

AUTO&MOTORI

CONTROMANO

**Transizione eco
C'è chi la paga
e chi la osserva**

Nei primi 7 mesi del 2024 in Europa sono state immatricolate il 22,9% di auto in meno rispetto allo stesso periodo pre-crisi del 2019. Capire cosa attende il mercato in prospettiva è difficile, ma la rielezione di Ursula von der Leyen alla presidenza della Commissione ha spiazzato chi pensava che la vittoria delle destre avrebbe cambiato le politiche di Bruxelles. L'Europa dunque non sembra aver intenzione di allungare i tempi per il passaggio all'elettrico fissati al

2035 malgrado l'auto a batteria resti quasi ovunque un fenomeno di nicchia. La conseguenza è che molti marchi hanno deciso di produrre meno vetture termiche per far crescere la propria percentuale di elettriche ed evitare le multe, vendendole per giunta ad un prezzo sempre più alto per massimizzare i margini. La transizione ecologica insomma continua a pagarla il consumatore. E l'Europa osserva dall'alto, incapace di reagire e di trovare soluzioni alternative.

LA NOVITÀ/1

Più connessa, sicura e con un prezzo equo A 20 anni Kia Picanto è adulta e tutta nuova

ADRIANO TORRE

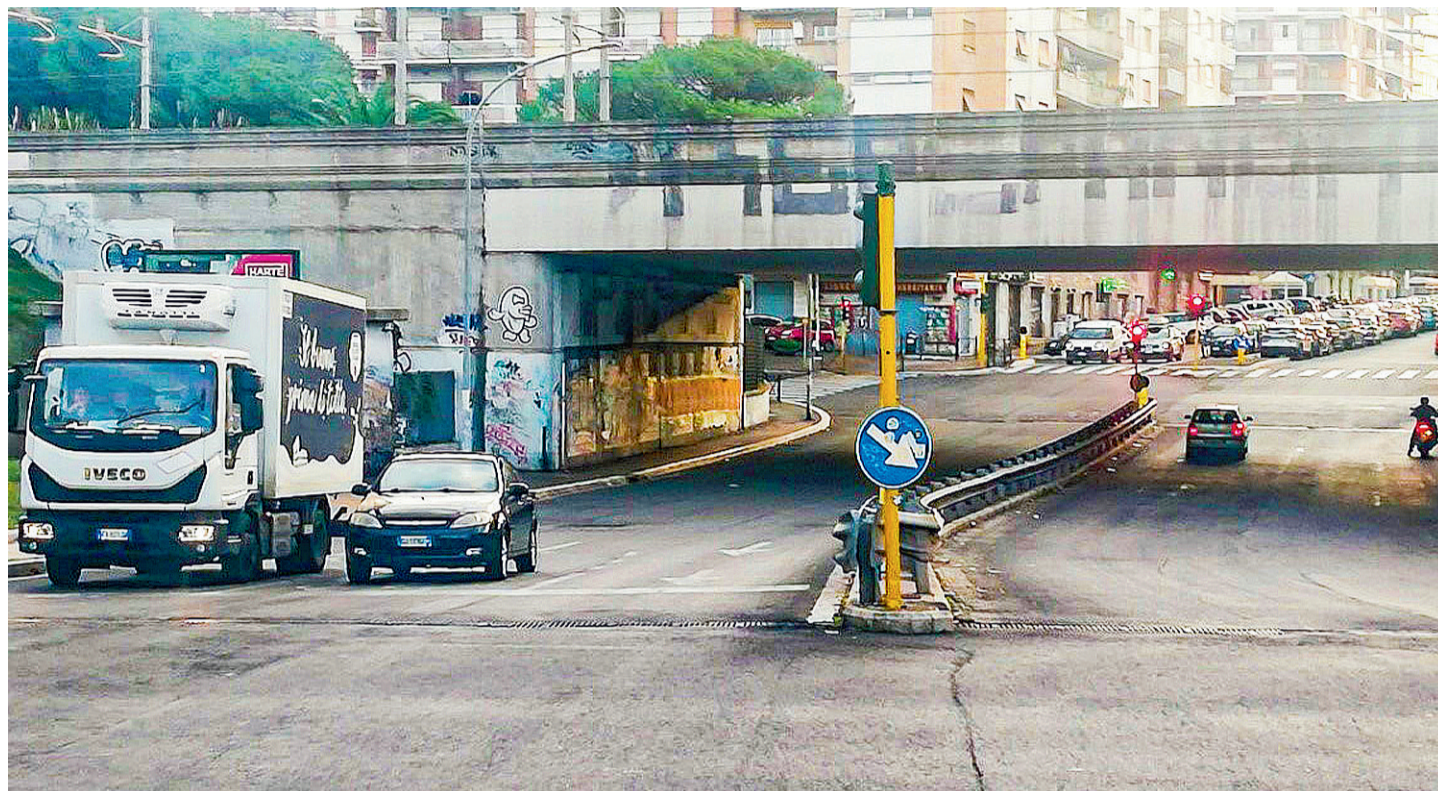
Avvent'anni si cresce, le svolte diventano ancor più importanti, gli aspetti divergenti si incontrano e imparano a convivere: Kia Picanto si ripropone più bella esteticamente, e matura per i contenuti tecnologici e di comfort. Cresce nelle dimensioni da piccola citycar, pur mantenendo le misure da segmento A, guadagna un abitacolo ampio con forme ingentilite, firme luminose moderne, e materiali di qualità.

La nuova Picanto è anche più connessa e sicura, sempre affidabile come testimonianza quella garanzia di 7 anni o 150 mila km che Kia elargisce senza timori. Non è un caso se nelle tre generazioni (dal 2004, dal 2010 e dal 2017) è stata scelta in Italia da circa 180 mila clienti e 155 mila unità sono ancora circolanti: si è evoluta anche e soprattutto col contributo della "filiale italiana" che si è battuta per l'omologazione a 5 posti, spingendo (con Sportage) l'Italia al ruolo di secondo mercato per Kia. Doppia la proposta di motori a benzina: il più efficiente tre cilindri 1.0 litri da 63 CV, oppure il brillante 4 cilindri 1.2 litri da 79 CV con una coppia decisiva in salita e nei sorpassi. Trazione anteriore, cambio manuale 5 marce o manuale automatizzato AMT con frizione gestita tramite attuatori. A fine anno arriverà la versione bi-fuel 1.0 MPI a GPL.

Al lancio nuova Kia Picanto è proposta a 11.750 euro (tra finanziamenti e benefici vari), il listino parte da 16.500 euro per la versione Urban, con una rata di 59 euro al mese (e un gettone iniziale di 2.500 euro). A crescere allestimenti Style e il top GT-Line (da 19.750 euro). Prevista al lancio la versione 20th Anniversary Edition. Ricorda Kia: se un tempo era Picantissima, oggi è più Picanto che mai.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nuova Kia Picanto



Lo spartitraffico di Via Ostiense a Roma. Sono innumerevoli le protezioni vecchie e inadeguate nelle nostre strade

Strade pericolose e indifese Sicurezza, una sfida aperta

ALBERTO CAPROTTI

Nel 2023, secondo i dati elaborati da Aci-Istat, sono state 3.039 le vittime di incidenti stradali in Italia, per una media di 8 morti al giorno, 52 decessi per milione di abitanti. I sinistri con lesioni alle persone registrati sono stati 166.525, cioè 456 al giorno, il 73% dei quali è avvenuto nelle strade urbane, il 21,4% nelle tratte extra urbane e solo il 5% in autostrada. Il costo sociale ed economico dell'incidentalità stradale ammonta, anche quest'anno, a 18 miliardi di euro, l'1% del Pil nazionale.

Rispetto al 2022, aumentano lievemente gli incidenti (+0,4%) e i feriti (+0,5%), mentre calano del 3,8% i decessi. Le vittime diminuiscono in tutti gli ambiti stradali, con un calo consistente nelle autostrade (-19,0%); sulle strade urbane la di-

minuzione è del 0,3%, e arriva al 3,9% sulle strade extraurbane. Sebbene il numero dei decessi abbia registrato un calo incoraggiante, il tasso di mortalità nazionale rimane alto, dato che posiziona l'Italia solo al 19° posto nella graduatoria europea. Il Paese più virtuoso in tema di sicurezza stradale è attualmente la Svezia, con 45 morti per milione di abitanti.

«La sicurezza stradale continua a essere una priorità urgente, richiede ulteriori interventi infrastrutturali, una maggiore educazione alla guida sicura e un controllo più rigoroso del rispetto delle norme stradali», commenta Roberto Impero, esperto internazionale di sicurezza stradale e Ceo di SMA Road Safety.

«Per quanto riguarda il livello di sicurezza delle nostre infrastrutture stradali, in particolare - sottolinea Impero - due dati richiedono grande attenzione: 10.316 incidenti hanno riguardato l'impatto di veicoli isolati contro ostacoli fissi presenti sulla carreggiata e ben 12.736 sinistri hanno visto la fuoriuscita del mezzo. Piloni, pali segnaletici, cuspidi stradali e alberi, se ignorati dai gestori stradali e quindi non adeguatamente protetti dai dispositivi salvavita, possono causare, in caso di impatto, gravi dan-

ni a conducente e occupanti del veicolo. Allo stesso modo, la parte finale del guardrail è di frequente non protetta da appositi terminali e si trasforma in una lancia che infilza l'abitacolo».

Sono poi molti i dispositivi che, sulla carta, risultano a norma, ma che purtroppo non garantiscono prestazioni sufficienti per i veicoli di nuova generazione. Molte barriere in uso infatti sono state progettate per auto di oltre 30 anni fa,

**Meno vittime, ma più incidenti
L'Italia tra le peggiori d'Europa: 18 miliardi l'anno il costo sociale**

«veicoli che hanno ben poche analogie con i volumi delle vetture moderne, in primis Suv e auto elettriche - prosegue Impero - Per quanto riguarda, invece, la fuoriuscita di strada del veicolo, che riguarda quasi il 10% del totale dei sinistri del Paese, è indicativa della mancanza di adeguate barriere laterali, come guardrail o new jersey, preposte a evitare questa fatalità. Nel complesso, è certamente positivo che le vittime siano in diminuzione in tutti gli ambiti stradali, con una menzione particolare per le autostrade, diretta conseguenza della grande attenzione che queste tratte ripongono nei confronti della sicurezza, a partire dalle barriere, fino alla manutenzione del manto e della segnaletica. Non possiamo purtroppo dire lo stesso per le strade extraurbane, principali e secondarie, provin-

ciali e comunali che presentano un degrado elevato; così come le strade urbane sono ancora troppo spesso sprovviste di protezioni per i numerosissimi ostacoli fissi ed è necessario un intervento mirato a tutela di pedoni e conducenti di bici e monopattini».

Un degrado che spazia da Nord a Sud e comporta un costo sociale elevatissimo. «Una cifra ingiustificabile, soprattutto se rapportata al costo al metro lineare dei dispositivi salvavita. L'alibi della mancanza di fondi non è più sostenibile. La sicurezza stradale efficiente non è solo una questione etica, è un obbligo di legge, perseguibile come omicidio stradale colposo ai danni del gestore della strada. Per rispondere positivamente all'obiettivo della Ue che mira a ridurre del 50% le vittime e i feriti gravi entro il 2030, la strada è ancora in salita», conclude Roberto Impero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Mini Countryman

LA NOVITÀ/2

Countryman elettrica al Noi Tech-Park Sostenibilità al centro del progetto Mini

GABRIELE VILLA

Se per una volta non ci fossero strade da percorrere ma 52 laboratori da esplorare e paesaggi futuristici da scoprire grazie ad un'auto e con un'auto? È la proposta che ha voluto fare Mini per introdurre la Countryman Elettrica. Destinazione Futuro, quindi, che si è tradotta nella visita al Noi Tech-Park di Bolzano, dove "Noi" è l'acronimo di "Nature of Innovation". Il distretto dell'innovazione in cui aziende, istituti di ricerca, università e start-up collaborano allo sviluppo di progetti ispirati dalla natura nei settori Green, Food & Health, Digital e Automotive/Automation con 1.200 chimici, ingegneri e tecnici impegnati in ricerca e sperimentazioni. Ma Mini? Dove trova la strada del suo Futuro in questa incubatrice di idee? In più di un modo, in verità. A cominciare da "Urban Shield", un processo di verniciatura destinato a riqualificare le superfici lato strada con opere d'arte pubblica e studi di colore (come il progetto-pilota che Mini ha affidato all'artista Luca Font) che possono durare decenni senza deteriorarsi. Progetto che abbellisce l'ambiente urbano, e contribuisce a ridurre l'inquinamento stradale grazie a una vernice particolare che garantisce durabilità nel tempo. Il secondo obiettivo è quello della sostenibilità dato che la nanotecnologia di questa vernice fotovoltaica, con biossido di titanio, consente di ridurre le polveri sottili.

Le zero emissioni le garantisce anche la All-Electric Mini Countryman, spazioso crossover, in grado di affrontare un'ampia varietà di terreni. Due motori elettrici con una potenza totale di 230 kW/313 CV "governano" la Mini Countryman SE ALL4, mentre la Mini Countryman E è mossa da un motore elettrico di 150 kW/ 204 CV. Ad una colonnina a corrente continua fino a 130 kW, bastano poco meno di 30 minuti per caricare la batteria dal 10% all'80%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DAL 13 AL 15 SETTEMBRE CON 41 MARCHI PRESENTI

Diffuso, all'aperto e gratuito: Torino ritrova il suo Salone

versione dinamica durante le sfilate previste nel circuito cittadino». Il Salone sarà un percorso che idealmente partirà dalla stazione ferroviaria di Porta Nuova passando da piazza Carlo Felice, via Roma, piazza San Carlo, piazza Castello, piazzetta Reale e Giardini Reali, fino a giungere in piazza Vittorio Veneto. In questo percorso si snoderà l'esposizione dei modelli di tutte le tecnologie e motorizzazioni a disposizione del pubblico, che potrà testarli in viabilità ordinaria con partenza dalle aree di test drive di Piazza Carlo Felice e Piazza Castello. Al Salone saranno presenti Abarth, Alfa Romeo, Alpine, BYD, Citroën, Dacia, Dallara, Dongfeng, DR, DS, EVO, Ferrari, Fiat, GFG Style, Honda, Ich-X, Ital-design, Jaecoo, Jeep, Lancia, Lotus, Mazda, McLaren, MG Motors, Micro-



Il Salone dell'Auto di Torino prevede esposizioni e parate all'aperto

lino, Mole Urbana, Nissan, Omoda, Opel, Peugeot, Pininfarina, Polestar, Porsche, Renault, Sportequipe, Suzuki, Tecnocad, Tesla, Tiger, Voyah e Xev. Oltre alle novità di prodotto i visitatori troveranno anche le supercar, le auto più iconiche, i prototipi dei più grandi designer (in piazzetta Reale), le innovazioni delle aziende dell'indotto e l'intrattenimento garantito dai media partner. Saranno inoltre tre giorni di sfilate di prototipi ed edizioni limitate, Formula 1 storiche e icone del motorsport in parata per tutti i visitatori e per gli appassionati che potranno godersi lo spettacolo lungo il circuito dinamico cittadino che da piazza San Carlo coinvolgerà via Roma e piazza Castello. Inoltre già dal 5 agosto scorso nel pieno centro di Torino, è possibile visitare gratuitamente la mostra fotografica di

Salone Auto Torino: "La storia delle case automobilistiche: dagli inizi al 2024" che colora i portici di piazza San Carlo, via Po e piazza Vittorio Veneto con i suoi pannelli fotografici, che raccontano la storia dei 44 principali brand automobilistici. Ogni marchio è rappresentato da un pannello fotografico che riporta l'immagine del primo modello prodotto e l'immagine dell'ultimo modello venduto o in uscita nel 2024. Da sottolineare le convenzioni presenti nel Free Pass Salone, come l'offerta di Frecciarossa, che consentirà di usufruire di sconti fino all'80% sul prezzo Base del biglietto a chi sceglierà le Freccie per arrivare e partire da Torino nella settimana della manifestazione. Per accedere alla convenzione è necessario ricevere il codice scaricando il Free Pass, cioè il biglietto elettronico gratuito attivo su www.saloneautotorino.com che permette di accedere a sconti e convenzioni per musei, alberghi e ristoranti.

Ferdinando Sarno

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere anche con il QR Code

