ACU full service informazioni

3•2016

In collaborazione con

Banca Popolare di Cividale
Società Cooperativa per Azioni

€ 0,50

Full Service Informazioni - Direzione, Redazione, Amministrazione 33100 Udine - Viale Tricesimo 46 - Tel. 0432 26261 - Telefax 0432 204623 - Aut. Trib. di Udine n. 3/2001 del 24.1.2001 Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB UDINE - Mensile - Anno 14 - N. 3 /2016

DA 130 ANNI

CONCRETICAMENTE

INSIEME A VOI.

Il nostro 130° anniversario è dedicato a tutti
quelli che ci hanno dato fiducia:

soci | clienti | dipendenti | comunità | istituzioni | fornitori

Con loro abbiamo costruito nel tempo una Banca solida che offre sostegno concreto alla comunità locale, rispettando i principi etici fondamentali di vicinanza al territorio, alle famiglie e alle imprese.

Perché nella nostra storia ritroviamo i valori del futuro.

Banca Popolare di Cividale

Società Cooperativa per Azioni

www.civibank.it

Direttore responsabile
Luigi Chiandetti

Statistiche e ricerche a cura di
A.C.I. Direzione Studi e Ricerche
A.C.I. Area Comunicazione
Paolo Redaelli e **Paolo Meroni**
Ufficio Stampa ACI Milano

Notizie a cura di
Maddalena Valli

Sport e motori
Alessandro Vigna

Turismo
ACITUR

Direzione, Redazione,
Amministrazione
Autoservis srl Unico Socio
33100 Udine - Viale Tricesimo 46

Periodicità mensile
Autorizz. Trib. di Udine
n. 3/2001 del 24.1.2001
Poste Italiane s.p.a.
Spedizione in Abbonamento Postale
D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
art. 1, comma 1, DCB UDINE

Un numero **€ 0,50**

Editore
chiandetti
Via Vittorio Veneto - Reana del Rojale (UD)

Stampa e Pubblicità
chiandetti
Via Vittorio Veneto - Reana del Rojale (UD)
Tel. 0432 857054 - Fax 0432 857712
E-mail info@chiandetti.it

La tiratura di questo numero
è di 8.000 copie

Informativa ai sensi dell'art. 13 D.Lgs 196/03
La informiamo che il trattamento dei Suoi dati personali verrà effettuato in ossequio ai principi di correttezza, liceità e trasparenza. I dati da Lei forniti saranno trattati per finalità promozionali e di marketing e nelle seguenti modalità: manuale, elettronico e automatizzato. Il conferimento dei dati da parte Sua è facoltativo, ma l'eventuale rifiuto a fornirli determinerà l'impossibilità ad instaurare un rapporto e a dare esecuzione al contratto. I dati potranno essere comunicati a: Cartostampa Chiandetti srl. Il titolare del trattamento dei dati personali è: Cartostampa Chiandetti srl con sede a Reana del Rojale (UD), via Vittorio Veneto, 106; il responsabile del trattamento è Chiandetti Cristina, verso il quale Lei potrà esercitare i diritti di cui all'art. 7 D.Lgs 196/03.

Sommario

Notizie

4 Arriva Future Patrol
5 Elezioni per il rinnovo degli organi
6 Incidenti 2015: dati preliminari
8 Effetto depenalizzazione
10 ACI: Campagna #GuardaLaStrada

Sicurezza stradale

12 No al «fai da te»!
16 Vademecum seggiolini
20 Un aiuto consapevole

ACU e lo sport

24 Basso-Granai (Ford Fiesta R5) al successo nel 52° Rally Friuli Venezia Giulia
28 Rally della Carnia, l'ambizione di crescere

Turismo: le proposte ACITUR

30 Proposta ACITUR per l'autunno

DA ACI GLOBAL

ARRIVA FUTURE PATROL

l'innovativo carro per il depànnage

Il soccorso stradale volta pagina: ACI Global si è dotato di un nuovo modello di carro attrezzi versatile, moderno e innovativo.
È stato battezzato Future Patrol ed è nato grazie alla collaborazione con Fiat Professional sul telaio del New Fiat Ducato 42.5 ton. nella versione Cabinato Maxi passo XXL.
Si tratta di una vera e propria officina mobile che sfrutta il know how dei partner tecnici del progetto: Omars per gli allestimenti speciali e Wurth per le dotazioni tecniche. Dotato della strumentazione tecnica più attuale, Future Patrol è in grado di risolvere sul posto la maggior parte delle problematiche legate al soccorso.
Può verificare e correggere gli errori della centralina motore, analizzare stato, carica e buon funzionamento della batteria, ma è anche capace di garantire la sostituzione degli pneumatici, la sostituzione delle pastiglie dei freni e molti altri interventi che possono mettere in sesto immediatamente l'automobile. Se il problema non è risolvibile in loco il Future Patrol ha – per ogni evenienza – anche un pianale fisso con una portata di carico da circa 1.5 ton. ed è quindi in grado di raggiungere praticamente qualsiasi luogo e di intervenire anche in situazioni logisticamente difficili grazie all'innovativo sistema Traction Plus.

ELEZIONI PER IL RINNOVO DEGLI ORGANI

Si ricorda ai Signori Soci che in data 28.7.2016 sono state indette le elezioni per il rinnovo degli Organi dell'Ente, che si svolgeranno sia per corrispondenza che in forma ordinaria. L'Assemblea è fissata in 1^ convocazione il 25.11.2016 e, nel caso in cui non si presenti la metà più uno degli aventi diritto al voto, in 2^ convocazione il **28.11.2016** presso la sede dell'Automobile Club Udine, **in viale Tricesimo 46 dalle ore 9 alle ore 13.**

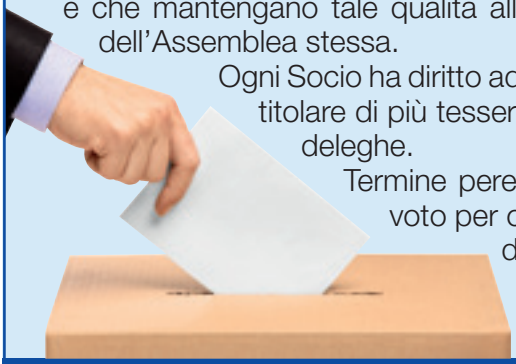
Ordine del Giorno

Elezione del Consiglio Direttivo e del Collegio dei Revisori dei Conti dell'Automobile Club Udine, per il quadriennio 2016/2020

In Assemblea potranno esercitare il loro diritto di voto solo i Soci che non lo abbiano già fatto per corrispondenza.
Hanno diritto di voto tutti i Soci maggiorenni dell'Automobile Club Udine, titolari di tessera ordinaria o titolari di tessera speciale, che risultino tali alla data di indizione delle elezioni e che mantengano tale qualità alla data di svolgimento dell'Assemblea stessa.

Ogni Socio ha diritto ad un solo voto anche se titolare di più tessere; non sono ammesse deleghe.

Termine perentorio per esprimere il voto per corrispondenza: ore 16 del 21 novembre 2016.



INCIDENTI STRADALI 2015

DIMINUISCONO GLI INCIDENTI E AUMENTANO I MORTI E I FERITI GRAVI

Costi sociali: 17,5 miliardi di euro. Giovani tra 20 e 24 anni prime vittime. Aumentano morti su autostrade e strade extraurbane. UE: si allontana l'"obiettivo 2020"

Secondo gli ultimi dati ACI-Istat sulle nostre strade diminuiscono (-1.8%) incidenti stradali (173.892 contro i 177.031 del 2014) e feriti (-2,0%), 246.050 rispetto ai 251.147 dell'anno scorso; aumentano (+1.1% per la prima volta in 15 anni) morti (3.419, erano 3.381 nel 2014) e feriti gravi (+6%): quasi 16.000 contro i 15.000 del 2014, con un rapporto tra feriti e decessi che sale dal 4,4 a 4,7. 17,5 miliardi di euro è la stima dei costi sociali. È quanto emerge dal Rapporto ACI-ISTAT, presentato da Angelo Sticchi Damiani, presidente dell'Automobile Club d'Italia e Giorgio Alleva, presidente Istat.
"Per la prima volta dopo 15 anni c'è un incremento dei morti sulle strade – ha dichiarato il presidente ACI, Angelo Sticchi Damiani – *con un picco di quasi il 9% nei grandi Comuni, dove avviene 1 incidente su 4 totali in Italia. Anche se sul complessivo delle strade urbane si registra un lieve miglioramento, in città si contano ancora il 75% degli incidenti, il 43% dei morti e il 71% dei feriti."*
Preoccupa pure l'aumento dei decessi in autostrada (+6,3%).

La patente a punti ha perso efficacia, l'omicidio stradale richiede già una taratura e il tutor va accompagnato da una più visibile presenza delle Forze dell'Ordine sulle strade. L'exploit dell'incidentalità giovanile misura inoltre quanto i ragazzi non sappiano guidare: la formazione va integrata con corsi di guida sicura obbligatori ed esami graduali. Secondo il presidente dell'Istat Giorgio Alleva, *"Avere i dati dettagliati non più a novembre ma prima dell'esodo estivo significa essere in tempo per supportare una campagna di prevenzione e comportamenti più responsabili."*

- **Principali violazioni.** Nel 2015 le principali violazioni sanzionate dalle Forze dell'Ordine sono state: la velocità (2.660.547), l'assenza di copertura rc-auto (195.069), il mancato uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta dei bambini (189.096), l'uso del telefono alla guida (148.674).

- **Giovani.** La fascia d'età più a rischio resta quella tra 20 e 24 anni (282 vittime), ma aumentano i decessi tra gli adulti (749 nella fascia 40-54 anni, contro i 687 del 2014, +9%). Gli incrementi percentuali maggiori si verificano nelle classi d'età 30-34 anni (+16,0%), 45-49 (+10,2%) e 50-54 anni (+11,8%), ma anche tra le persone molto anziane 80-84 anni (+10,5%).

- **Centauri e pedoni.** L'aumento dei morti riguarda in modo particolare gli utenti delle due ruote a motore (+7,2%) e i pedoni (+4,0%), per questi ultimi si tratta del secondo anno consecutivo: tra il 2014 ed il 2013 l'incremento era stato del 4,9%.

- **Autostrade e strade extraurbane.** A pesare sul dato complessivo è soprattutto l'incremento della mortalità registrata su autostrade e strade extraurbane (305 e 1.619 morti; +6,3% e +1,9%). In particolare l'incidentalità risulta in aumento sulle tratte autostradali intorno alle città e non sugli spostamenti di lunga percorrenza: A3 Napoli-Salerno, A6 Torino-Savona, A13 Bologna-Padova, A14 Diramazione per Ravenna, A18 Catania-Siracusa, A24 Penetrazione Urbana di Roma, Tangenziale di Milano e Tangenziale di Torino.

- **Obiettivo UE 2020.** Dal 2010 la riduzione media annua del numero di vittime della strada nella UE28 è del 3,6%, ben al di sotto del 6,7% necessario per il raggiungimento dell'obiettivo europeo di dimezzamento del morti nel periodo 2011-2020. Il nostro Paese si posiziona nella media dei 28 Stati membri, al 14° posto nella graduatoria europea, dietro Regno Unito, Spagna, Germania e Francia, e prima di Slovenia, Portogallo, Belgio e Grecia (-16,9% tra il 2015 e il 2010 in Italia e -16,8% media UE28) con 56,3 morti per incidente ogni milione di abitanti.

NIENTE PIÙ PRIGIONE PER CHI GUIDA SENZA PATENTE

EFFETTO DEPENALIZZAZIONE

Con il Decreto legislativo n. 7/2016 dello scorso gennaio la "Guida senza patente" non è più reato penale. Chi viene sorpreso al volante senza aver mai conseguito il documento o con il documento revocato o scaduto non andrà più in carcere, ma potrà pagare una multa di 5 mila euro (con massimo teorico di 30 mila).

Guidare l'auto senza avere la patente può essere un problema: un problema giuridico di sanzioni e conseguenze punitive. Il Codice della Strada, però, punisce diversamente chi si mette al volante senza aver mai sostenuto l'esame di guida, chi dimentica la patente a casa o chi guida con la licenza scaduta.
Vediamo quindi prima di tutto cosa prevede la legge.
Ora, l'articolo 116 del Codice della Strada dice: Non si possono guidare autoveicoli e motoveicoli senza aver conseguito la patente di guida rilasciata dal competente ufficio del Dipartimento per i trasporti terrestri. E ancora: chiunque guida autoveicoli o motoveicoli senza aver conseguito la patente di guida è punito con l'ammenda da euro 2.257 a euro 9.032. La stessa sanzione si applica ai conducenti che guidano senza patente perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti previsti dal presente Codice. Nell'ipotesi di reiterazione del reato nel biennio si applica altresì la pena dell'arresto fino a un anno. Per le violazioni è competente il Tribunale in composizione monocratica.
Però, con le nuove normative introdotte dal governo Renzi da pochi mesi, le cose sono cambiate. Infatti, in base alle novità previste dal pacchetto depenalizzazioni approvato con il decreto legislativo 15 gennaio 2016 n. 7, il reato non ci sarà più. Per effetto della depenalizzazione la fattispecie si configurerà solo come un illecito amministrativo. Data la natura amministrativa della fattispecie sarà sempre possibile proporre ricorso al TAR della Regione contro il provvedimento sanzionatorio, ed eventualmente chiederne la sospensione in sede giurisdizionale. In cambio, la multa minima schizzerà da 2.257 euro (misura attuale della sanzione) a 5.000 euro (con un massimo teorico di 30.000 euro). Dunque, la guida senza patente (patente mai

conseguita, o scaduta o revocata) sarà ancora punita, ma senza denuncia penale; si tratterà di un illecito semplicemente amministrativo. Inoltre, resta il fatto, per chi guida senza aver mai conseguito la patente (oppure con la licenza sospesa o revocata) che il reato scatterà per chi verrà sorpreso a commetterlo per la seconda volta in 2 anni. Conseguenza: *arresto fino ad un anno per i recidivi*.

Il Decreto Legislativo 8/2016 (diverso dal d.lg.vo 7), entrato in vigore lo scorso 6 febbraio, ha disposto la depenalizzazione di molti reati per così dire "minori". La norma ha importanti riflessi anche sul Codice della strada, determinando – come si è sopra rilevato – in particolare la depenalizzazione di tutta una serie di reati (una quarantina). Infine, in caso di omicidio stradale, la guida senza patente sarà considerata un'aggravante.

L'illecito di *"guida senza patente"* di veicolo a motore consiste nel mettersi alla guida di un veicolo a motore quando la patente non c'è (o non c'è più). E la sanzione comporta una decurtazione di punti relativi dalla patente stessa. È vero che per togliere dei punti alla patente di guida occorrerebbe (prima di tutto) secondo logica che la patente esistesse.

Al momento non è ancora chiaro in modo definitivo quanti siano i punti da ritirarsi per questa fattispecie di illecito (non più penale). Ma intanto – per promuovere il ricorso giurisdizionale di fronte al TAR territorialmente competente – non sarà necessario attendere dall'Anagrafe nazionale delle patenti di guida la formale notizia della sanzione e dell'avvenuta decurtazione di punti. Comunque la sottrazione di punti a titolo punitivo potrebbe "venire fuori" al momento in cui la patente sarà rilasciata in futuro.

E quindi l'automobilista che non voglia prestare acquiescenza avrà interesse a promuovere il ricorso senza attendere il provvedimento finale.

Aldo Bardusco
Commissione Mobilità AC Milano

ACI: CAMPAGNA #GUARDALASTRADA

La Campagna ACI per la sicurezza stradale **#GuardaLaStrada #MollaStoTelefono**, prima iniziativa unicamente social media di una PA, lanciata a metà luglio e rivolta ai giovani dai 18 ai 29 anni, ha raggiunto i suoi obiettivi.
Sono state oltre 3,5 milioni le visualizzazioni sul web del video clip, con protagonista l'attore Francesco Mandelli, così distribuite:

- **1.750.000** da Facebook e Instagram
- **150.000** da YouTube
- **100.000** da Twitter
- **1.500.000** dalle altre piattaforme web (quotidiani on-line, Google, agenzie stampa, utilità).

Una straordinaria affermazione per questa campagna sociale, confermata anche da oltre 10 milioni di Impression sulla rete, a cui vanno aggiunti i milioni di lettori, telespettatori e radioascoltatori che sono stati raggiunti dal messaggio grazie ai servizi giornalistici delle tante testate nazionali stampa, televisive e radiofoniche.
"Di fronte all'incremento degli incidenti mortali, in larghissima parte causati dalla distrazione alla guida anche per l'uso del telefono – ha commentato il **Presidente ACI Sticchi Damiani** – avevamo il dovere di intervenire subito e con efficacia. La guerra per la sicurezza non è conclusa, ma riteniamo di aver dato un contributo a rendere più coscienti i nostri giovani del pericolo dello smartphone al volante. L'affermazione di

Angelo Sticchi Damiani, Presidente dell'Auto Club d'Italia e Francesco Mandelli

questa campagna ci incoraggia a proseguire senza sosta con l'obiettivo di mantenere alta l'attenzione di tutti gli utenti della strada sul tema della sicurezza."

Tantissime le **viralizzazioni spontanee** sostenute da migliaia di italiani, personalità pubbliche, blogger, celebrità che hanno condiviso il video sui loro profili o postato la foto indossando la maglietta simbolo della campagna, che chiunque può realizzare scaricando la grafica all'indirizzo http://www.aci.it/guardalastrada.html

"La scelta di sollecitare alla riflessione i giovani, con il loro linguaggio e i loro mezzi, è stata vincente! – dichiara Ludovico Fois, Consigliere per le Relazioni Esterne e gli affari Istituzionali di ACI –. Avevamo l'ambizione di coinvolgerli, elemento essenziale per far passare il messaggio dei pericoli derivanti dal telefono alla guida, e i dati ci dicono che ce l'abbiamo fatta. Prosegue Ludovico Fois – Con questa iniziativa l'ACI, che è innanzitutto l'Associazione degli automobilisti italiani, ha inoltre dimostrato la capacità della Pubblica Amministrazione ad utilizzare gli strumenti più innovativi della comunicazione, ad iniziare dalle tecniche di Precision Marketing con cui abbiamo colpito i circa 7.5 milioni di giovani in target. A soli 15 giorni dal suo inizio avevamo registrato 8 milioni di Reach con 3 milioni e mezzo di visualizzazioni che ci permettono di affermare il successo di #GuardaLaStrada".

Il video è stato realizzato in due versioni da 54" e da 30", grazie alla produzione della **TapelessFilm** e alla strategia creativa e social di **Hub09**.

La campagna è proseguita fino a domenica 7 agosto, il week end dell'anno di massima intensità del traffico automobilistico, contrassegnato dal bollino rosso o nero.

Quindi in ogni occasione #MollaStoTelefono #GuardaLaStrada.

SICUREZZA IN AUTO

NO AL «FAI DA TE»!

Ci sono regole precise (spesso sconosciute) per viaggiare protetti e sicuri in auto al di là delle convinzioni personali e dei luoghi comuni

Proteggere le persone che viaggiono in auto è l'obiettivo di migliaia di tecnici in tutto il mondo.
Case automobilistiche, Istituti di Ricerca, Enti governativi, Università hanno speso miliardi per capire i fattori critici degli impatti e trovare soluzioni tecniche per ridurne gli effetti nocivi. Tuttavia, ancora oggi ci sono molte persone che credono di poter valutare i rischi in base alle opinioni personali o alla loro immaginazione, giudicando con scetticismo ciò che i tecnici inventano e la tecnologia mette a disposizione nonché le leggi che ne obbligano l'uso.

Convinzioni errate

Ci sono mamme convinte che il miglior modo di proteggere i loro bambini sia tenerli in braccio durante il viaggio.
Ci sono automobilisti che, disponendo di una vettura dotata di sette air bag, ritengono superflue le cinture di sicurezza.
Ci sono passeggeri seduti nei posti posteriori senza allacciare le cinture, convinti che in caso d'urto frontale solo i passeggeri anteriori rischino la vita.
I bagagli vengono a volte caricati fino a coprire la visibilità del lunotto, ma senza imbracature che ne impediscano il movimento verso i passeggeri, in caso d'urto frontale. Sono solo alcuni esempi di errori comuni e molto

pericolosi, commessi in buona fede e in mancanza di una corretta informazione.
È bene rispolverare i concetti tecnici che stanno alla base di una corretta comprensione del fenomeno “impatto” e delle relative modalità di difesa. Prima di tutto, non dimentichiamo che l’impatto è un fenomeno talmente rapido e potente che l’immaginazione umana non è in grado di figurarselo correttamente, né è solitamente possibile spiegarlo da parte di chi ne è stato vittima.
In un impatto, la velocità del veicolo cambia di una certa quantità (i tecnici la chiamano ΔV - DeltaVi) in un intervallo di tempo ΔT brevissimo (poco meno o poco più di un decimo di secondo): il primo fattore di gravità è proprio la rapidità di questa variazione di velocità, che in termici tecnici è un’accelerazione (accelerazione media = ΔV/ΔT).
Ad esempio, un veicolo che finisce contro un albero a 100 km/ora (cioè 27,8 metri/secondo), subisce un’accelerazione media di circa 27,8/0,1= 278 metri al secondo per secondo, cioè circa 28,3 “g” (essendo “g”= 9,81 metri al secondo per secondo, l’accelerazione di gravità, quella cosa che ci tiene attaccati a terra).
Per confronto, una macchina da corsa che accelera da zero a cento in 2,8 secondi, ha un’accelerazione di circa 1 “g”: credo che pochi abbiano provato l’accelerazione di 1 g senza ricordarsene, figuriamoci poi se avessero provato un’accelerazione di 28 g!
Un’auto che finisce contro un tram a 30 km/ora (8,3 metri/secondo), si arresta in meno di 1 decimo di secondo, diciamo magari 0,05 secondi: ciò signifca che subisce un’accelerazione di 8,3/0,05 = 166 metri al secondo per secondo, cioè circa 17 “g”.
Mentre il veicolo si arresta con le accelerazioni che abbiamo visto, un passeggero potrebbe essere mantenuto nella sua posizione di seduta solo applicandogli una forza pari al suo peso moltiplicato per il numero di “g” del veicolo. Cioè un passeggero di 75 kg dovrebbe essere trattenuto con una forza di 2122 kg o 1275 kg nei due esempi visti.
Tale livello di forze può essere applicato solo da un sistema di cinture o airbag più cinture, non certo dall’attrito fra l’abito ed il sedile, quando chi è seduto non ha allacciato la cintura. Quindi, in caso di urto frontale, chi non è trattenuto dalla cintura “vola” liberamente dentro il veicolo, fino a schiantarsi contro il cruscotto o il volante o il parabrezza o i sedili anteriori.

L’urto laterale

In caso di urto laterale (veicolo investito sul fianco), la cintura non servirebbe alla persona seduta vicino al fianco urtato, perché in questo caso la vicinanza del corpo alla parete della vettura non consente alla cintura di impedire il contatto diretto. Per questo tipo di impatto però sono stati inventati e applicati a molte vetture gli airbag laterali (“a tendina” o sul pannello porta o sul fianco del sedile) che si interpongono fra la persona e le pareti “dure”. Inoltre i veicoli sono dotati di strutture laterali (fiancata e

L'Euro NCAP è l'istituto europeo che si occupa di valutare la sicurezza generale dei nuovi veicoli attraverso test di simulazione in laboratorio tra cui i crash test (prove d'impatto) raffigurati in queste pagine. All'interno delle auto vengono posti manichini antropomorfi sui quali viene monitorata la gravità degli infortuni.

porte) e di serrature di sicurezza, che entro certi limiti impediscono che il fianco del veicolo venga sfondato dal veicolo urtante.
Occorre tenere presente che tutti i dispositivi citati (ognuno dei quali destinato a proteggere in uno specifico tipo di urto) non garantiscono la vita in qualsiasi situazione, ma solo entro certi limiti di violenza dell'urto. La violenza dell'urto dipende in primo luogo dall'energia cinetica dei veicoli che si urtano (l'energia cinetica di un veicolo è il prodotto della massa del veicolo per il quadrato della sua velocità), quindi la gravità dell'urto cresce esponenzialmente al crescere della velocità d'urto.
Ad esempio, a 200 km/ora l'energia cinetica è 16 volte quella dello stesso veicolo a 50 km/ora.
Occorre poi tener presente che, in caso d'urto fra due veicoli diversi, il ΔV di ciascuno è inversamente proporzionale al rapporto fra le masse dei veicoli, quindi per il veicolo più leggero il ΔV è maggiore e i suoi passeggeri sono maggiormente in pericolo.
Durante l'urto, l'energia cinetica viene assorbita, trasformandosi in energia di deformazione; le strutture del veicolo che si sacrificano, deformandosi, sono il risultato di tale trasformazione.
La capacità di assorbimento delle strutture dipende dal materiale coinvolto: i metalli e le fibre di carbonio hanno capacità di assorbimento molto superiori alle plastiche, tuttavia limitate: se in un urto a 50 km/ora, l'energia viene assorbita con una deformazione parziale del veicolo, in

un urto a 200 km/ora l'intera carrozzeria viene schiacciata e frantumata. Inoltre, nello scontro fra due veicoli, l'energia assorbita da ciascun veicolo dipende dalla sua deformabilità: poiché l'energia assorbita da un veicolo è il prodotto della Forza scambiata fra i veicoli per la deformazione di quel veicolo ed essendo in ogni istante dell'urto unica la Forza, ne consegue che il veicolo che si deforma di più è quello che assorbe più energia.

Veicoli leggeri e pesanti

In definitiva, il veicolo più leggero, che normalmente è anche il più deformabile, oltre a subire il maggior ΔV, subisce anche la maggior deformazione ed assorbe la maggior quantità di energia: probabilmente, molti acquirenti di SUV, anche senza essere dei tecnici, hanno percepito questo vantaggio dei veicoli pesanti, nei confronti dei veicoli più piccoli e leggeri.
Tenendo conto di tutti i fattori tecnici di cui si è parlato, i costruttori hanno sviluppato veicoli dotati di abitacoli a gabbia sempre più rigidi e resistenti, contornati da strutture deformabili e configurate in modo da assorbire più energia possibile. Massimizzare la deformabilità delle strutture periferiche serve per diminuire l'accelerazione del veicolo nell'urto, mentre l'aumento di rigidezza dell'abitacolo serve a preservare il maggior spazio "di sopravvivenza" possibile per gli occupanti.
Infatti, la funzione protettiva delle cinture e degli airbag si esplica in rapporto allo spazio disponibile per frenare progressivamente la corsa dei passeggeri: maggior spazio di caduta significa minori sollecitazioni sul corpo dei passeggeri. Questa ottimizzazione non può essere fatta per tutte le taglie, perché ad esempio, a parità di allungamento di una cintura, il carico è uguale per tutti i corpi, quindi un corpo di massa metà avrebbe accelerazione doppia. Per questa ragione, cinture ed airbag sono ottimizzati per un adulto di taglia media (75 kg), ma non sono idonei per un bimbo di 10 kg né per le dimensioni delle sue membra.
Per questa ragione, sono stati inventati e resi obbligatori per legge i seggiolini per bambini. Ma di questo parliamo specificamente nell'articolo seguente.

Lorenzo Rosti Rossini
Commissione Mobilità AC Milano

VADEMECUM SEGGIOLINI

UN GESTO D'AMORE

Tutto quello che c'è da sapere e da fare

Come gli adulti, anzi ancora di più, i bambini devono essere massimamente protetti quando viaggiano in auto e assolutamente imprescindibili sono a questo fine i seggiolini che sono stati concepiti, progettati e costruiti appositamente per loro. Chi non ne tiene conto e ne fa a meno "perché tanto sono solo tre minuti di strada e al massimo lo tengo in braccio" davvero non sa cosa rischia. Del resto quando i seggiolini non esistevano, le statistiche sugli infortuni e la mortalità infantile erano ben diverse da oggi…

I seggiolini di ultima generazione oltre ad avere dispostivi di ritenuta (cinture a 4-5 punti o pad, ovvero cuscinetto frontale) sono adatti al peso e alle dimensioni dei bambini, e posseggono anche altre caratteristiche vantaggiose di protezione: guscio imbottito di contenimento laterale, posteriore ed inferiore, per impedire contatti "duri" con il veicolo, sistemi di collegamento al veicolo rigidi, a prova di errore (ganci ISOFIX), adattabilità o trasformabilità per le varie taglie.

Il loro posizionamento ideale è al centro del sedile posteriore, perché è il punto più lontano dalle pareti e quindi più protettivo in qualsiasi tipo di urto.

La protezione oferta dai seggiolini bambini è infnitamente superiore a quella delle braccia materne: basti pensare che, se una mamma è trattenuta da una cintura e subisce un urto a soli 50 km/h con un bimbo in braccio, cercare di trattenere un bimbo di 10 kg signifcherebbe trattenere un corpo che "pesa" 100 kg! Se poi, davanti alla mamma scoppiasse l'airbag, il bambino si troverebbe schiacciato fra l'airbag e la mamma.

Lascio immaginare le conseguenze del mancato allaccio della cintura da parte della mamma.

NO AI BAMBINI LIBERI

in caso d'urto "volerebbero" contro qualche parete dell'abitacolo

Infatti, quando il veicolo subisce un urto e quindi una variazione di velocità, tutto ciò che è "libero" dentro l'abitacolo (cioè senza cinture) continua a muoversi con la velocità iniziale, senza essere frenato, come se volasse.

NO AI BAMBINI IN BRACCIO

con o senza cinture, con o senza airbag

Anche in un urto a 30 km/ora, l'accelerazione media del veicolo può essere pari a decine di volte la gravità e così pure quella di una persona trattenuta dalle cinture. Quindi, un bimbo di 10 kg sarebbe "strappato" dalle braccia di un adulto con una forza di qualche centinaio di chilogrammi.
Se si attiva l'airbag, poi, il bimbo resta schiacciato fra l'adulto e l'airbag.
Se infine, l'adulto non ha le cinture, entrambi (adulto e bambino) vanno a sbattere contro la prima parete dura che incontrano.

SOLO SEGGIOLINI ADATTI

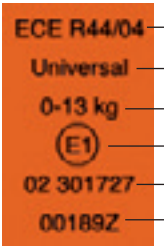
per proteggere i bambini di qualunque taglia, anche se l'abitacolo viene parzialmente schiacciato

Infatti i seggiolini sono costituiti da un guscio imbottito che li avvolge sotto, dietro e sui lati, impedendo il contatto con le pareti dell'abitacolo.
Sono dotati di cinture o pad (cuscinetto) per trattenere i loro movimenti verso l'avanti e realizzati con forme e materiali che distribuiscono su ampie superfici del corpo le sollecitazioni dovute alle accelerazioni del veicolo.

La classificazione dei seggiolini IN BASE AL PESO E ALL'ETÀ

Il seggiolino deve essere omologato e avere un contrassegno (etichetta arancione) che ne riporti le caratteristiche tecniche secondo una delle due normative europee vigenti: la ECE R44/04 e la recente ECE R129 (i-Size) che classifica i seggiolini secondo l'altezza del bambino e non più secondo il suo peso.
Essa obbliga inoltre a posizionare il seggiolino con lo schienale rivolto in senso contrario alla marcia fino ai 15 mesi d'età del bambino.

età/peso	gruppo di omologazione	sedile consigliato per il fissaggio	posizione suggerita per il seggiolino	note sui seggiolini
fino a 10 kg (12 mesi circa)	gruppo 0	sedile posteriore	opposta al senso di marcia	in questo caso la navicella si monta sul sedile posteriore e si aggancia con le cinghie alle cinture di sicurezza
fino a 13 kg (24 mesi circa)	gruppo 0+	sedile posteriore	opposta al senso di marcia	se – eccezionalmente – viene montato sul sedile anteriore gli airbag anteriori devono essere disattivati
da 9 kg a 18 kg (da 9 mesi a 4 anni circa)	gruppo 1	sedile posteriore	opposta al senso di marcia fino a 2 anni nei modelli che lo prevedono, uguale al senso di marcia in tutti gli altri casi	se il bambino ha meno di due anni e il modello del seggiolino lo consente, è preferibile montare inizialmente il seggiolino nel senso opposto a quello di marcia
da 15 kg a 25 kg (da 3 anni a 6 anni circa)	gruppo 2	sedile anteriore e posteriore	uguale al senso di marcia	
da 22 kg a 36 kg (da 5 anni a 12 anni circa)	gruppo 3	sedile anteriore e posteriore	uguale al senso di marcia	



- ECE R44/04 — normativa di riferimento
- Universal — omologato per tutte le auto
- 0-13 kg — peso autorizzato del bambino
- E1 — marchio di omologazione, il numero è riferito al paese di omologazione
- 02 301727 — numero di omologazione
- 00189Z — numero progressivo di produzione

Per quanto riguarda l'uso della cintura in presenza di airbag, è indispensabile sfatare alcune leggende metropolitane, secondo le quali i due dispositivi sono alternativi, anziché collaboranti. In realtà, la cintura è sempre necessaria, sia a bassa sia ad alta velocità d'urto frontale.
A bassa velocità, perché gli airbag sono tarati in modo da non scoppiare a bassa velocità, onde evitare inutili danni economici per il ripristino del veicolo e rischi di lesioni per la persona, quando la cintura è da sola sufficiente a proteggere.
Ad alta velocità, perché l'assenza del trattenimento del bacino da parte della cintura, consentirebbe al corpo di "scivolare" sotto l'airbag, che in tal modo non potrebbe trattenere il torace, ma agirebbe direttamente sulla testa con un effetto di rovesciamento verso il dietro.
Ignorare tutto questo o non capirne l'utilità, quindi rinunciare al loro contributo, sarebbe non solo un'occasione persa, ma soprattutto un grave rischio.

Lorenzo Rosti Rossini
Commissione Mobilità ACMilano

ISOFIX: UN ATTACCO FORTISSIMO

Il sistema Isofix è il più sicuro per l'aggancio del seggiolino in auto. Esso si basa su due gruppi di anelli fissati allo schienale del sedile dell'auto nei due posti laterali posteriori e su due "ganci" a scatto del seggiolino che si incastrano negli anelli. Questo sistema, semplice e veloce, consente di utilizzare le cinture di sicurezza dell'auto. I seggiolini Isofix possono comunque essere utilizzati anche su auto prive di anelli usando le cinture.

AC Udine organizza da anni TrasportACI sicuri, un corso di formazione sul corretto uso dei seggiolini rivolto a bambini ed adulti.

trasportaci sicuri

UN AIUTO CONSAPEVOLE

Cosa fare (e non fare) in caso di incidenti con feriti. Piccole nozioni da osservare in caso di emergenza

Gli incidenti stradali continuano a rappresentare una priorità in sanità pubblica nonostante si registri una diminuzione del tasso di mortalità.
Capita spesso di assistere impotenti a incidenti stradali od eventi traumatici. È importante in questi momenti non perdere la calma. Che si abbia già frequentato un corso di primo soccorso oppure no, le cose da fare per aiutare eventuali feriti sono poche e semplici. Il mancato soccorso è punito dal Codice penale (oltre che dalla propria coscienza). È nostro dovere civile, etico e morale dare una mano a chi è in difficoltà, sebbene timori e paura giochino un ruolo fondamentale nella decisione di intervenire o no nei confronti di un ferito.

La telefonata

La prima cosa da fare è avvertire l'autorità: la telefonata al 118, al 113 o agli altri numeri di emergenza rappresenta di per sè un'opera di soccorso. L'infermiere professionale farà una serie di domande per meglio comprendere cosa è successo, per cui in caso di incidente stradale verrà chiesto di riferire quanti veicoli sono coinvolti nell'incidente, il numero dei feriti e le loro condizioni (se il ferito è cosciente, se respira), di indicare esattamente il luogo dell'evento, specificando il nome della città o del comune e la via. Se ci si trova su di una strada fuori dal centro urbano, è necessario indicare dei punti di riferimento, se ci si trova in autostrada, indicare il senso di marcia, il km o un'uscita vicina. È meglio impiegare qualche secondo in più al telefono, che rischiare che l'ambulanza non riesca a localizzare il luogo di intervento. È importante rimanere in linea fino a quando viene richiesto, non chiudere mai la conversazione per primi, comunicare il proprio recapito telefonico e mantenere la linea libera.

La sicurezza ambientale e quella del ferito

Quando ci si avvicina all'area dell'incidente va valutata la sicurezza dell'ambiente: ricordarsi di spegnere le sigarette e vietare ai presenti di fumare. Spegnere il motore del veicolo, togliere la chiave di accensione e tirare il freno a mano. Incaricare qualcuno dei presenti di fare delle segnalazioni ai veicoli in arrivo. Evitare di entrare in contatto diretto con sangue o altri liquidi organici. Se possibile, indossare guanti.

Una volta valutata e ottenuta la sicurezza ambientale rivolgere l'attenzione al ferito, ricercando la presenza di situazioni che mettono a rischio la sua vita ed in particolare:

1. ostruzione delle vie respiratorie
2. grosse emorragie
3. lesioni cranio-vertebrali.

Coscienza e incoscienza

Per capire se il traumatizzato è cosciente basta chiamarlo: il ferito che parla e che risponde alle domande ha evidentemente le vie aeree pervie ed attività respiratoria presente. In questo caso bisogna solo convincerlo a rimanere immobile e limitarsi a trattare eventuali emorragie o fratture.

Nel traumatizzato non cosciente, o scarsamente reattivo, va valutato il respiro. Avvicinando guancia e orecchio alla sua bocca si osserva il suo torace per una decina di secondi per valutarne l'espansione o sentire eventuali rumori o rantoli del respiro.

Il traumatizzato grave, soprattutto se incosciente, va considerato e va trattato come un soggetto con lesione alla colonna vertebrale e al midollo spinale fino a che non viene provato il contrario. Spostarlo potrebbe provocare danni anche gravi. Se si trova in posizione prona (pancia a terra), è necessario girarlo per valutare il respiro, ma la manovra va eseguita solo da personale addestrato, così come la rimozione del casco, perché è una manovra complessa, che richiede esperienza.

Le emorragie

In caso di emorragie, applicare una compressione diretta sulla ferita e praticare una fasciatura leggermente compressiva che blocchi il tampone sulla lesione. Se è interessato un arto, sollevarlo più in alto rispetto al corpo. Le gravi emorragie

LE REGOLE DA NON DIMENTICARE

Ecco i principali punti fermi necessari per gestire la situazione di pericolo in attesa che arrivino i soccorsi specializzati

- Non trasportare l'infortunato con propri mezzi.
- Non muovere l'infortunato se non è realmente necessario.
- Non rimuovere il casco se non addestrati a farlo.
- Non estrarre feriti dall'auto se non necessario e se non addestrati a farlo, evitando pericolose manovre per la colonna vertebrale dell'infortunato.
- Non somministrare bevande.
- Non ruotare, flettere o iperestendere la testa.
- Non tentare di fermare la fuoriuscita di sangue o liquidi acquosi dalla bocca, dal naso o dall'orecchio, ma limitarsi ad assorbirli.
- In caso di fratture non tentare di "raddrizzare" gli arti, perché questa manovra può determinare lesioni vascolari e nervose.

arteriose, quelle al collo, all'inguine o alla coscia, non possono essere bloccate da una compressione sul punto di sanguinamento. In questo caso la compressione deve essere effettuata lontano dal punto di sanguinamento, schiacciando l'arteria con le mani (compressione digitale a distanza).
La compressione digitale a distanza va mantenuta fino all'arrivo del personale del 118.

Il trauma cranico

Il trauma cranico si presenta in genere con ferite o ematomi al volto o al cuoio capelluto. Nei traumi maggiori possono comparire stato confusionale, sonnolenza, convulsioni, nausea, vomito e perdita di coscienza. La gravità del danno dipende dal tipo di lesione subìta dal cervello. Nel caso di frattura delle ossa del cranio si potrebbero avere fenomeni emorragici o fuoriuscita di un liquido trasparente (come l'acqua) dal naso o dalle orecchie, chiamato liquido cefalorachidiano. Questo liquido riveste e "nutre" il cervello e il midollo spinale e la sua fuoriuscita indica una seria compromissione della base cranica e del cervello. Di fronte ad un sospetto trauma cranico il ferito va sempre trattato come se avesse subìto anche un trauma vertebrale cervicale.
Si tratta di piccole accortezze che vanno tenute bene a mente in modo tale da non ritrovarsi insicuri o indecisi sul da farsi nel momento in cui si dovesse presentare la necessità di un primo soccorso. Ovviamente qualsiasi cittadino può decidere di effettuare un corso di formazione per poter essere pronto all'esecuzione di manovre più complesse o della rianimazione cardio-polmonare, ma anche solo essere in grado di fornire un primo aiuto può fare la differenza.

Marco Marenco
UOC Maxillo-Facciale Policlinico Umberto I
Sapienza - Università di Roma

ESSERE

GLI ESPERTI
nell'assicurazione auto
NON CI BASTA PIÙ.

NOI SIAMO ANDATI OLTRE.

SIAMO I MIGLIORI
nell'assicurazione
CASA
per il secondo anno consecutivo.

Da 70 anni Sara Assicurazioni è tra i maggiori esperti nell'assicurazione auto e continua ad esserlo anche per la casa. **SarainCasa** si conferma per il secondo anno consecutivo la migliore polizza in termini di garanzie per l'abitazione, secondo l'**Istituto Tedesco Qualità e Finanza**.

Vieni a trovarci nelle nostre Agenzie o informati su **www.sara.it**

È TEMPO DI USARE LA TESTA.

sara 70 anni
Assicuratrice ufficiale
dell'Automobile Club d'Italia

BASSO-GRANAI (FORD FIESTA R5) AL SUCCESSO NEL 52° RALLY FRIULI VENEZIA GIULIA

Per il driver trevigiano è il tris di successi in questa gara, il bis invece stagionale dopo l'alloro di San Marino che gli ha consentito di passare in testa alla classifica di Campionato.

UDINE, 28 agosto 2016 – il trevigiano **Giandomenico Basso ed il senese Lorenzo Granai (Ford Fiesta R5)** hanno vinto il **52° Rally Friuli Venezia Giulia – 21° Rally Alpi Orientali Historic**, concluso oggi pomeriggio dopo tre giornate di sfide altamente spettacolari ed adrenaliniche.

Il podio assoluto è stato completato da Andreucci (Peugeot 208 T16 R5) e Campedelli (Ford Fiesta R5 a GPL)

Il pilota trevigiano di Cavaso del Tomba, già al comando del rally dopo la prima tappa, anche oggi, con il poker di prove speciali disputate ha incrementato il proprio vantaggio sugli inseguitori, chiudendo l'esperienza friulana con il bilancio di un bottino pieno acquisito con la doppietta di allori delle due tappe che, per regolamento, distribuiscono punti entrambe.

Per Basso questa del 2016 è stata la terza vittoria in Friuli, dopo quelle del 2004 e del 2007, concedendo quindi un tris esaltante che lo proietta al **comando della classifica tricolore** rilevando il sino a ieri leader **Paolo Andreucci, in coppia con Anna Andreussi**, con la Peugeot 208 T16 R5 ufficiale, avendo dato continuità a tre quarti di stagione di alto livello, siglando il bis di allori stagionale dopo quello di San Marino, corso prima della pausa estiva.

In seconda posizione assoluta finale si è piazzato quindi Andreucci. In difficoltà nella seconda parte della prima tappa, il garfagnino anche oggi ha subìto l'iniziativa di Basso ed oltre a lui anche il giovane romagnolo **Simone Campedelli**, con la Ford Fiesta R5 alimentata a GPL, assecondato da **Fappani**, ha cercato spesso di metterlo in scacco. Per Andreucci, dunque, un "argento" amaro, senza mai potersi esprimere in acuti come tutti si aspettavano.

Campedelli ha invece espresso un notevole affiatamento con la Fiesta a gas che usa da sole tre gare con questa friulana, confermandosi uomo di vertice.

Quarta posizione finale per l'accoppiata piemontese **Bosca-Aresca** (Ford Fiesta R5), la cui prima tappa è stata travagliata da qualche inconveniente tecnico, cosa che non ha vanificato una prestazione di spessore. Quinto ha poi finito il reggiano **Antonio Rusce**, con alle note **Farnocchia** (Ford Fiesta R5), per la sua prima esperienza in terra friulana, davanti al nobile tedesco **Albert Von Thurn Und Taxis**, sesto con una Skoda Fabia R5, al suo primo "Friuli" ed alla sua nona gara di rally in carriera. Settima posizione per la coppia "mondiale" **Tempestini-Bernacchini** (sono

leader della Junior nel mondiale rally), qui pure loro con una Fiesta R5, limitati nel computo finale da una foratura stamane.
Umberto Scandola e **Guido D'Amore**, con la **Skoda Fabia R5** ufficiale, subito fermi ieri a causa di una "toccata" posteriore, si sono poi parzialmente rifatti della delusione finendo la seconda tappa in terza posizione, risultato che ha limitato i danni generati - in termini di punteggio - dall'essere stati fermi nella prima.
Invece, dopo una prima tappa a fasi alterne ma comunque a ridosso del podio, il bergamasco **Alessandro Perico**, al via **con Mauro Turati** su una **Peugeot 208 T16**, oggi ha sciupato tutto con un incidente a metà giornata e con lui ha detto addio a propositi di visibilità il giovane piemontese **Michele Tassone** (Peugeot 208 T16 R5), fermatosi per rottura della trasmissione.
Il toscano Luca Panzani, con la **Renault Clio R3T**, è risultato il vincitore tra gli iscritti al **Campionato Italiano Due Ruote Motrici**, approfittando della debacle del rivale reggiano **Ferrarotti**. Nel **Trofeo Renault Clio** vittoria per l'altro toscano **Federico Gasperetti** (anche ottavo assoluto), in costante lotta con lo **sloveno Humar** e nel **Campionato Italiano R1** oltre che nel frizzante **Suzuki Rally Trophy** ha vinto il giovane **Lorenzo Coppe**, con **Jacopo Lucarelli**, toscano pure lui, fermatosi durante l'ultima prova (rottura semiasse), quando era al comando. Il pilota di Empoli aveva rilevato in testa poco prima il **ligure Claudio Vallino** leader per tre quarti della gara, poi estromesso dalla classifica per abbigliamento non conforme. Secondo quindi **Martinelli**, terzo **Saresera**. Poi, tra le **Twingo R1, vittoria per Riccardo Canzian**.
Il tedesco **Hermann Gassner** e la sua Mitsubishi Lancer Evolution Gruppo N hanno primeggiato nella Mitropa Rally Cup, la massese **Corinne Federighi** (Renault Clio R3) invece, nella classifica femminile davanti alla rivale **Bea Calvi** (Peugeot 208 R2).
Il **Trofeo dei Comuni**, che ha visto i nomi dei quattordici comuni attraversati dal rally, è stato vinto da **Taipana**, associato a **Basso-Granai**. Il Trofeo sarà trattenuto per tutto l'anno nella sede del Comune vincitore per rimetterlo in palio e riconsegnarlo al vincitore dell'edizione dell'anno prossimo.

Il "Trofeo dei Comuni" è andato a Taipana, il cui comune era stato associato a Basso, con il sorteggio pre-gara

A "PEDRO" IL 21° RALLY ALPI ORIENTALI HISTORIC

Parla bresciano, il **21° Rally Alpi Orientali Historic**, con il successo di **"Pedro", affiancato dal versiliese Baldaccini, su una Lancia Rally 037.** Aveva chiuso già la prima tappa al comando ed anche con la gara odierna ha saputo mantenersi leader, mentre i valtellinesi **Lucio Da Zanche e Daniele De Luis** sono arrivati secondi assoluti, a 13"5 dai vincitori, a bordo della Porsche 911 Rsr Gruppo 4, dominando la gara del 2° raggruppamento. Terzi assoluti e secondi del 4° raggruppamento sono i sammarinesi **Marco Bianchini** e **Silvio Stefanelli**, anche loro con una Lancia Rally 037 e quarto, con problemi tecnici alla Lancia Rally 037, è il vicentino **"Lucky"**, affiancato da **Fabrizia Pons**.

L'Alpi Orientali Historic è stato appannaggio del bresciano "Pedro", con la sua Lancia Rally 037

Alle spalle del quartetto di testa si sono piazzati lo svedese **Mats Myrsell**, il finlandese **Silvasti** ed il norvegese **Jensen**, tutti su una Porsche.

Ottavi assoluti sono il genovese **Maurizio Rossi e l'astigiano Riccardo Imerito** che, vincendo la gara del 3° raggruppamento con la Porsche 911 SC, hanno ipotecato il titolo di Campioni Italiani della propria categoria oltre che rafforzare la leadership nella classifica assoluta tricolore per conduttori.

CLASSIFICA FINALE (TOP TEN) 52° RALLY FRIULI VENEZIA GIULIA:

1. Basso-Granai (Ford Fiesta R5) in 1:40'14.8; 2. Andreucci-Andreussi (Peugeot 208 T16 R5) a 19.0; 3. Campedelli-Fappani (Ford Fiesta R5 Gpl) a 23.5; 4. Bosca-Aresca (Ford Fiesta R5) a 1'54.2; 5. Rusce-Farnocchia (Ford Fiesta R5) a 3'49.0; 6. Von Thurn Und Taxis-Degandt (Skoda Fabia R5) a 5'38.4; 7. Tempestini-Bernacchini (Ford Fiesta R5) a 6'32.1; 8. Gasperetti-Ferrari (Renault Clio R3T) a 9'17.3; 9. Humar-Cevc (Renault Clio R3T) a 9'34.4; 10. Gassner-Thannhauser (Mitsubishi Lancer Evo X R4) a 10'18.4.

CLASSIFICHE COMPLETE: http://goo.gl/yEzaNN

3° RALLY DELLA CARNIA
AMPEZZO (UD) 2/3 LUGLIO 2016

RALLY DELLA CARNIA, L'AMBIZIONE DI CRESCERE

Dopo il successo della terza edizione si fanno progetti di Coppa Italia

Ci sono posti ideali dove organizzare un rally e Ampezzo è uno di questi. In mezzo alle montagne della Carnia, circondato dal verde, con chilometri di prove speciali a disposizione e gli abitanti ben disposti nei confronti della corsa, rappresenta il luogo perfetto per gli appassionati della specialità. Tuttavia gli ingredienti naturali non sempre garantiscono un cibo digeribile e – rimanendo in metafora – serve una mano abile per la cottura della pietanza. Bisogna dare atto a Carnia Pistons e North East Ideas di non aver lasciato nulla al caso e di aver cercato tra i migliori chef sulla piazza. Detto, fatto. La direzione gara del Rally Valli della Carnia è affidata a Lucio De Mori e Mauro Furlanetto, gli stessi che gestiscono il rally mondiale

in Sardegna. Il risultato si è visto quest'anno nella terza edizione, prova di maturità per una macchina organizzativa che ha superato la fase di rodaggio e si propone di salire ora di livello approdando alla Coppa Italia 2017. Il rally 2016 ha registrato 92 equipaggi iscritti, 87 al via e la vittoria del comasco Paolo Porro, un protagonista della scena tricolore, al volante di una Ford Focus Wrc. Al suo fianco il carnico Paolo Cargnelutti nel ruolo di navigatore, dettando il ritmo sulle prove speciali di "Feltrone", "Fusea-Lauco" e "Passo Pura". Senza dimenticare l'ouverture di "Voltois", il crono spettacolo del sabato sera che dall'abitato di Ampezzo raggiunge per l'appunto la frazione di Voltois dopo 2,20 km di saliscendi (o piuttosto scendisali…) a tutto gas. Antipasto della notte bianca del rally, una festa di paese con chioschi, musica, balli e tanta allegria. "Dobbiamo ringraziare il Comune, i residenti, le attività locali – sottolinea Matteo Bearzi di Carnia Pistons – per una disponibilità che ci lusinga profondamente e ci dà la forza di proseguire nel nostro progetto. In generale si è compreso che il rally è una vetrina importante, occasione di visibilità, richiamo turistico e indotto economico. Dal canto nostro abbiamo l'ambizione di crescere e speriamo che i sogni diventino realtà".

PROPOSTA ACITUR FRIULIA PER L'AUTUNNO

LA VIA DELLE SPEZIE INDIA DEL SUD

Dall'8 al 19 Novembre 2016

8 NOVEMBRE 2016 UDINE - VENEZIA – DUBAI
Partenza da Udine con pullman riservato e imbarco sul volo Emirates in partenza da Venezia alle ore 15.25.

9 NOVEMBRE 2016 DUBAI – CHENNAI
Arrivo a Dubai alle ore 00.15 e proseguimento con volo per Chennai delle ore 02.50
Arrivo in aeroporto in mattinata ed incontro con la guida locale. Trasferimento e sistemazione in hotel. Resto della mattinata a disposizione. Nel pomeriggio primo giro di orientamento della città.
Trattamento: pranzo e cena.

10 NOVEMBRE 2016 CHENNAI – KANCHIPURAM – CHENNAI (KM 150)
In mattinata escursione a Kanchipuram, l'antica capitale del regno dei Pallava, prima grande dinastia dell'India meridionale, famosa per essere la città dei 1000 templi. Dopo il pranzo, rientro a Chennai per la visita della città, con la chiesa di San Tommaso dove sono conservate le reliquie dell'Apostolo, il Museo dei bronzi ubicato all'interno del complesso governativo detto "Pantheon" e il famoso Tempio di Kapaleeshwara.
Trattamento: pensione completa.

11 NOVEMBRE 2016 CHENNAI – MAHABALIPURAM – PONDICHERRY (KM 190)
Partenza in mattinata per Pondicherry, lungo il percorso verrà effettuata una sosta a Mahabalipuram per la visita ai templi costruiti sulla spiaggia. Dopo il pranzo proseguimento del viaggio verso Pondicherry; all'arrivo, visita della città con il tipico Pondy Bazar e trasferimento in hotel.
Trattamento: pensione completa.

12 NOVEMBRE 2016 PONDICHERRY – TANJORE (KM 180)
In mattinata partenza alla volta di Tanjore; lungo il percorso si effettuerà una sosta per visitare alcuni dei templi più importanti del sud dell'India, Gangaikonda Cholapuram; un'opera architettonica di straordinaria bellezza, con un'altezza di 185 metri, ricca di incredibili sculture e incisioni. Dopo il pranzo proseguimento con la visita del Tempio di Darasuram, costruzione de XII secolo DC, dedicata al dio Shiva e denominato anche come la "Dimora Celeste". Arrivo a Tanjore in serata e trasferimento in hotel.
Trattamento: pensione completa.

13 NOVEMBRE 2016 TANJORE – TRICHY – TANJORE (KM 120)
Partenza in mattinata per Trichy, raffinata miscela di tradizione e antichità. Rientro a Tanjore dopo il pranzo e visita della città, nota nel mondo per l'arte, la pittura e la musica classica. Visita del Tempio Brihadeshwara, Patrimonio Mondiale dell'Umanità, anch'esso esempio della cultura induista e dedicato al dio Shiva. Al termine trasferimento in hotel.
Trattamento: pensione completa.

14 NOVEMBRE 2016 TANJORE – MADURAI (KM 160)
Partenza di buon mattino per Madurai, importante centro culturale e commerciale fin dai secoli scorsi, luogo in cui la tradizione Tamil è emersa più che in altre zone. Dopo pranzo visita della città, con il museo e il Palazzo

di Tirumalai Nayak e del Tempio alla dea Meenakshi. Trasferimento in hotel e serata dedicata alla suggestiva cerimonia della dormizione all'interno del Tempio dedicato alla dea Meenakshi.
Trattamento: pensione completa.

15 NOVEMBRE 2016 MADURAI – PERIYAR (KM 160)
Partenza in mattinata per la riserva naturale di Periyar situata al confine tra il Tamil Nadu e il Kerala, attraverso piantagioni di tè, distese di alberi della gomma ed una notevole varietà di culture e spezie. All'arrivo trasferimento in hotel e pranzo. Nel pomeriggio, escursione in barca sul lago di Periyar (soggetta alle condizioni atmosferiche).
Trattamento: pensione completa.

16 NOVEMBRE 2016 PERIYAR – KUMARAKOM (KM 135)
Al mattino partenza per Kumarakom. Arrivo e trasferimento in hotel per il pranzo. Resto della giornata a disposizione per relax e per provare i famosi massaggi Ayurvedici. Trattamento: pensione completa.

17 NOVEMBRE 2016 KUMARAKOM – COCHIN (KM 60)
Partenza in mattinata alla volta di Cochin con parte del tragitto effettuato sulle "houseboat", le "case galleggianti", tipiche imbarcazioni che costituiscono un ottimo mezzo di trasporto per addentrarsi nelle famose backwater, lussureggiante groviglio di canali, laghi e insenature che si addentrano per chilometri in una fitta e rigogliosa vegetazione. Sbarco a Alleppey e trasferimento presso l'hotel di Cochin.
Trattamento: pensione completa.

18 NOVEMBRE 2016 COCHIN
Mattinata dedicata alla visita di Cochin, perla del Mar Arabico, nonché uno dei porti naturali più belli del mondo, rappresenta il più antico insediamento europeo in India. Assoggettata nei secoli a cinesi, arabi, ebraici, inglesi, francesi e portoghesi, attratti dalla sua ricchezza di legno, avorio e spezie orientali, Cochin ha fuso al suo interno le differenti impronte dei popoli che l'hanno animata, presentandosi oggi agli occhi del visitatore con una grandissima eterogeneità di stili architettonici. Di particolare interesse l'antica sinagoga degli Ebrei bianchi con il circostante quartiere degli antiquari, il cinquecentesco palazzo "degli olandesi" con ottimi affreschi e il porto dove i dhow arabi provenienti dal Mar Rosso continuano un commercio iniziato oltre mille anni fa. Serata dedicata allo spettacolo delle suggestive e intriganti danze Kathakali. Cena a base di pesce in ristorante. Pernottamento in hotel.
Trattamento: pensione completa.

19 NOVEMBRE 2016 COCHIN
Prima colazione e trasferimento in aeroporto per la partenza. Imbarco sul volo Emirates delle ore 04.30. Proseguimento con volo per Venezia delle ore 09.40 con arrivo alle ore 13.20. Successivo trasferimento a Udine con pullman riservato.
Trattamento: prima colazione.

VOLI

8 NOVEMBRE 2016	VENEZIA – DUBAI	15.25 – 00.15*	EK 136
9 NOVEMBRE 2016	DUBAI – CHENNAI	02.50 – 08.15	EK 544
19 NOVEMBRE 2016	COCHIN – DUBAI	04.30 – 07.05	EK 533
	DUBAI – VENEZIA	09.40 – 13.20	EK 135

ALBERGHI PREVISTI

Località	*Hotel*
Chennai	Taj Mount Road
Pondicherry	Atithi
Tanjore	Parisutham
Madurai	The Gateway Hotel Pasumalai
Periyar	Spice Village
Kumarakom	The Zuri Kumarakom Resort
Cochin	Trident

Gli alberghi potranno essere sostituiti con altri di pari categoria

QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE € 2350,00
(base 10 partecipanti)

QUOTA INDIVIDUALE DI PARTECIPAZIONE € 2150,00
(base 16 partecipanti)

SUPPLEMENTO SINGOLA € 600,00
TASSE AEROPORTUALI € 350,00
(soggette a riconferma all'atto dell'emissione biglietto)

LA QUOTA COMPRENDE
- Pullman per trasferimento privato da Udine ad Aeroporto Venezia e viceversa
- Voli aerei come indicati in programma
- Trasferimento andata/ritorno nella città di inizio/fine tour
- Sistemazione in camera doppia con servizi privati
- Pasti come indicato nel programma
- Trasporto in auto, pullman o minivan con aria condizionata
- Visite ed escursioni indicate nel programma con guida locale parlante italiano
- Assicurazione medica bagaglio e annullamento
- **Visto d'ingresso per India**

LA QUOTA NON COMPRENDE
- Pasti non menzionati nel programma
- Escursioni facoltative
- **Mance: € 50 da saldare in loco**
- Bevande ed extra in genere
- Facchinaggio negli hotel
- Tutto quanto non espressamente indicato nel programma e alla voce "La quota comprende".

Clima
Vi sono tre stagioni principali. L'inverno, fresco e asciutto da novembre a marzo; l'estate, molto calda ma secca da aprile a maggio; il periodo monsonico, meno caldo ma con abbondanti precipitazioni da giugno a settembre.

Fuso orario
+4,30 ore rispetto all'Italia, +3,30 ore quando in Italia vige l'ora legale.

Passaporti, visti e vaccinazioni
È necessario il passaporto con validità residua di almeno 6 mesi al momento dell'arrivo in India. All'atto della prenotazione del viaggio, si dovrà fornire a

Viaggidea i seguenti dati: nome e cognome del cliente, data di nascita e numero del passaporto. Senza questi elementi non sarà possibile procedere alla prenotazione. Per il rilascio del visto per l'India la documentazione che il cliente dovrà presentare è la seguente: passaporto in originale formato valido sei mesi con almeno tre facciate libere anche non consecutive, due fototessere 5cm x 5cm a colori identiche su fondo bianco e posizione frontale, modulo consolare debitamente compilato in ogni sua parte (regolamentazione valida per i cittadini italiani); si invitano i clienti di nazionalità differente da quella italiana a verificare direttamente con il Consolato indiano la procedura d'ingresso in India. Per cittadini Italiani con luogo di nascita differente dall'Italia, il costo del visto consolare potrebbe variare in base al luogo di nascita. Viaggidea non potrà essere ritenuta responsabile per il mancato rilascio del visto a causa di eventuali errori nei dati o nella compilazione del modulo o di passaporto non firmato. La documentazione necessaria per il rilascio del visto consolare dovrà pervenire 30 giorni prima della partenza presso l'Ufficio Visti Viaggidea di Milano in via Sebenico 7/A - 20124 Milano. Non è prevista procedura d'urgenza. Il modulo consolare dovrà essere compilato online direttamente sul sito del Consolato Indiano, stampato, firmato ed inviato a Viaggidea. Nel caso di voli in transito per l'India per destinazioni quali ad esempio il Nepal, le Maldive o lo Sri Lanka, si consiglia di munirsi di un visto di transito per l'India, in assenza del quale non è possibile lasciare la zona aeroportuale in caso ad esempio di ritardi nelle coincidenze.

Lingua

Vi sono differenti lingue ufficiali: l'hindi è la lingua ufficiale del governo e quella più utilizzata; esistono però altre 21 lingue ufficiali e oltre 1.000 dialetti. L'inglese, ampiamente utilizzato, è la lingua ufficiale sussidiaria.

Valuta
La moneta locale è la rupia indiana, il cui cambio equivale a 80,50 Rupie per 1 Euro. L'importazione e l'esportazione di rupie indiane, che possono essere acquistate solo in India, sono vietate. Si può cambiare l'Euro negli aeroporti, negli uffici cambio delle principali località e negli hotel, dove il tasso di cambio risulta un po' meno conveniente. Si suggerisce di conservare le ricevute di cambio, indispensabili per riconvertire le rupie in Euro e di avere sempre a portata di mano banconote di piccolo taglio per le mance. Gli Euro vengono accettati, come le carte di credito, nei principali negozi per turisti. Le rupie possono essere ritirate anche dagli sportelli ATM che si trovano nelle città principali, utilizzando le carte di credito e bancomat.

Mance
Le mance sono ormai tradizione consolidata e sono pertanto da considerarsi obbligatorie. Nei ristoranti e negli alberghi (per i pasti) è consuetudine corrispondere come mancia circa il 10% - 15% sul conto.

IMPORTANTE
Le condizioni sconnesse del manto stradale unitamente all'elevato affollamento delle strade, impongono una velocità moderata dilatando a volte i tempi di spostamento tra le varie località. I trasferimenti più impegnativi possono durare anche 8-10 ore. Per le visite ai templi si consiglia un abbigliamento adeguato (nei templi sikh è richiesto il capo coperto per le donne). Nei templi si entra senza scarpe o in alcuni casi a piedi nudi; è pertanto consigliabile portare con sé un paio di calze in quanto spesso l'area di deposito e custodia delle scarpe si trova all'esterno dei templi.

AGENDA FRIULANA

365 GIORNI DEL NOSTRO FRIULI
TRADIZIONI - STORIA - ARTE

ARGOMENTI:

Effemeridi e Lunario

Armi, battaglie e cavalieri nel medioevo friulano

Musei della contadinanza friulana

Il costume popolare friulano

Giochi di una volta dimenticati o quasi

Cori prestigiosi friulani

Ladri, banditi, osti e prostitute nel Friuli Medievale

Il frico

Roccoli e bressane

L'arte della réclame friulana

Peculiarità della zona del Livenza

Caporetto: fatti d'arme e di vita quotidiana… e molto altro

PRENOTA LA TUA COPIA A SOLI € 10,00 (anziché € 12,00)

448 pagine ricche di foto

PER INFORMAZIONI:
elisa@chiandetti.it - 0432.857054

chiandetti editore

Via Vittorio Veneto 106
Reana del Rojale (UD)
www.chiandetti.it

Controlli autunnali al CAT di Udine e presso l'officina Dri di Porpetto

Centro Assistenza Tecnica

Autodri

PRENOTA un controllo della tua auto e approfitta della promozione:

- CAMBIO OLIO
- SOSTITUZIONE FRENI
- ANTIGELO
- SPAZZOLE TERGICRISTALLO

a sconti **eccezionali**
e... un piccolo **omaggio!**

Per la sicurezza tua e dei tuoi cari, non affidarti al primo che capita.

Assicuriamo:

- TRASPARENZA NEI PREVENTIVI
- MATERIALI DI QUALITÀ
- GARANZIA SUI LAVORI
- SCONTI REALI

CONTATTACI:

CAT
Centro Assistenza Tecnica

AUTO OFFICINA
MULTIMARCA
CENTRO COLLAUDI
Autorizzato MTCT n. 0054

Via Crispi 17
33100 Udine
Tel. 0432.504641
cat@gruppoacu.it

Autodri
di Dri Luciano & C. s.n.c.

Autodri
Via Udine, 19
33050 Porpetto (UD)
Tel. 0431 60081- 60507
info@autodri.it

EcoPrestito

IL FINANZIAMENTO VANTAGGIOSO PER L'EFFICIENZA E IL RISPARMIO ENERGETICO.

Con Ecoprestito la Banca Popolare di Cividale aiuta le famiglie a migliorare l'efficienza energetica della propria abitazione.
È possibile finanziare le opere di installazione di pannelli solari e fotovoltaici, la coibentazione di pareti, pavimenti, infissi e altri interventi per il risparmio di energia, consentendo di cogliere le previste agevolazioni fiscali.
Con Banca Popolare di Cividale, l'ecologia fa economia.

www.civibank.it

Per saperne di più, rivolgiti alla filiale più vicina.

Banca Popolare di Cividale

Società Cooperativa per Azioni

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.
Per il dettaglio delle condizioni economiche e contrattuali fare riferimento ai fogli informativi a disposizione del pubblico presso tutte le filiali della Banca.

Sì! Happy

Scarica l'APP della tua Città

La Città
ha un altro fascino
scoprilo con Sì!Happy

Offerte, eventi e news della tua Città

www.sihappy.it

Elenco Sì! è un prodotto Pagine Sì! S.p.A

Pagine Sì! S.p.A.
Ufficio Commerciale per la provincia di Udine e Pordenone:
33033 Codroipo - Via Roma 29
tel. 0432.45.161 - fax 0432.49.08.54
www.paginesi.it - www.elencosi.it - udine@paginesi.it