette di aggiornarsi integrando tutti gli aspetti industriali della mobilità. Dovrebbe cambiare il nome, in Japan All-Industry Show, e focalizzarsi anche su mobilità sostenibile e sviluppo tecnologico. Le date non sono ancora state ufficializzate.

ito ufficiale: www.tokyo-motorshow.com



Consulenza finanziaria e patrimoniale personalizzata



dott. Luigi Arcangeli

CONSULENTE FINANZIARIO

ISCRITTO ALL'ALBO DEI CONSULENTI OCF

INIZIA OGGI

329/1766606

arcangeli.ufficio@gmail.com

**SEDE PRINCIPALE
PIAZZA CAVALLOTTI 3
MANTOVA**



traslo

**DEVI TRADURRE
UN DOCUMENTO?**

**Facile!
C'è Traslo!**

traslo.net

Traslo è un filo diretto tra traduttore e cliente per la traduzione di testi. Tutto il processo avviene online, dalla richiesta di preventivo alla consegna dei lavori. Zero costi fissi per garantirti prezzi competitivi: paghi solo la qualità della traduzione.

TRADUZIONI

Finanziaria
Marketing
Tecnica
Legale
Asseverata



News automotive

CONCESSIONARI AUTO: COSA CAMBIA CON IL VINCOLO DI 5 ANNI DEI CONTRATTI

Il Governo in aiuto dei concessionari auto in vista del VBER: introdotto il vincolo di 5 anni dei contratti e l'equo indennizzo in caso di recesso anticipato

Tra le pieghe della legge di conversione del decreto Infrastrutture e Trasporti 2022 (legge n. 108 del 5 agosto 2022) è spuntata una norma che mira a tutelare i concessionari auto italiani in vista dei futuri assetti della distribuzione automobilistica, come da disposizioni europee, che in nome della concorrenza trasformeranno i venditori in semplici 'agenti' con pochissimo potere decisionale su prezzi di listino, politiche commerciali e campagne promozionali. Più precisamente la norma della legge 108/2022 introduce una sorta di vincolo di 5 anni per i contratti dei concessionari con le case automobilistiche e un equo indennizzo in caso di recesso anticipato da parte della casa madre.

Perché una norma a tutela dei concessionari auto

Nei prossimi mesi, su input della Commissione europea, i Paesi membri dovranno adeguarsi al VBER, Vertical Block Exemption Regulation, un nuovo regolamento a tutela della concorrenza in settori dove vigono accordi verticali, compreso quello di distribuzione esclusiva tra il produttore e il distributore che si instaura tra una casa auto e un suo concessionario. L'obiettivo è favorire la concorrenza e rafforzare i canali online, che saranno paralleli agli showroom, al fine di abbassare i prezzi delle auto.

I venditori di veicoli, che non avranno più il mandato di concessione diventando 'agenti' o 'commissionari', la vedono però in maniera diversa, prevedendo che le nuove regole di Bruxelles renderanno più difficile un mercato già in affanno. Infatti, con la trasformazione da concessionario, che è indipendente rispetto alla casa madre, ad agente tutto verrà deciso dalle case costruttrici e non ci saranno margini per intervenire da parte dei venditori con campagne e sconti. Anche il compito di definire le politiche commerciali e il prezzo finale toccherà solo alle case automobilistiche.

Federauto ha stimato che i ricavi dei concessionari diventati agenti potrebbero addirittura dimezzarsi. Con inevitabili ripercussioni sull'occupazione nell'intero settore, che oggi in Italia da lavoro a circa 120.000 persone.

L'intervento legislativo del Governo italiano è servito proprio a mitigare i possibili effetti negativi del VBER, introducendo alcuni vincoli per le case automobilistiche.

Concessionari auto: cosa prevede la legge n. 108 del 2022

Riportiamo integralmente l'articolo 7-quinquies della legge n. 108 del 5 agosto 2022, recante 'Disposizioni in materia di distribuzione automobilistica', che ha convertito con modificazioni il decreto-legge n. 68 del 16 giugno 2022, altrimenti noto come decreto Infrastrutture e Trasporti.

1. Le disposizioni di cui al presente articolo si applicano agli accordi verticali tra il costruttore automobilistico o l'importatore e i singoli distributori autorizzati per la commercializzazione di: veicoli non ancora immatricolati; autoveicoli che siano stati immatricolati dai distributori autorizzati da non più di 6 mesi e che non abbiano percorso più di 6.000 chilometri.
2. Gli accordi tra il costruttore o l'importatore e il distributore autorizzato hanno durata minima di 5 anni e regolano: le modalità di vendita; i limiti del mandato; le rispettive assunzioni di responsabilità; la ripartizione dei costi connessi alla vendita. Ciascuna parte comunica, con nota in forma scritta trasmessa almeno 6 mesi prima della scadenza, l'intenzione di non procedere alla rinnovo dell'accordo. A pena di inefficacia della medesima comunicazione.
3. Il costruttore o l'importatore, prima della conclusione dell'accordo di cui ai commi 1 e 2, nonché in caso di successive modifiche dello stesso, fornisce al distributore autorizzato tutte le informazioni di cui sia in possesso, che risultino necessarie a valutare consapevolmente l'entità degli impegni da assumere e la sostenibilità degli stessi in termini economici, finanziari e patrimoniali, inclusa la stima dei ricavi marginali attesi dalla commercializzazione dei veicoli.
4. Al costruttore o all'importatore che recede dall'accordo prima della scadenza contrattuale è fatto obbligo di corrispondere al distributore autorizzato un equo indennizzo, parametrato congiuntamente al valore: degli investimenti che questo ha in buona fede effettuato ai fini dell'esecuzione dell'accordo e che non siano stati ammortizzati alla data di cessazione

dell'accordo; dell'avviamento per le attività svolte nell'esecuzione degli accordi, commisurato al fatturato del distributore autorizzato negli ultimi 5 anni di vigenza dell'accordo.

5. L'indennizzo di cui al comma 4 non è dovuto nel caso di risoluzione per inadempimento o quando il recesso sia chiesto dal distributore autorizzato.

Concessionari auto: cosa cambia con il vincolo di 5 anni dei contratti e con l'indennizzo

Volendo riassumere in parole semplici il contenuto della norma 'salva-concessionari', ribadiamo quanto segue:

- i contratti dei venditori con le case automobilistiche dovranno durare almeno 5 anni. Chi non vorrà rinnovarli alla scadenza dovrà comunicarlo all'altra parte con almeno 6 mesi di anticipo.
- La disdetta prima della scadenza sarà possibile alla casa automobilistica solo riconoscendo al concessionario un giusto indennizzo che comprenda l'avviamento e gli investimenti effettuati in buona fede.
- La norma si applicherà alla vendita di veicoli nuovi o di autoveicoli usati immatricolati da meno di 6 mesi che abbiano percorso meno di 6.000 chilometri, quindi considerati fiscalmente nuovi.



TASSE AUTO AZIENDALI E RIMBORSI VIAGGIO 2022: LE AGEVOLAZIONI E L'IMPONIBILE

Poche gioie, per ora, a chi si attendeva un nuovo e ben più agevolato regime fiscale, riguardo a nuove tasse sulle auto aziendali per il 2023, come chiesto da molti addetti ai lavori da anni.

Le norme attuali non sono di rottura per le tasse sull'auto da lavoro e prevedono deducibilità e detraibilità Iva del 40% per i veicoli non utilizzati esclusivamente nell'esercizio lavorativo.



Tasse auto aziendale

La detraibilità piena è per i taxi, le auto da scuola guida e quelle per attività di leasing e noleggio, oltre che da agenti di commercio limitatamente all'uso imprenditoriale. Detraibilità piena anche per auto beni merce o strumentali, nell'esercizio dell'attività di impresa.

La piena deducibilità ai fini Ires/Irpef dei componenti negativi relativi ai veicoli è solo per mezzi di uso pubblico o utilizzati esclusivamente come beni strumentali per impresa, come condizione necessaria alla stessa. La deducibilità scende all'80% per agenti di commercio, al 70% per i veicoli concessi ai dipendenti in uso promiscuo (senza plafond) e al 20% per tutti gli altri. Elemento quest'ultimo che, limitante rispetto all'IVA, toglie parecchie vetture di servizio utilissime e dovute dal mercato ma non essenziali da essere parte senza cui l'attività non funzionerebbe.

Discorso diverso per gli autocarri, immatricolati nella categoria N: piena deducibilità del costo e detraibilità dell'Iva, salvo quelli con codice carrozzeria F0 e rapporto tra potenza e portata pari o superiore a 180.

Tassazione auto fringe benefit

Per i veicoli in uso promiscuo un dipendente si trova quindi l'auto aziendale tassata come fringe benefit imponibile, con base di percorrenza 15.000 Km e una percentuale variabile secondo le emissioni: dal 25% al 60% (se oltre 190 gr).

La detraibilità Iva diventa integrale se viene fatturato al dipendente un corrispettivo imponibile per l'utilizzo del veicolo a scopi privati da calcolare al valore normale, ovvero in misura almeno pari al costo determinato sulla base della percorrenza convenzionale di 15.000 km a cui applicare la percentuale graduata in funzione delle emissioni di CO2.

Rimborso viaggio in auto

Il rimborso chilometrico a chi usa un veicolo proprio limita le spese aziendali alle sole trasferte lavorative ed è pienamente deducibile (Ires/Irpef ma non Irap) purché le trasferte siano fuori dal Comune di lavoro.

Il rimborso deducibile è nei limiti delle tariffe Aci, anche se per le auto elettriche non è previsto un limite di potenza. I rimborsi chilometrici eccedenti i limiti Aci sono reddito imponibile in capo al dipendente.



A light blue vintage scooter is parked against a stone wall with a wooden shutter. The scooter is the central focus, showing its front headlight, handlebars, and front fender. The background is a textured stone wall with a wooden shutter partially visible behind the scooter.

News automotive

VECCHI SCOOTER TRASFORMATI IN ELETTRICI? DA OGGI SI PUÒ

**Messo a punto
un kit capace di
trasformare gli
scooter tradizionali
in modelli elettrici a
zero emissioni**

Un kit che trasforma i vecchi scooter in elettrici

La transizione energetica non riguarda solamente il mondo delle automobili, ma abbraccia tutto il settore dei mezzi di trasporto, anche quelli su due ruote.

Alla luce delle recenti decisioni prese da parte dell'Unione Europea che ha imposto l'addio ai motori termici a benzina e diesel a partire dal 2035, è facile immaginare un futuro fatto di moto e scooter alimentati a batteria. Sono



numerose le aziende produttrici che hanno già iniziato a realizzare modelli a zero emissioni da inserire all'interno dei propri listini.

Retrofit elettrico vecchie moto e scooter: come funziona

Dopo l'ok definitivo da parte della Commissione europea, è stato pubblicato in Gazzetta ufficiale, rendendolo pienamente operativo nel luglio scorso, il decreto "per la

riqualificazione elettrica dei veicoli circolanti". Il provvedimento, la cui gestazione è durata anni - anche perché non è mai stato al centro di particolari attenzioni politiche - disciplina la possibilità di applicare un kit per il retrofit elettrico a tutta una serie di veicoli, compresi quelli di categoria L1 ed L3 (quindi ciclomotori e motoveicoli).

Il provvedimento, di fatto, consente di trasformare - previa omologazione e reimmatricolazione del veicolo presso la Motorizzazione civile - un



vecchio scooter o moto in un nuovo mezzo elettrico. Ciò permetterà di dare nuova vita a tutti quei mezzi ormai abbandonati (che in Italia sono molti), che giacciono dentro a vecchi garage o depositi, senza doverli rottamare.

I kit per il retrofit dovranno essere stati precedentemente omologati, e la loro installazione dovrà rispondere a precise caratteristiche, per cui dovrà essere effettuata in centri autorizzati.

Bell'idea, ma serve?

L'installazione di un retrofit è economicamente vantaggiosa per il proprietario di un vecchio veicolo? Tali kit non sono certo in vendita a buon mercato; la loro installazione pregiudica inevitabilmente ogni riconoscimento di valore storico ai veicoli sui quali saranno montati; infine, in un momento nel quale gli incentivi statali per il passaggio a un nuovo veicolo elettrico a due ruote sono così consistenti, il prezzo del kit più quello del montaggio potrebbero rivelarsi poco appetibili per un potenziale utente. Inoltre, non si deve dimenticare che la trasformazione di mezzi datati in nuovi veicoli circolanti costituisce un "tappo" allo sviluppo del mercato dell'elettrico di nuova immatricolazione.

Insomma, il rischio concreto è che la trasformazione elettrica di una vecchia Vespa sia più una suggestione romantica e uno sfizio per pochi clienti danarosi, che una reale alternativa all'acquisto di un nuovo veicolo elettrico.



tuttoautoweb.com

TAW

Tutto
Auto Web

tutti i dettagli
automotive a 360°

TEW

Tutto
Economist
Web

il blog per
diventare esperti
di economia

tuttoeconomistweb.com



DETRARRE IL 100% DEL VEICOLO A USO AZIENDALE

Autovettura aziendale in regime forfetario o autoveicolo aziendale totalmente detraibile e deducibile? Ora puoi scegliere.



Autoveicolo per uso aziendale: vuoi continuare a perderti tanti soldi? Potendo scegliere, lo voglio detraibile e deducibile al 100%

Da anni la trasformazione da autovettura ad autocarro è una delle possibili soluzioni consentite, **ma non l'unica o la più efficace, specie se sei un libero professionista.**

Esistono una serie di omologazioni, quali quelle di autoveicoli ad uso speciale, che permettono di scegliere la versione ideale del proprio autoveicolo per uso aziendale, evitando così di perderti tanti soldi.

Gli autoveicoli ad uso pubblicitario (pubblycar), tecnologico (technologycar) e officina mobile (workcar) sono, insieme all'autocarro, le risposte più sicure per un'auto aziendale totalmente deducibile per inerenza.

Infatti, la legge impone che i beni (anche quelli mobili) aziendali per essere detraibili e deducibili al 100% abbiano due caratteristiche:

- 1) Essere strumentali (tutti gli autoveicoli di categoria N1 sono strumentali)
- 2) Essere inerenti (l'inerenza stabilisce che ogni attività deve avere il suo autoveicolo su misura della propria attività)

Ecco perché quattro soluzioni: per usare quella correttamente inerente ad ogni impresa o studio professionale.

Anche il Sole 24 Ore nei suoi opuscoli informativi sulla materia utilizza il marchio Businesscar per definire gli autoveicoli ad uso speciale aziendale deducibili per inerenza.

Per questo, in collaborazione con un pool di commercialisti esperti, è nata la certificazione di congruità fiscale che, unitamente all'omologazione della trasformazione, garantisce al 100% la detraibilità e la deducibilità di un autoveicolo per uso aziendale.

Sarà sufficiente compilare un apposito questionario sul sito www.businesscar.it per ottenere gratuitamente il pre - parere di fattibilità.



**Per un parere di pre-fattibilità visita il sito www.businesscar.it
Per saperne di più, o se desideri ricevere il questionario, scrivi a bcpoint@businesscar.it
o telefona al numero 3476997198**

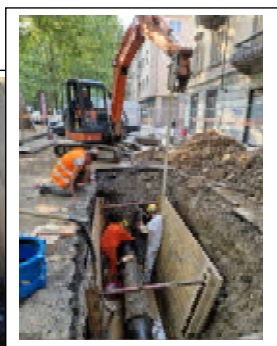
SIAMO ANCORA IN TEMPO

Ricerca perdite acqua potabile e riparazioni fognature



Spesso si pensa che il grande tesoro siano i **SOLDI** ma,
la **NATURA** quanti soldi potrà valere?

E' talmente preziosa che nessun valore Le si può attribuire.
La **NATURA** è il nostro **TESORO**



Società di ingegneria specializzata
nella ricerca perdite di acqua
potabile mediante tecniche
innovative, distrettualizzazione
reti, costruzione e manutenzioni
impianti idrici, antincendio e
fognari.

Operiamo nel territorio
Piemontese.

PRONTO INTERVENTO
+39 392 9403579

FOREC S.r.l.

strada Torino-Druento, 79/P - 10093 Collegno (TO)
CF / P. Iva 12266660013
Tel. +39 011 19922416

info@forec.it info@pec.forec.it



Magini Enrico

Impianti elettricitecnologici da energie alternative

- Pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica
- Pannelli solari termici per la produzione di acqua calda e riscaldamento
- Pompe di calore di calore geotermiche
- Pompe di calore ad acqua, aria, aria/acqua.



Mezzo da lavoro alimentato da impianto fotovoltaico

Impianto plug and play

Abitazione con impianto da 5 kW e 220 V

Impianto fotovoltaico, completo di sistema di accumulo e integrazione con gruppo elettrogeno gestito da remoto.

MAGINI ENRICO

Poggiridenti (SO)

Sede operativa:
via Panoramica

Sede legale:
Via Roma 20

Telefono:
0342 380495

Fax:
0342 382500

Sito:
www.magini.it

Email:
enrico.magini@magini.it

**La rivista
indispensabile
per chi opera
nel settore
automotive**



Il mensile che, da oltre 20 anni, pensa al Vostro aggiornamento professionale.



IM ISO-MOTORI è il mensile tecnico per i centri di revisione, per gli allestitori e gli autoriparatori, le associazioni di categoria, gli autotrasportatori e tutti coloro che lavorano nel mondo dell'auto.

Dedicato agli addetti del settore, fornisce aggiornamenti legislativi, consulenza tecnica e amministrativa, novità su infrastrutture e trasporti.

Il leitmotiv è il tema della sicurezza stradale, sulle 3 direttrici: veicoli, persone, strade.

Abbonati a IM ISO-MOTORI nella formula da te preferita, potrai usufruire dell'offerta promozionale per un anno intero.



ISO MOTORI - 999 VOLTE SICURI
COLLAUDI - REVISIONI - OMOLOGAZIONI - ALLESTIMENTI

La rivista da 20 anni al fianco dei centri di revisione. Tutto quello che devi sapere sulle norme del codice della strada
TITOLO III - DEI VEICOLI
(da Art. 46 ad Art.114)

Scegli il tuo abbonamento a IM



- invio rivista per 10 numeri,
- formato cartaceo,
- ticket per effettuare domande tecniche all'esperto.

70€



- invio rivista per 10 numeri,
- formato pdf,
- pagina web per effettuare domande tecniche all'esperto.

42€

Per richiedere il tuo abbonamento collegati al sito
www.isomotori.it
info@isomotori.it

toskana.it

Passione e conoscenza del territorio ispirano le vendite di Ville Storiche, Aziende Vinicole e Casali alle quali ci dedichiamo da 30 anni con successo. Il Suo immobile rispecchia le desiderata della nostra selezionata clientela internazionale, per cui saremmo felici di illustrarLe i nostri servizi professionali.

Passion and market knowledge are driving the sales of historic villas, wineries and farmhouses to which we have been successfully dedicating ourselves for 30 years. As your property reflects the criteria of our selected international clientele, we would be delighted to provide you with our professional real estate services.



*Explore
the
Exquisite*



Claudia Voss

cvoss@toskana.it
+39 335 361872



Michele Braitto

mbraitto@toskana.it
+39 335 5739879



toskana.it

info@toskana.it
Office +39 055 852606





PROGETTI SRL

sede legale via Saffi 10 - 40131 Bologna

sede operativa via Enrico Mattei 48/E - 40138 Bologna

tel. 051 6014990- info@businesscar.it - www.businesscar.it