



Buongiorno,

sono lieto di trasmettervi Cestar News di Marzo 2011.

In questo numero si vuole evidenziare come l'utilizzo della classificazione dei veicoli presenti in portafoglio possa condizionare le scelte dei costruttori, inducendoli a progettare sistemi atti a contenere i danni e quindi i costi di riparazione a seguito di un sinistro.

Saranno inoltre presentati i nuovi corsi di elettronica e ricostruzione cinematica, nati per rispondere alle esigenze dei fiduciari del Gruppo Generali. Il Cestar in accordo con GBS ha deciso di incrementare l'offerta formativa introducendo due nuovi corsi per periti senior.

La "mission" del Cestar si conferma pertanto quella di fornire sempre maggior supporto al Gruppo Generali ed alla sua rete fiduciaria per contribuire all'innalzamento dei livelli di servizio alla clientela, nonché alla formazione ed allo sviluppo professionale del network dei periti e delle carrozzerie convenzionate.

Confidando nel vostro interesse e gradimento vi invio i miei migliori saluti.

Marco Castelli



In questo numero:

- *Il Crash Test della Ford Fiesta – Parte I.....p.3*
- *Minicar, Maxi Costi.....p.5*
- *Cresce l'offerta formativa – Nuovi Corsi per il mondo peritale.....p.7*



L'importanza della Classificazione – Crash Test della Ford Fiesta

Doveva chiamarsi “Verve” e di verve in effetti ne ha tanta. Così volevano i guru del “naming”, ma alla fine nessuno ha osato cambiare il nome storico scelto a suo tempo da Henry Ford II.

Certo con la vecchia Fiesta il nuovo modello ha ben poco a che fare. Non è tanto una questione di dimensioni, visto che alla fine è cresciuta di appena 3cm, ma piuttosto di stile, immagine, qualità percepita a bordo e osservando i dati di vendita, non si può certo dire che il pubblico non abbia percepito il messaggio.



La nuova Fiesta è stata venduta in oltre un milione di esemplari in Europa da quando è stata introdotta sul mercato, nell'ottobre 2008, fino a gennaio del 2011. Rispetto al Portafoglio del Gruppo Generali, nel quale si possono contare circa 1.100 modelli per un totale di 2.436.122 veicoli assicurati, la Ford Fiesta V serie si pone al 28° posto in classifica con 17.175 veicoli assicurati, pari allo 0,7% del totale.

La linea, completamente nuova e accattivante, si sposa dunque con alcune soluzioni tecniche interessanti. A partire dalla scocca, per la realizzazione della quale aumenta il numero di lamierati in acciaio altoresistenziale, in particolare il montante anteriore e quello centrale sono realizzati in acciaio al boro ad altissima resistenza.

Nonostante l'opera di irrobustimento della scocca il nuovo modello pesa in media circa 40kg in meno rispetto alla vecchia serie.

Ciò che va sottolineato è che **nonostante Ford abbia utilizzato per questo modello tante soluzioni tecniche all'avanguardia, che le hanno permesso di raggiungere senza difficoltà le 5 stelle EuroNCAP, manca di determinati accorgimenti utili per contenere i danni in caso di urti a bassa velocità.**



Da tempo in Germania, ma nel corso di questi ultimi anni anche in Inghilterra, l'utilizzo nel calcolo della polizza della classificazione dei veicoli in base alla loro danneggiabilità e riparabilità, determinata mediante crash test secondo il protocollo RCAR, ha spinto le case costruttrici a rivolgere i loro sforzi nel progettare sistemi atti a contenere i danni e quindi i costi di riparazione a seguito di un sinistro.



Il mercato Italiano in questi anni ha beneficiato di questa politica adottata dalle imprese assicuratrici nei principali paesi della comunità europea in quanto la vettura venduta in Germania, realizzata per poter superare a pieni voti la classificazione assicurativa tedesca, era la stessa che il costruttore commercializzava in Italia.

Il passar del tempo, l'enorme inerzia e resistenza al cambiamento del paese Italia e la crisi economica che si è abbattuta sul settore automotive, hanno spinto le case a differenziare il prodotto offerto sul mercato italiano diminuendone la qualità, con un notevole incremento dei costi di riparazione.

In particolare, ispezionando la nuova Ford Fiesta, il Cestar ha notato che la versione commercializzata in Italia presenta, dietro il paraurti posteriore, la predisposizione per l'installazione della traversa sacrificale, ma della traversa non vi è traccia. Grazie alla collaborazione con altri membri del RCAR il Cestar è riuscito a determinare che, nei paesi dove è in vigore la classificazione, la vettura è venduta con traversa sacrificale (vedi foto a lato), mentre nei paesi dove non è necessario non viene installata, per contenere i costi.



La traversa sacrificale, è un elemento progettato per assorbire la maggior parte dell'energia d'impatto deformandosi senza danneggiare i particolari retrostanti. L'assenza della traversa sacrificale al posteriore porta inevitabilmente l'urto a scaricarsi su elementi strutturali come i longheroni posteriori e il pavimento, ben più costosi da ripristinare. Per valutare l'influenza della traversa sacrificale sull'entità dei danni prodotti in caso d'impatto, la vettura una volta riparata, seguendo le prescrizioni della casa madre, sarà sottoposta nuovamente a crash, ma questa volta con la presenza al posteriore della traversa originale, commercializzata all'estero. I risultati saranno presentati nel prossimo N° di Cestar News.

Minicar, maxi costi

“Incidente in minicar, grave un 16enne”, “Minicar, schianto contro un pullman, muore una 15enne” e ancora “Minicar, a Roma due morti in 48ore”. Questi sono i titoli che da un paio di anni a questa parte siamo abituati a trovare sulle maggiori testate nazionali con una frequenza in spaventosa crescita.



In Italia, secondo i dati AciIstat **2009**, circolano 80 mila vetture con il motore da 50 cc, 5mila solo a Roma, di cui il 75%, sono guidate da teenager, contro una media nazionale del 20. L'indagine di AciIstat 2009 rivela che le minicar hanno avuto il doppio degli incidenti rispetto alle auto: l'1,5% contro solo lo 0,8%. Anche in questo caso è Roma la città più colpita: «Su 100 minicar - dichiara l'Ania - sono 14,7 quelle

che si scontrano o finiscono fuori strada, più del doppio rispetto alla media nazionale».

Nel corso del 2009 si sono verificati 709 incidenti, con il coinvolgimento di almeno un quadriciclo, che hanno provocato 667 feriti e 10 morti. Il tasso di mortalità per questo veicolo a livello nazionale è del 2.66%, a fronte dell'1.03% di un ciclomotore, lo 0.78% di un'auto.

INCIDENTI IN ITALIA				
Tipo veicolo	veicoli	Morti	Feriti	Indice di mortalità
Automobili	272.150	2.098	177.140	0,77
Velocipedi/biciclette	15.636	288	14.533	1,84
Ciclomotori	28.665	294	28.216	1,03
Motocicli	55.320	1.066	55.066	1,96
Minicar	682	18	558	2,64

dati Aci-Istat - anno 2009

Qui entrano in gioco gli altri due fattori: la scarsa esperienza di chi la guida, il ritocco alla potenza del motore e, non ultima, l'apparente sicurezza offerta dalla presenza di un abitacolo, che porta spesso il conducente ad abbassare il suo livello di concentrazione nella guida e compiere manovre azzardate, molto più facilmente di quanto possa accadere a bordo di uno scooter.



Questi numeri hanno fatto salire la preoccupazione a livello nazionale portando la Procura di Roma ad aprire un'inchiesta su queste minivetture nella quale si afferma: “Sono notoriamente insicure ma l'assenza di sistemi di sicurezza, come Abs e airbag, dipendono anche da un vuoto normativo”. **La direttiva CEE 92/61 (recepita in Italia nel 1994) classifica le minicar come quadricicli leggeri e**

quindi: veicoli con 4 ruote e massa a vuoto inferiore a 350kg, velocità massima non superiore a

45km/h e cilindrata non superiore a 50cc o potenza massima netta non superiore a 4kw (se sono privi di accensione comandata), **considerati come ciclomotori**. Preoccupazione condivisa anche dal ministero che ha deciso di introdurre, dal 31 Marzo, una prova pratica per il conseguimento del patentino per ciclomotori e minicar.

L'argomento sicurezza minicar è certamente un tema scottante ed estremamente attuale sul quale vi è una vera e propria guerra aperta di cui non si riesce ancora ad intravedere la fine. Il Cestar però vuole porre l'accento anche su un risvolto tecnico-economico che sta a cuore tanto al consumatore quanto all'impresa assicuratrice.



Queste vetture hanno un costo che varia da 8000 fino a 17000€; per la gran parte sono realizzate con particolari in plastica montati su di un telaio tubolare in alluminio (per contenere il peso entro i 350kg, come prescritto dalla norma).



Visto il valore di tali mezzi e la loro continua diffusione sul mercato, è opportuno entrare nel merito della loro danneggiabilità e riparabilità. Consultando i dati presenti nel DataWareHouse delle Perizie di Gruppo è emerso che i sinistri nei quali è stata coinvolta una minicar sono in continua crescita, negli ultimi due anni si è passati da 823 del 2008, a 1134 del 2010, con un costo medio totale di perizia pari a 1640€, che è ben al di sopra del valore registrato per le autovetture (1320€) e per i motocicli (982€). In particolare nel 2010 abbiamo registrato solo per l'Aixam, leader nelle vendite in Italia, 443 sinistri, con un costo medio totale di perizia di 1560€, che eguaglia quello di Yamaha per le moto pari 1550€, ma si colloca al di sopra di tante altre marche come Aprilia(754€), Piaggio (730€), Malaguti (630€), le uniche tra i marchi di moto in grado di superarla sono l'Harley Davidson con 2157€ e Ducati con 2526€.

Per capire fino in fondo questi dati è necessario entrare nel merito della riparazione, il Cestar quindi ha intenzione nei prossimi mesi di realizzare un crash test di una minicar, secondo il protocollo RCAR, a 15km/h sia all'anteriore che al posteriore, valutandone la danneggiabilità, il costo dei ricambi e le difficoltà legate alla riparazione, che possiamo immaginare essere riassunte in: 1) scarsa esperienza dell'operatore, legata ai volumi ridotti di queste vetture, 2) difficoltà nel recuperare una documentazione tecnica, che illustri in modo chiaro le diverse metodologie d'intervento, 3) assenza di un tempario specifico.

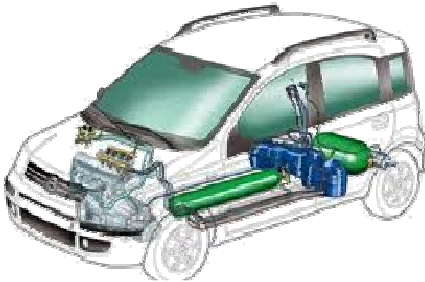
Cresce l'offerta formativa – A breve Nuovi Corsi per Periti Senior

Nel corso del 2010 il Cestar ha formato 819 persone in 73 sessioni di corso. Per il 2011 si prevede di mantenere i livelli raggiunti in questi ultimi due anni, differenziando maggiormente l'offerta formativa. Saranno infatti introdotti i Corsi di Elettronica e di Ricostruzione Cinematica.

Con il nuovo Corso di Elettronica il Cestar vuole essere al passo con i tempi, istruendo i fiduciari del Gruppo Generali su determinati sistemi e dispositivi che ben presto affolleranno il mercato.

È bene tenersi pronti.

Sono ormai diversi anni che la comunità europea impone delle norme sempre più restrittive sulle emissioni inquinanti delle autovetture, norme che hanno indotto i costruttori ad affinare la progettazione dei loro propulsori, ottimizzandone la produzione di CO₂, ma non solo. A causa di questa forte esigenza, in questi ultimi anni, si sono fatti strada i combustibili alternativi.



La vendita di auto alimentate a gpl nel 2009 ha avuto un incremento record del 350% mentre quelle a metano del 60%, un successo agevolato dagli incentivi statali e dal caro benzina. Questi tipi di vetture rappresentano ormai rispettivamente il 15,02% ed il 5,87% del totale parco auto circolante nel nostro paese.

Parlando di alimentazioni alternative non possiamo trascurare che in questi ultimi anni sempre più case costruttrici hanno rivolto i loro sforzi alla progettazione di veicoli a trazione ibrida o elettrica.

Dopo l'enorme successo di Toyota con la Prius, la prima vettura che ha combinato un motore a combustione interna ed un motore elettrico a magnete



permanente, con 200.000 esemplari venduti in Europa dal '97, le big del mercato come Mercedes, BMW e Volkswagen hanno cercando di colmare il gap con la casa nipponica arricchendo la loro gamma con la versione ibrida di uno o più modelli. Ma c'è chi è andato oltre, come il Gruppo PSA, con il lancio, alla fine 2010, della iOn e della C0, le prime vetture totalmente elettriche ad essere commercializzate, che tra non molto saranno seguite dalla Nissan Leaf e la Chevrolet Volt, che dovrebbero raggiungere il nostro Paese entro quest'anno.

Stando a questi dati, che vogliono queste vetture sempre più presenti sul nostro mercato, possiamo dedurre che altrettanto numerose saranno le vetture con alimentazione alternativa coinvolte in sinistri stradali. È fondamentale quindi entrare nel merito della riparazione di questi autoveicoli. È lecito chiedersi se le pratiche sono del tutto uguali a quelle adottate per le vetture alimentate a benzina e gasolio o esistono avvertenze e precauzioni particolari.

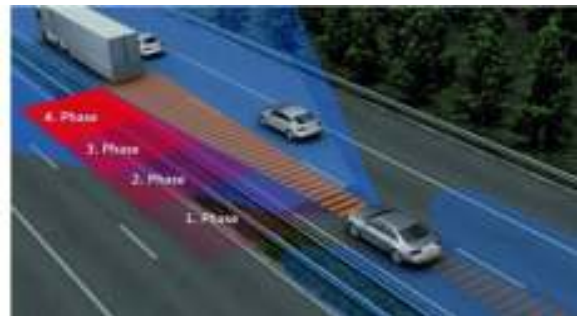


Come ci comportiamo nella realizzazione di operazioni in forno di verniciatura, è sufficiente svuotare il serbatoio gpl, oppure occorre rimuoverlo? Con quali tecniche, chi è autorizzato a farlo, in quali luoghi e in quali tempi? E per l'elettrica? A chi spetta lo smaltimento delle batterie? Come si può rimorchiare il veicolo?

Queste e tante altre domande troveranno risposta nel nuovo corso per periti senior che sta per partire al Cestar.

Il corso inoltre, partendo da cenni di elettronica generale e la sua evoluzione nel settore automotive, cercherà di analizzare i nuovi sistemi di sicurezza attiva che cominciano ad affollare le nostre auto.

Ne è passato di tempo da quando nel 1978 Bosch introduceva sul mercato l'ABS (Antilock Braking System), e non è certo storia recente, la presentazione nel 1995, delle prime vetture dotate di ESP (Programma Elettronico di Stabilità).



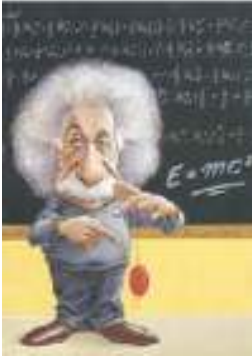
In questi ultimi anni questi dispositivi con funzione preventiva, atti ad impedire il verificarsi di un incidente, hanno subito una repentina evoluzione.



Ormai tutte le maggiori case costruttrici possono vantare di sistemi radar in grado rilevare la presenza di ostacoli o di altri veicoli in avvicinamento, e grazie all'evoluzione dell'elettronica di bordo, correggere autonomamente la manovra del veicolo. Cresce anche il numero di telecamere a bordo, da quella ad infrarossi, per incrementare la visibilità notturna, a quelle "più classiche" che assistono il conducente in fase di parcheggio e nel mantenimento della corsia marcia.

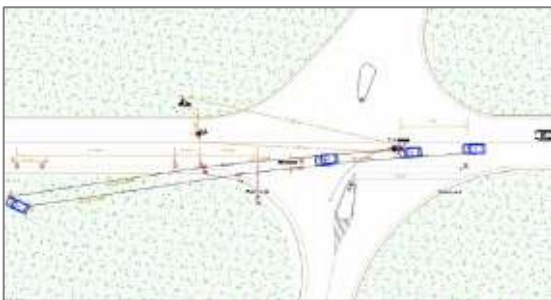
L'obiettivo non è soltanto fornire al perito delle informazioni tecniche sul funzionamento, ma evidenziare l'impatto che questi sistemi possono avere sul suo lavoro. Sviscerando l'argomento dal suo punto vista, si cercherà di evidenziarne tutti i risvolti tecnico-assicurativi.

Nel corso degli incontri con i fiduciari del Gruppo Generali, in occasione dei corsi di formazione, è emersa la loro volontà di approfondire determinate tematiche, che possono risultare realmente utili per la loro professione. **Una su tutte la Ricostruzione del Sinistro Stradale.**



Attività che affascina molti tecnici, nella quale confluiscono diverse conoscenze dall'ingegneria, alla fisica, dalla psicologia, alla medicina, senza dimenticare la giurisprudenza.

Il Cestar e GBS AL hanno deciso di offrire ai fiduciari del Gruppo un corso base di ricostruzione cinematica che possa permettere al perito di acquisire i fondamentali rudimenti del mestiere, per essere in grado di fornire un ulteriore servizio alla Compagnia.



Il corso permetterà al perito di addentrarsi nella ricostruzione di un sinistro, fornendogli le basi della teoria meccanica, di quella automobilistica, nonché una conoscenza specifica di tutti gli automezzi circolanti e della loro capacità di deformarsi e di resistere agli urti; attraverso numerosi casi pratici,

metterà alla prova la capacità del fiduciario di esprimersi sul nesso causale, di effettuare un'analisi e una ricostruzione planimetrica in scala del territorio attraverso l'utilizzo di software di disegno su base vettoriale.

Il corso quindi condurrà virtualmente il perito dal luogo del sinistro all'ambito giudiziario dove tutto ciò che è stato in grado di capire, e dimostrare, deve essere rappresentato e descritto in modo sintetico e comprensibile.





CESTAR
Centro Studi Auto Riparazioni

CESTAR S.C.R.L.

RCAR Member

Via C. Pisacane, 48

20016 PERO (MI)

Tel. 02 38100356

web site: www.cestar.it

Direttore
Marco Castelli
marco.castelli@cestar.it

Resp. Ufficio Studi e Ricerche Automotive
Ing. Giorgio Ighina
giorgio.ighina@generaligroup.com

Resp. Ufficio Tecnico
Ing. Andrea Mondini
andrea.mondini@cestar.it

Area Tecnica e Formazione
Redazione Cestar News
Ing. Luca Ventola
luca.ventola@cestar.it

