



UBER IN GERMANIA

Reportage da Berlino

PENSARE IN GRANDE

La COTABO di Bologna

CROSSOVER C-HR

I segreti di un successo

Sommario

4

Uber e l'Europa

Che succede all'estero?
In questo numero il caso Germania.

6

A Bologna da COTABO

Tra anniversario e sede nuova.

10

Iniziative benefiche

Un cuore grande così!

12

La Milano che non ti aspetti

Quattro passi tra i navigli milanesi.

16

Milano cultura

Ad Artem. I privati al servizio del pubblico.

18

Toyota C-HR e GT86

Carattere sportivo.

22

Patologie professionali

Prostatite e ipertrofia prostatica.
Vi aiutiamo a fare chiarezza.

24

Guida autonoma

Sogno o realtà?



Editoriale

14

Il Giudice sentenza, la Politica mischia le carte.

Tempo di vacanze ma anche tempo di attesa e riflessioni. Tutto il nostro comparto dipende ormai da quanto si decide nelle aule di Montecitorio. Ricordiamo quanto avvenuto nell'ultimo anno. In giugno a Milano Uber Pop viene giudicata illegale. A Torino, in aprile, a fronte del ricorso presentato dalla stessa Multinazionale la Corte d'appello ribadisce la sentenza di primo grado. Nello stesso mese, a Roma, il tribunale sentenza l'illegalità di Uber Black. Il tutto a ribadire uno scenario da cui si evince chiaramente che l'attività di intermediazione nel settore del trasporto pubblico, così come ipotizzata da Uber, in Italia è fuorilegge. E questo nonostante le tante parole spese a loro favore da eminenti personaggi totalmente all'oscuro della realtà dei fatti. E nonostante il continuo rivendicare la completa libertà d'azione per Uber da determinate Associazioni di Consumatori che sembrano seguire più l'onda della moda piuttosto che difendere i diritti di tutti i cittadini, ivi compresi i tassisti.

Il panorama era chiaro e definito ma ci ha pensato come suo solito la politica a mischiare le carte ed a far bloccare ogni sentenza a favore del comparto, grazie alla sospensiva di alcune norme della 21/92 introdotta nella legge di conversione del decreto Milleproproghe con l'emendamento Lanzillotta ed a cui il Tribunale ha dovuto adeguarsi con conseguente ordinanza. Il tutto a riprova dell'efficacia di certe attività di lobbies cui a Roma sembrano risultare particolarmente sensibili.

A complicare il tutto l'intera Europa è in attesa della decisione della Corte di Giusti-



zia Europea chiamata fondamentalmente a decidere se quello offerto da Uber risulti essere un servizio digitale generico oppure un servizio di trasporto. Con tutte le conseguenze del caso.

A Roma esiste da tempo un tavolo di discussione per il quale dobbiamo avere fiducia. L'intera categoria è chiamata a vigilare con profondo senso di responsabilità mantenendo soprattutto una coesione profonda a fronte delle iniziative che i vertici possano decidere di assumere. Evitiamo proteste estemporanee, preventive e scollegate. Questo è il nostro invito.

Per il resto vi auguriamo una buona lettura, magari sdraiati su una spiaggia, attraverso le numerose pagine automobilistiche, l'interessante racconto dei Navigli milanesi e la scoperta della CO.TA.BO di Bologna, una delle più efficaci realtà italiane in ambito taxi. Buone vacanze!



Uber e l'Europa

Abbiamo voluto dare un'occhiata a quello che succede all'estero. In questo numero il caso Germania.



Alla luce degli ultimi accadimenti che hanno caratterizzato gli sviluppi dell' "affaire" Uber in Italia, abbiamo ritenuto utile fare un salto al di là delle Alpi, per comprendere quale fosse la situazione in Germania. Dopo un attento studio sul progredire di Uber e delle resistenze incontrate in tale paese vi raccontiamo la verità più recente con le dovute implicazioni giuridiche e politiche. L'ingresso del colosso americano in Germania è avvenuto agli inizi del 2014. Il primo servizio offerto, "UberBlack", risale infatti al gennaio di quell'anno nella città di Berlino. A partire dal maggio 2014 viene introdotto anche "UberPop", inizialmente a Berlino per poi espandersi anche ad Amburgo, Dusseldorf, Francoforte e Monaco di Baviera. Fin dall'inizio, si è dibattuto sulla competenza giurisdizionale delle offerte di Uber. Un primo procedimento del Tribunale Federale (LG) di Berlino si è concluso con una disposizione transitoria contro Uber. In tale procedimento, un'Impresa di taxi di Berlino aveva rilevato come "UberBlack" violasse il § 49 Par. 4 PBefG

(Legge in materia di trasporto di persone). Secondo la legge sopra menzionata, gli ordini di trasporto, eseguiti da noleggiatori concessionari di licenza (NCC), dovrebbero essere inviati alla Sede Operativa della Società interessata (come recita in Italia allo stesso modo la 21/92). Il Tribunale Regionale di Berlino ha constatato che questi ordini, piazzati per il tramite di apposita App, vengono dapprima inviati al Server di Amsterdam, quindi da lì trasmessi direttamente ai veicoli Uber. L'impresa di taxi non ha però osato pretendere l'esecutività della sentenza, in quanto correrebbe il rischio di dover corrispondere un ingente indennizzo a Uber qualora la disposizione transitoria non fosse confermata nelle successive istanze. Nei mesi successivi, le Autorità competenti di Berlino e Amburgo hanno negato a Uber la gestione e l'esercizio di UberPop. A Berlino è stato inoltre negato anche l'esercizio di UberBlack. Le Autorità hanno rilevato che UberPop sarebbe illecita, perché i conducenti intermediari non detengono una licenza adeguata, conformemente

alla Legge sul trasporto di persone. Le Autorità di Berlino hanno vietato anche UberBlack, perché gli ordini di trasporto non sono inoltrati direttamente alla Sede Operativa dell'Impresa di noleggio auto. Ad essere precisi, le presenti disposizioni di interdizione si applicano tuttavia esclusivamente ai territori di Amburgo e Berlino, conformemente alla competenza giurisdizionale delle Autorità medesime. Uber ha quindi presentato ricorso contro tali interdizioni presso i Tribunali Amministrativi locali competenti. Tuttavia i Tribunali, anche in seconda istanza, hanno confermato tali divieti. Particolarmente interessante è quanto avviene nel settembre 2014 presso il Tribunale Regionale di Francoforte, il quale emette una disposizione provvisoria che vieta l'esercizio di UberPop in tutta la Germania. Tale sentenza è stata emanata in un procedimento di concorrenza illecita tra Taxi Deutschland e Uber. La disposizione transitoria è stata nuovamente annullata dopo circa 2 settimane, per mancata sussistenza dell'urgenza legale necessaria ai fini dell'emanazione di una disposizione transitoria, secondo l'interpretazione del Tribunale. Con sentenza del 18.03.2015, nel procedimento principale contro Uber, il Tribunale Regionale di Francoforte ha emesso un nuovo divieto di UberPop in tutto il territorio (federale). Il 02.02.2017 la Corte di Appello di Francoforte sul Meno ha confermato la sentenza. Il procedimento è attualmente depositato presso la Corte Federale. Non si prevede alcuna revisione di tale sentenza nel 2017. La Sentenza del Tribunale

Regionale di Francoforte è stata dichiarata provvisoriamente esecutiva dietro prestazione di garanzia di 400.000 €. Taxi Deutschland eG ha depositato la garanzia presso la cassa del Tribunale. Da quel momento Uber ha cessato l'esercizio di UberPop. Nel 2016, è stato intentato, presso il Tribunale Regionale di Berlino, un nuovo procedimento di concorrenza contro il servizio di trasporti UberBlack. Sia il Tribunale Regionale di Berlino che la Corte di Appello (Corte Suprema di Berlino) hanno negato l'esercizio di UberBlack, se l'ordine di trasporto viene trasmesso direttamente, con apposita App, al veicolo della società di noleggio auto. Attualmente Uber trasmette gli ordini di trasporto per gli aderenti a UberBlack direttamente da Callcenter, senza ricorrere all'APP. Nella presente causa, la Corte di Cassazione (federale) ha sospeso il procedimento e formulato i seguenti quesiti alla Corte di Giustizia Europea (EuGH), ai fini di una decisione preliminare:

1. Uber è un'impresa di trasporti o un'impresa di servizi?
2. Se Uber è un'impresa di servizi, la libertà di erogazione dei servizi, prevalentemente nell'interesse pubblico (per esempio obbligo di licenza per il trasporto di persone), può essere limitata da regolamenti nazionali?

A seguito delle sentenze citate, Uber ha intrapreso una decisiva ed insistente attività di lobbying a Berlino e Bruxelles con il chiaro intento di arrivare a modificare la legislazione nazionale tedesca sul trasporto pubblico delle persone. In Germania esistono forti correnti di pensiero volte al cambiamento dell'attuale status giuridico. A voler essere chiari, le ampie richieste provenienti da Uber e da una parte dell'opinione pubblica implicano l'abolizione della limitazione delle licenze di taxi, l'abolizione della differenza tra taxi e auto a noleggio, l'abolizione dell'imposizione delle tariffe per i taxi, nonché l'abolizione dell'obbligo di rientro delle auto a noleggio presso la Sede Operativa al termine di un incarico. Si discute altresì sulla persistenza o meno dell'esame topografico per tassisti e conducenti di auto a noleggio. Il Governo federale e il Ministero dei Trasporti hanno finora respinto tali richieste. Occorre però prevedere che all'indomani delle elezioni parlamentari del settembre 2017 la discussione tornerà prepotentemente attuale ed occorre immaginare decisivi cambiamenti nella regolamentazione del settore Taxi ed NCC. Quali potranno essere concretamente tali variazioni dipenderà molto da quale componente politica si aggiudicherà le elezioni. Non ci si può nascondere, nel caso estremo, il rischio di una totale deregulation dell'ambito in questione.



La questione sembra essere: Uber è un'impresa di trasporti o di servizi?

Pensare sempre in grande



A Bologna,
dalla COTABO,
tra anniversario
e sede nuova.



Riccardo Carboni
Presidente di COTABO

Il nostro lungo viaggio attraverso la penisola volto a scoprire le diverse realtà componenti il Consorzio AppTaxi ci conduce oggi a Bologna dove la COTABO rappresenta da sempre, per antonomasia, il servizio taxi nel capoluogo Emiliano. A riceverci un'altra pietra miliare, stavolta della COTABO: il suo Presidente Riccardo Carboni. Ci accoglie nella nuovissima sede di via Stalingrado 61. Tra le più grandi e funzionali d'Italia per quanto riguarda il nostro settore, a sentire lui. Ed osservandola c'è da credergli. Impegnatissimo per l'inaugurazione che si è svolta il 28 giugno.

Presidente, siamo soliti iniziare tracciando un breve excursus storico su COTABO. Ci aiuta a ricordare?

Naturalmente. Non fosse altro che quest'anno

abbiamo il 50° della fondazione. Dal che se ne deduce che nasciamo nel lontanissimo 1967, certamente una delle prime cooperative taxi in Italia. I soci fondatori furono 16 e aderirono fin da subito 81 colleghi. La cooperativa nacque all'interno di un concetto di profonda onestà e rispetto dei valori etici, come persone e come tassisti. Dal punto di vista concreto rappresentò soprattutto una realtà unita volta a favorire un maggior potere di contrattazione nei confronti dei vari fornitori di allora. Una sorta di Gruppo d'Acquisto organizzato. Tant'è che da subito oltre a dotarsi di una sede per gli uffici, si ricercò uno spazio che permettesse di predisporre una pompa di benzina che rifornisce di carburante a prezzi certamente più concorrenziali che all'esterno. La prima centrale radio parti circa un anno dopo la costituzione della cooperativa, con sistemi voce tradizionali e nei

primi anni '80 fu avviata una delle prime centrali automatiche italiane, di marca Microtek.

In effetti mi intriga molto questo concetto della cooperativa fornitrice di servizi condivisi. Può approfondirlo ulteriormente citando le vostre offerte ai soci?

Questo è uno degli aspetti che mi inorgoglisce maggiormente. A latere della erogazione privilegiata dei carburanti, fin da subito la COTABO si impegnò per fornire ulteriore supporto diretto. In tale ottica dobbiamo prendere in considerazione per esempio l'officina meccanica e carrozzeria interna abilitata anche per le revisioni, di proprietà della cooperativa sino al 2009, con relativo magazzino ricambi. Oppure la contabilità amministrativa che di fatto sopperisce a quella tenuta da un commercialista, o ancora l'ufficio assicurativo per la mediazione diretta

con le compagnie al fine di ottenere le migliori condizioni, nel tempo divenuto sub-agenzia Unipol. In realtà la mentalità che ci contraddistingue è quella di voler sostenere l'attività dei soci in tutto ciò che è la capacità di anticipare i tempi che ci ha condotto a posizionare ben 2 colonnine di erogazione di energia elettrica ENEL per poter soddisfare le future esigenze di quei tassisti che a breve si indirizzeranno verso i veicoli totalmente elettrici. Infine aggiungerei l'agenzia assicurativa interna che opera con grande efficacia.

Parlando di veicoli, quanti sono attualmente i soci di COTABO?

Su un totale di 706 licenze operanti su Bologna ben 542 appartengono a noi. La soglia dei 500 è stata superata nel 2008 con l'introduzione sul

La filosofia di
COTABO è sempre
stata quella di
fornire servizi
condivisi



mercato di 40 nuove licenze. Storicamente COTABO ha sempre rappresentato l'80% dei tassisti bolognesi. Per portare avanti questa "baracca" diamo lavoro a ben 31 dipendenti, di cui 16 impegnati alla centrale radio su 6 postazioni con 4 operatori per turno. Tenga conto che riceviamo poco meno di 1.400.000 richieste di taxi all'anno, dati 2016.

Deduco che Bologna non subisca grandi stagionalità di lavoro...

Il livello di richiesta di servizio è diventato nel tempo relativamente stabile. Magari, in considerazione della natura fieristica della città, i nostri picchi continuano a manifestarsi proprio in occasione di grandi eventi fieristici o congressi ma dobbiamo comunque registrare un forte aumento di turisti a seguito, soprattutto, del collegamento Ryan Air con Bologna. Sono incrementati soprattutto gli stranieri che vengono a visitare la nostra città per qualche giorno, facilitati da collegamenti rapidi.

Che dire a riguardo del parco macchine, alla luce anche della previsione di un ingresso del full electric in COTABO?

Occorre essere chiari. Le colonnine vogliono essere una risposta efficace seppure anticipata alle tendenze dei prossimi 5 anni, del resto abbiamo sempre cercato di orientare la scelta dei soci verso veicoli con le motorizzazioni maggiormente ecosostenibili. Nella vecchia sede abbiamo ancora attivo un distributore di metano per auto, ma l'orientamento dei produttori sta andando in altra direzione e cerchiamo di essere pronti per fornire nuovi servizi ai soci. Per avvicinare i soci al full electric ci siamo dotati di un veicolo ad uso interno con questa caratteristica, una Kia Soul elettrica, i pregiudizi e le perplessità si possono superare con le prove su strada e testando in reale le caratteristiche dei veicoli del futuro. Al momento contiamo su 152 veicoli ibridi, in rapido aumento. Soprattutto a detrimento delle auto a metano che risultano in calo.

Infine vogliamo dire due parole sulle questioni aperte con la municipalità?

In genere abbiamo i problemi di tutti coloro che operano nelle grandi città. Innanzitutto questioni legate alla viabilità, ai posteggi e ovviamente alle tariffe. In sintesi le logiche che indirizzano determinate scelte nella valutazione dei piani sulla mobilità non sembrano tenere in giusta considerazione le esigenze del trasporto pubblico non di linea a vantaggio magari di altre categorie di cittadini, spesso privati. Occorre dire che a Bologna esiste un tavolo di trattativa in merito al Piano Generale sulla Mobilità Urbana cui noi siamo e vogliamo essere parte attiva, e ci auguriamo che in tale sede si possano raggiungere obiettivi concreti. Per il resto, seppure la domanda sia in crescita, riusciamo a gestire il traffico attuale, e stiamo avviando un nuovo software di centrale per migliorare ulteriormente la gestione del servizio. Aggiungerei poi la questione delle tariffe ferme al 2008, ma pare che presto si possa arrivare ad un nuovo accordo. Infine c'è da dire che l'abusivismo qui è un fenomeno in espansione ma molto meno di altre realtà, grazie alla presenza di due tra le principali strutture di NCC italiane che negli anni hanno strutturato un'offerta sul territorio di quel tipo di servizio, presidiando la loro attività di riferimento e lasciando poco spazio ad abusivi ed improvvisati. ■



La nuova sede della COTABO merita tutto un suo approfondimento. Sorge su un'area di ben 10.000 m² e rappresenta il non plus ultra in termini di servizio alla cooperativa. Realizzata in Classe A rappresenta il coronamento di un lungo lavoro di progettazione, prima, e di realizzazione dopo, che coincide con il 50° Anniversario della storica realtà bolognese. In occasione della apertura della nuova sede, si è anche deciso di migliorare le performance della stessa attraverso l'attivazione di una nuovissima centrale radio, capace di incrementare considerevolmente le performance della sede nei confronti degli associati. La location è stata costruita a regola d'arte ed all'interno del puro concetto di innovazione. Sul tetto è stato posizionato un impianto fotovoltaico capace di rendere la palazzina pressoché autosufficiente. Sono già operative due colonnine Enel per la ricarica delle vetture BEV. All'interno dello stabile, da ben 1.200 m², è prevista la presenza di un bar tavola calda oltre a sale riunioni, uffici e spazio per la polisportiva e tutti i servizi aggiuntivi di cui si fa cenno nell'articolo. All'esterno molto verde e ben 90 posti auto per dipendenti, soci e visitatori.

Grazie a Ryan Air abbiamo molti più turisti stranieri in città.



Un cuore grande così!



Taxiblu si è sempre distinta per il suo attivo supporto alle iniziative benefiche. Prova ne sono le due partecipazioni ad importanti eventi organizzati a favore dei più deboli. Partendo dal più recente, l'11 giugno scorso si è svolto presso lo stadio G. Scirea di Buccinasco la terza edizione del torneo Tifosi Solidali. Si tratta di due tornei calcistici, a 7 ed a 11 giocatori, cui partecipano in buona parte club di tifoserie nazionali ed il cui incasso viene dato in beneficenza tra una serie di possibili opzioni offerte.

024040 ha raccolto l'invito ed ha partecipato con discreto successo al torneo a 11, visto e considerato il raggiungimento della finale persa contro le Ferrovie Nord.

La quota di iscrizione di Taxiblu si è deciso di devolverla a favore dell'Ospedale dei Bambini Buzzi di Milano. Una giornata di grande festa ma anche di grande cuore.

L'altra interessante manifestazione si è svolta il 22 maggio sotto l'egida di "Tutti Taxi per Amore". Di fatto una nutrita serie di colleghi,

alcuni anche di Roma, hanno accompagnato i ragazzi della Fondazione Luigi Clerici al parco Faunistico delle Cornelle, in provincia di Bergamo. Una giornata all'insegna della serenità, dell'amicizia ma soprattutto dell'aiuto a favore del prossimo. Non possiamo non segnalare, nell'ambito delle iniziative operate all'interno di "Tutti Taxi per Amore" di Milano, la giornata dedicata alla raccolta del sangue svoltasi il 15 giugno e la raccolta fondi realizzata recentemente a favore di una nostra sfortunata collega per l'acquisto di una nuova sedia a rotelle. Essere tassisti è anche questo... ■



Sef Car
MILANO

TOYOTA HYBRID.
Taxi Special Service.

SEF CAR HYBRID TAXI CERTIFICATO

AURIS HYBRID TOURING SPORTS

TUTTA LA GAMMA IBRIDA IN PRONTA CONSEGNA

...e in più

- Accettazione Taxi dedicata - linea diretta 02 39275050
- Collaudi interno Taxi (effettuati dalla Motorizzazione di Milano)
- Autovetture con allestimento **TECNICO** personalizzato
- Fermo autovettura per collaudo max. 36/48 ore - tagliandi con 1 ora di fermo vettura
- Aperti **SABATO** tutto il giorno (8 - 12/ 14-18)
- Sconto su tutti i tagliandi, per ricambi **25%** e manodopera **20%**

Vieni a provare il Test Drive della Verità.
Ti aspettiamo da Sef Car.





La Milano che non ti aspetti

Quattro passi tra i Navigli.
La loro storia, il loro presente, il loro futuro.

Una delle aree più vive della Milano da bere, come si soleva dire negli anni '80, da qualche decennio a questa parte è sicuramente la zona dei navigli. Da area decadente e malsana, la città ha saputo recuperare una zona urbanistica che, anche grazie alle tante iniziative legate al mondo della gastronomia, è oggi certamente un polo di attrazione ed interesse per i milanesi ed i tanti turisti desiderosi di svago e divertimento tra aperitivi, cene e musica di grido.

Pochi di queste migliaia di giovani che animano le serate milanesi sanno però che il fenomeno dei navigli, molto più esteso di quanto oggi possa apparire, è tipico proprio della capitale lombarda ed ha una storia ed una ragione d'essere che si perde nella notte dei tempi. Partiamo da una prima considerazione. Milano, a differenza di tante altre importanti città italiane ed europee, non è sorta lungo le rive di un importante fiume, seppure circondata

da vari altri, primi tra questi il Ticino e l'Adda, senza dimenticare l'Olonza, il Lambro ed il Seveso. Tant'è che il nome Mediolanum, "la città in mezzo", qualcuno ritiene fosse riferita proprio alla sua centralità rispetto ai numerosi corsi d'acqua.

Dal tempo dei romani sino in pieno Medio Evo resta comunque un dato di fatto che Milano non possedesse una via d'acqua che scorresse all'interno delle mura cittadine del tempo.

Il problema non era tanto legato all'approvvigionamento idrico, essendo il sottosuolo di Milano permeato di acqua, quanto all'esigenza di possedere una rapida ed economica via di comunicazione soprattutto con il lago Maggiore, il lago di Como ed il fiume Po, nonché con l'importante città di Pavia. In realtà già i Romani avevano collegato la città ed i suoi fossati difensivi colmi d'acqua all'Olonza attraverso il canale Vepra, ma questo era ben lontano dal poter soddisfare i nuovi requisiti di

una città in espansione. Per ovviare a tutto ciò si intraprese nel 1178 il lavoro di costruzione del Naviglio Grande, lungo ben 50 Km. Attraverso i secoli gli interventi di progettazione e realizzazione si succedettero, quali che fossero i governanti, come i Visconti, gli Spagnoli, gli Austriaci, i Francesi o i Savoia. La storia dei Navigli termina nel 1960 con la copertura di quello XXXX. Oppure no? Insieme a voi ripercorriamo, quindi, velocemente la storia dei 3 navigli più importanti, quello Grande, il Pavese e Della Martesana.

NAVIGLIO GRANDE

Come detto, la nascita e realizzazione di tale canale risale al XII° secolo. La fase iniziale, durata circa un secolo, fu principalmente rivolta ed indirizzata alla pura irrigazione delle campagne ad ovest di Milano attraverso la costruzione del "Ticinello" e di una serie di canalizzazioni minori che si diramavano da



quella principale. La connessione al Ticino era in zona Tornavento e rappresentò ben presto un corso d'acqua fondamentale per i milanesi. Soprattutto quando nella seconda metà del XIII secolo il canale risultò terminato e perfettamente navigabile. In breve l'approdo a Sant'Eustorgio, attracco estremo in città, diventò sempre più trafficato al punto da assumere le vere e proprie sembianze di un porto. Un deciso salto di qualità il naviglio Grande lo ebbe con la costruzione del Duomo. L'esigenza di trasporto delle tonnellate di marmi dalla cava di Candoglia sulle rive del lago Maggiore lo rese strategicamente fondamentale. In realtà il porto di Sant'Eustorgio si rivelò ben presto assai scomodo per la destinazione finale del materiale necessario alla costruzione del Duomo. La soluzione fu rappresentata dalla creazione della conca di Viarenna nel 1439. Grazie al posizionamento di 2 chiuse poste agli estremi, fu possibile superare il dislivello tra il





naviglio interno, ex fossato difensivo della città medioevale e da tempo allagato, ed il Naviglio Grande in modo da permettere alle chiatte di raggiungere il laghetto di Santo Stefano in Brolo, in centro città. Naturalmente all'altezza della conca fu subito collocato un ufficio doganale per la riscossione del dazio di passaggio. A tal proposito ci è d'obbligo citare un aneddoto curioso. Tenuto conto che fu deciso ben presto che tutto il materiale edile destinato al Duomo dovesse essere esente da dazio, per riconoscere i barconi (platee) coinvolti nella costruzione si procedette a contrassegnare gli stessi con l'acronimo AUF, Ad Usum Fabricae. Da tale dicitura, con il passare del tempo, i milanesi iniziarono ad usare l'espressione auff divenuta infine a ufo, volta ad indicare a sbafo, in auge ancora adesso. Ad inizio '500 anche Leonardo da Vinci si interessò della manutenzione e della funzionalità del Canale. Il Naviglio continuò imperterrito a subire modifiche e migliorie fino al '900. E di fatto permane un canale nella sua completa funzionalità, seppure l'attività di trasporto materiali si sia interrotta il 31 marzo 1979 con l'ultimo ormeggio di un barcone carico di sabbia alla darsena interna, nata nel 1603 e ristrutturata un'ultima volta nel 2015 ed ora spazio di verde e natura. Il tempo dei trasporti con i barconi e le chiatte dell'epoca, Cagnone, Ossolane e Borcelli è tristemente terminato ma la vita e l'atmosfera sono più animate che mai.

NAVIGLIO PAVESE

Il collegamento verso Pavia, il Ticino, il Po ed il mare era sempre stato un sogno dei milanesi. Il primo sforzo in tal senso aveva prodotto il canale di Bereguardo, costruito nella seconda metà del

'400. Per più di tre secoli svolse la sua funzione. In realtà il canale non arrivava a Milano ma si limitava a collegare il tratto meridionale del Ticino con il Naviglio Grande. Cadde in disuso all'inizio del XIX sec. a vantaggio del Naviglio Pavese. In realtà, la decisione di costruire quest'ultimo fu quasi contemporanea a quella riferita al Bereguardo. Con la differenza che, nonostante svariati tentativi di finanziare l'opera, la stessa procedette a singhiozzo per vari secoli sino al periodo napoleonico. La volontà dell'Imperatore francese fu decisiva nel riprendere i lavori troppo spesso interrotti e tra il 1807 ed il 1819 (ormai tornati alla dominazione austriaca) l'intera opera fu compiuta. Ai frequenti dislivelli si ovviò con numerose conche gestite da custodi con relativa abitazione, ancora oggi visibili per chi fosse interessato. A Rozzano la corrente alimentava un'intera filanda e nel corso del secolo che seguì si tentò di utilizzare in vari punti la corrente con ruote idrauliche sino ad arrivare alla vera e propria centrale idroelettrica della conca Fallata teoricamente in grado di funzionare ancora oggi. Anche lungo il Pavese, come per il Naviglio Grande, la risalita avveniva aiutandosi coi cavalli, solitamente due, che lungo la strada parallela "rimorchiarono" le chiatte. A causa delle numerose conche la risalita durava un giorno e mezzo. Terminata la sua funzione di trasporto merci a metà degli anni '60, ospita oggi molti barconi adibiti a ristorante presso cui mangiare e bere sino a tarda notte.

NAVIGLIO MARTESANA

Questo corso d'acqua, quasi a ribadire le riflessioni compiute dai Visconti e dagli Sforza nel corso del XV sec. sull'esigenza di collegare Milano ai principali fiumi limitrofi, ebbe le sue origini nel 1443 con l'approvazione del proget-

to. Come tutti i lombardi sanno, la Martesana collega Milano all'Adda all'altezza della Concesa a meridione di Trezzo d'Adda. I lavori di completamento avvennero nel 1496 sotto Ludovico il Moro. Risultò lungo 39 km e largo fino a 18 metri. Il tracciato, a volte stranamente irregolare e poco rettilineo, è dovuto alle esigenze dei signorotti del luogo di vedere toccato il proprio latifondo con tutti i vantaggi immaginabili. Un po' come avviene oggi con i tratti autostradali ed i paesi coinvolti. Naturalmente anche la Martesana fu realizzata ricorrendo alla costruzione di numerose conche tra le quali, in ambito cittadino, quelle dell'Incoronata e di San Marco, progettate, si dice, da Leonardo come testimoniato dal Codice Atlantico, utili a superare il dislivello per collegarlo alla fossa interna. Il successo del canale fu immediato e per secoli l'unico problema consistette nella destinazione d'uso, contesa tra irrigazione e navigabilità. Può essere curioso ricordare come nell'Albero degli Zoccoli, di Ermanno Olmi, comparisse il trasporto passeggeri che collegava Milano a Vaprio d'Adda (El barcett de Vaver). Pienamente utilizzato sino alla seconda guerra mondiale nel 1958 si ridusse ad essere canale dalla esclusiva funzione irrigatoria. La zona del Canale però non fu mai abbandonata, tant'è che dal 2009 esiste una meravigliosa pista ciclabile che lo percorre in parallelo. Ricordiamo inoltre che la Conca dell'Incoronata dal 1967 è riconosciuta opera monumentale e testimonianza dell'unico tratto urbano esistente in città. Per concludere questo excursus storico geografico sui canali milanesi, come non evidenziare l'attività di interrimento che si ebbe a partire dalla metà dell'800 per ragioni igieniche e mutate esigenze di viabilità interna. Il caso più eclatante riguarda certamente la cerchia interna dei navigli, la cui copertura, tra lo smarrimento di molti cittadini legati al paesaggio ed alla tradi-



zione meneghina, si completò negli anni '30 del secolo scorso. Oggi, oltre al progetto "Parco della Martesana", si è spesso dibattuto se non fosse il caso di ripristinare i tratti di naviglio interrato per restituire a Milano la sua fisionomia originale. Tale argomento è tornato in auge non molto tempo fa, al tempo dell'Expo, ma la mancanza di fondi ed il timore delle conseguenze sulla viabilità cittadina hanno finora bloccato qualsiasi tentativo concreto in tale direzione. ■



Pizzeria
Hamburgeria

Novate Milanese via Baranzate 1 Tel. 02.38.20.91.31 (Sconto : Taxi Blu 10 % a Pranzo — 15 % Cena)

Pranzo dalle Ore 12.00 alle 14.45 — Cena dalle ore 19.00 alle 23.00 "Chiuso Domenica e Lunedì sera"



Ad Artem. Privati al servizio del pubblico.

Una realtà sempre più presente nella Milano culturale di oggi.



Una delle rubriche più apprezzate dai voi lettori pare essere quella sulla “Milano che non ti aspetti”. Tante chicche di cultura e turismo su circuiti un poco meno conosciuti di quelli comprendenti il Duomo, il Castello, la Scala o Il Cenacolo. Ad aiutarci nell’individuazione e nelle visite necessarie è una Associazione cultura che a Milano è divenuta un vero e proprio punto di riferimento per gli amanti della storia e dell’arte. Stiamo parlando di Ad Artem, nata nel lontano 1993 per volontà di un gruppo di appassionati esperti e storici dell’arte, con il chiaro intento di partecipare, in qualità di realtà privata, alla valorizzazione e diffusione del patrimonio artistico di Milano. Dopo una fase iniziale espletata con attività di nicchia e rivolta a specifici target, l’Associazione ha saputo sempre più prendere piede in città allargando l’orizzonte dei propri interventi di supporto e differenziando il proprio pubblico attraverso un’attività di divulgazione sempre più ampia. Oggi

le iniziative di Ad Artem riguardano dopolavoro aziendali, con i quali stringere convenzioni ed effettuare visite esclusive, oppure Università ai cui studenti dare modo di effettuare stage e percorsi formativi. Il principale riconoscimento alla bontà dell’azione intrapresa è però giunta proprio dalla città di Milano che, attraverso il proprio Assessorato alla Cultura, ha concesso ad Ad Artem, previa vittoria di regolare bando di concorso, la gestione esclusiva di taluni siti culturali come il Museo del ‘900, il Museo Diocesano o talune passeggiate particolari all’interno del castello Visconteo. Di particolare interesse risulta poi essere l’iniziativa rivolta ai bambini dai 5 ai 14 anni attraverso l’allestimento di veri e propri Campus Estivi. Si svolgono all’interno del Museo Diocesano e si propongono come obiettivo di ospitare durante il giorno bambini alla stregua di un GREST o CRED ma in modo assolutamente originale. I temi scelti come l’arte di produrre un libro o la street art cittadina garantiscono allo stesso tempo divertimento ma anche consapevolezza culturale attraverso un mix unico e vincente. Un consiglio per tutti quei colleghi che non sanno dove piazzare i propri figli o che hanno intenzione di conoscere meglio Milano ricorrendo al supporto di guide competenti e professionali. Pensateci. ■



IN UN MONDO CHE CAMBIA
PER LA MICRO, PICCOLA E MEDIA IMPRESA
FACILITA' DI ACCESSO AL CREDITO

OFFERTA DEDICATA AI TAXISTI

Artigiancassa e Magni Consulting insieme hanno sviluppato un’offerta di soluzioni - sia creditizie che a supporto del tuo business - per sostenere la tua attività (gestione liquidità, acquisto licenze, pos e tanto altro). Convenienza, rapidità di risposta e digitalizzazione. Contattaci per conoscere le novità ... in un click! Ti aspettiamo!

02 54251301 lombardia@artigiancassa.it
02 92861948 347 2791108 331 7495861 info@magniconsulting.com



La banca per un mondo che cambia

MAGNI CONSULTING

Message pubblicitario con finalità promozionale. Per le condizioni contrattuali dei prodotti e dei servizi è necessario fare riferimento ai Fogli Informativi che sono a disposizione dei clienti a supporto cartaceo presso la Sede Regionale Artigiancassa di competenza, presso tutti gli Artigiancassa Point e, a supporto elettronico, sul sito Artigiancassa.

Un'estetica da prima della classe

La nuova Toyota C-HR è già una star delle nostre strade. I segreti di un successo.



Due le versioni disponibili: 1.8 CC ibrido e 1.2 CC turbo.

È certamente la vettura del momento. Quella che maggiormente colpisce l'occhio ed il senso dell'estetica. Ne abbiamo avuto riprova girando per Milano e dintorni. Stiamo parlando del nuovo Crossover di Toyota, la C-HR. C sta per Coupé. Perché la pubblicità di queste settimane ci parla di un SUV Coupé. Vi spiegheremo perché.

L'elemento di maggior successo risiede proprio nelle linee innovative e sofisticate. Un frontale "cattivo", una estetica laterale sinuosa ed accattivante, un posteriore che torna ad essere grintoso grazie ad un effetto doppio spoiler, con gruppi ottici avvolgenti verso l'interno. Insomma se l'abito non fa il monaco è pur vero che, come ci raccontavano in concessionaria, questo modello ha indotto molti clienti non Toyota a fare una veloce visita informativa, attratti da questa estetica certamente non comune, soprattutto per una vettura giapponese.

L'effetto coupé è rafforzato dalla primaria impressione che si tratti di una 3 porte. Le maniglie delle portiere posteriori sono infatti posizionate molto in alto sul montante, mimetizzando di fatto la loro esistenza.

Precisiamo che si tratta di una vettura ibrida, alimentata da un motore a combustione da 1.8 CC che con l'ausilio di una batteria arriva a produrre 122 CV. Lo stesso della Prius, tanto apprezzato dai suoi clienti. Tutte le versioni sono equipaggiate col cambio automatico. Esiste una seconda opzione, non ibrida, il cui propulsore è un 1.2 CC Turbo da 116 CV.

Una volta entrati si è colpiti da una plancia dalle linee asimmetriche ed irregolari. I principali indicatori posizionati dietro al volante sono semplici ed intuitivi. Velocità e RPM divisi da un supporto informativo elettronico da cui trarre informazioni su consumo, autonomia, efficienza elettrica etc. Al centro spicca un display da 8" che permette la gestione di ogni aspetto

funzionale ad esclusione della regolazione del condizionamento. Il sistema audio, ottimo, è della JBL.

L'utilizzo dei materiali è variegato attraverso il ricorso alla pelle ed alla plastica. Colpisce, in particolare, il ricorso a componenti in plastica nera lucida contraddistinta da micro brillantini a produrre un effetto non certo comune. Le sedute anteriori sono comode ed avvolgenti. Nella parte posteriore, se non si è più alti di 1.85, ci si sta tranquillamente. Unico neo la linea compatta da coupé che ha ridotto di molto le dimensioni dei finestrini posteriori, per di più oscurati, facendo sì che l'effetto claustrofico sia dietro l'angolo. Altra conseguenza di questa linea è prodotta dal lunotto posteriore, non particolarmente ampio, che limita la visibilità. Ma la presenza della telecamera posteriore rende di fatto innocua tale situazione.

Infine il baule. Lo spazio disponibile non è tra i migliori della categoria: 377 L. Occorre però dire

che le linee delimitanti lo stesso sono molto pulite, permettendo di fatto una buona ed efficace collocazione del bagagliaio. La seduta di guida è abbastanza rialzata. Visibilità ottima seppure occorre prendere confidenza con gli innovativi ingombri di tale estetica. Questione di poco. La guida, sia in città che su percorsi extraurbani, è facile e confortevole. Il propulsore permette di

Modello	C-HR 1.8 Hybrid
Motore	Euro 6
Cilindrata	1.800 cc
Tipologia motore	Termico a benzina + elettrico
Potenza motore	122 cv
Cavalli fiscali	90 KW
Numero cilindri/valvole	4/16
Velocità massima	170 km/h
Cambio Automatico	CVT

Caratteristiche principali



200 cavalli di razza.

TOYOTA GT 86

due anime al servizio del piacere di guida.



scorrere via tranquilli ed in piena silenziosità. Forse solo in autostrada intorno ai 130 Km/h si avverte qualche leggero disturbo esterno. La tenuta è ottima nelle differenti condizioni, aiutati dalla rigidità del telaio e dalle ottime sospensioni che, con l'aggiunta di una cerchiatura da 18", favoriscono eccellenti livelli di comfort.

Il cambio, il tradizionale CVT, garantisce passaggi di marcia impercettibili, in modo dolce e continuo. Ovviamente l'accelerazione non è il suo forte. Spingendo giù il pedale del gas alla rapida risalita dei giri motore non corrisponde un eguale incremento della velocità. Si ha anzi quell'effetto di slittamento tipico degli scooter. Ma considerando l'uso primario che un tassista deve farne in città tale considerazione può tranquillamente essere accantonata. Ricordo comunque che la C-HR, da buona Toyota, permette il settaggio alternativo tra ECO, Sport e Standard. Avendo provato la vettura nel corso della calde giornate di fine maggio occorre affermare la bontà del sistema di climatizzazione, performante ed efficace.

E veniamo ai sistemi di sicurezza, sempre primari nelle nostre valutazioni. E la C-HR non si risparmia in ciò. Tra i più interessanti ed utili citerò il Cruise Control adattivo, il sistema di mantenimento della corsia, quello di controllo degli angoli ciechi, l'avviso pre-collisione con pedoni o autovetture ed il riconoscimento dei

segnali stradali. Tutti messi adeguatamente alla prova con risultati brillanti.

Infine i consumi. Ribadendo per l'ennesima volta che trattasi di esperienze personali senza alcun valore di scientificità, gli esiti sono apparsi molto interessanti. A Milano, nel traffico ragionevolmente scorrevole delle 11 di mattina, siamo arrivati a fare ben 24 Km con un litro. La tecnica è la solita. Dolci in partenza, frenate lunghe e prolungate e soprattutto mantenersi bene in coppia. Per un patito dei consumi si potrebbe anche fare meglio a detrimento però delle legittime velocità di marcia in servizio. Nell'extraurbano i risultati sono stati simili o quasi. Considerate che con questo modello la velocità consentita in funzionalità solo elettrica è aumentata dai 70 km/h ai 90 km/h. In autostrada a 120 abbiamo sfiorato i 20 km/l seppure il tratto provato è risultato molto corto. In conclusione consumi da prima della classe in fatto di efficienza che la rendono una vettura perfetta per il traffico cittadino. In sintesi una autovettura cattiva e grintosa da fuori, tranquilla e confortevole al volante. Un modello, la C-HR, che per il suo successo obbliga ad un'attesa di circa 6 mesi affinché possa arrivare dalla Turchia in cui viene prodotta. Siamo dell'idea che tale attesa meriti di essere vissuta per una proposta Toyota così innovativa ed originale. Soprattutto se si ama essere notati. ■

Dopo l'inebriante esperienza con la Tesla, abbiamo colto l'occasione, grazie alla Toyota, di provare l'ultima versione della GT86, il coupé 2+2 della casa giapponese volto a ricordare che Toyota non è solo ibride. La vettura si presenta compatta e grintosa con un design accattivante senza risultare appariscente. Il logo GT86 è presente un po' ovunque. La proposta corsaiola si sostanzia in una vettura fornita di un 2 litri aspirato, 4 cilindri boxer da 200 cv, di provenienza Subaru con trazione posteriore ed un doveroso differenziale autobloccante Torsen. Una volta seduti ci si rende conto di quanto si sia vicino all'asfalto. Neppure 20 cm. Una posizione di guida comoda e funzionale con in mano un volante dalle dimensioni estremamente ridotte. Interni semplici e puliti tra i quali risalta un display centrale da 4" ed un freno a mano dalle dimensioni inusuali. Posti dietro adatti a bambini o donne non alte, magre e sportive. Ma quello che conta sono le sensazioni di guida. Il primo impatto è con il meraviglioso sound del motore prodotto attraverso due scarichi posteriori da 86cm. Una vera delizia. Dopo pochi chilometri percorsi viene spontaneo attribuire alla vettura due anime ben distinte. Restando sotto i 4000 giri la macchina va via tranquilla. Quasi troppo calma e ritardata nelle reazioni

rispetto alle aspettative. Ma una volta superata la fascia dei giri indicata, si rivela per quello che vuole essere. Un autentico giocattolo da strada concepita per il drifting estremo e per affrontare i percorsi con il giusto entusiasmo di guida. Fornita da cerchi da 17" la tenuta è ottima concedendo solo quella leggera derapata in uscita nel momento in cui si apre il gas in piena curva. In ciò aiutati dal sistema di trazione inserito la cui sensibilità è magnificamente tarata. Se poi si volesse esagerare basta disconnettere il track control e l'ESP ed il divertimento è assicurato. Il volante aiuta con la sua precisione, il cambio manuale, decisamente corto, con la rapidità degli innesti.

È una vettura che invita decisamente a guidare all'estremo ricorrendo ai quasi 8.000 giri concessi. In sintesi. La vettura, avendo poca coppia, non garantisce quelle prestazioni a bassi regimi comparate a modelli sovralimentati, così come i 0-100 in 7,6 sec. testimoniano. Ma se si accetta la logica della doppia anima accennata si conferma una vettura in grado di dare molte soddisfazioni. Il prezzo di attacco di soli 27.000 € la giustifica pienamente come seconda autovettura, seppur conviene ricordare che le dimensioni del bagagliaio, relativamente ampie, si sposano bene per una coppia senza figli. ■



Quel terribile fastidio al basso ventre.

Prostatite ed ipertrofia prostatica. Vi aiutiamo a fare chiarezza.



Oreste Risi
Responsabile dell'Unità operativa dipartimentale di Urodinamica dell'ospedale di Treviglio-Caravaggio dell'ASST Bergamo Ovest.

Nel passato abbiamo già affrontato tematiche legate alla salute con particolare riguardo a patologie tipiche di noi tassisti. Ricorderete certamente l'articolo sulle problematiche del sonno, piuttosto che quello sulle complicanze dovute ad una postura spesso innaturale.

Su questo numero abbiamo deciso di prendere in considerazione un ulteriore disturbo che attanaglia spesso chi è obbligato da esigenze lavorative a restare a lungo seduto in auto: la prostatite.

Per farlo con perizia e professionalità ci siamo rivolti al dott. Oreste Risi, Responsabile dell'Unità operativa dipartimentale di Urodinamica dell'ospedale di Treviglio - Caravaggio dell'ASST Bergamo Ovest.

Dott. Risi, vogliamo innanzitutto spiegare cosa è la prostata e la sua funzione?

Specifichiamo innanzitutto che la prostata è una ghiandola. Estremamente vascolarizzata, è devoluta alla produzione del liquido prostatico che ha la funzione di veicolare lo sperma. Di fatto fa parte dell'apparato genitale maschile. È posta davanti al retto, nei pressi della vescica.

Dovendo ora affrontare le patologie legate a tale ghiandola possiamo produrre un quadro chiaro?

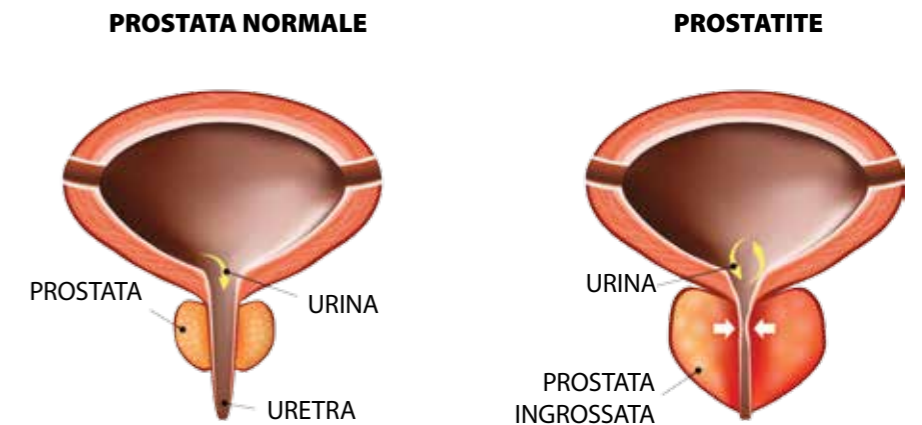
Se restiamo sul generico, si devono suddividere le malattie della prostata in 3 patologie:

- La prostatite infiammatoria
- L'ipertrofia prostatica
- Tumore prostatico

Lasciando da parte i fenomeni tumorali direi però di concentrarci sulle prime due, che risultano anche le più frequenti, soprattutto in considerazione dei lettori cui la rivista è rivolta. Da non dimenticare, infine, la forma più comune: la abatterica.

Ci illustri quindi sulla prostatite infiammatoria. Cause, diagnosi, cure.

Premettiamo che seppur più frequente in soggetti di età avanzata la prostatite non si astiene dal colpire anche i giovani. Può suddividersi in normale, acuta o cronica, che risulta la più frequente. È chiamata batterica in considerazione delle cause che la producono. La prostatite è facile da rilevare in quanto raramente risulta asintomatica. Dovendo appunto parlare dei sintomi viene spontaneo pensare ai forti dolori dell'area pelvica ed al continuo e frequente stimolo alla minzione. I dolori si fanno particolarmente forti al momento di urinare e proseguono nella fase successiva. Nel caso di prostatite acuta i sintomi sono più gravi e comportano a volte anche



continuamente seduti, una dieta errata o l'essere soggetto spesso a vibrazioni nell'area interessata. Per restare in tema di dieta, anticipando una sua probabile domanda, le chiarisco che alimenti che possono favorire tale patologia sono il pane bianco, la carne, l'alcool, il caffè ed i fritti. Naturalmente mi riferisco ad un eccesso di tali voci. Il consiglio è mangiare noci, per i benefici dello zinco in esse contenuto, ed evitare la ritenzione, che presumo possa rappresentare un fenomeno comune tra i tassisti spesso in giro per la città. Di solito s'interviene con antinfiammatori. Mi consenta di consigliare più in generale di fare attività fisica aerobica, che può consistere in passeggiate o nuotate in piscina. Tenendo conto della vostra professione evitare sedili troppo caldi. Sono a conoscenza di cuscini appositamente studiati per allontanare problematiche prostatiche seppure non mi risulta siano mai stati certificati clinicamente.

Lei ha parlato di sintomatologia abbastanza autoesplicante. Ma per essere certi della patologia che tipo di esami sono previsti?

Citerei sicuramente l'esame rettale, l'urinocoltura, l'ecografia e l'esame del PSA. Aggiungerei che è buona norma, superata una certa età, ricorrere a esami diagnostici di questo tipo (PSA) per lo meno a cadenza annuale per monitorare l'integrità, anche funzionale, della prostata.

Prima di concludere potrebbe essere utile trattare a riguardo della ipertrofia prostatica, altra patologia comune a chi ha soprattutto più di 50 anni, ove il 50% è colpito dalla stessa.

Per essere chiari e concisi ribadirei i sintomi considerati per la prostatite. Aggiungerei come complicanze la presenza di sangue nell'urina. Nel caso specifico la terapia si basa su farmaci alfa1-bloccanti o riduttori di volume. In considerazione dell'alta percentuale di soggetti coinvolti, ribadisco l'importanza di uno stile di vita intelligente ed il sottoporsi a test regolari come sopra illustrato. ■

stati febbrili e ritenzione urinaria, nonché nausea e vomito. Le cause possono essere molteplici ma le principali sono la stitichezza, emorroidi (spesso i sintomi sono correlati con problemi del retto), leggere infiammazioni urinarie o una frequente e prolungata attività da ciclista. Infine due parole a proposito della cura. L'intervento si sostanzia sempre in una somministrazione di antibiotici. Solitamente il trattamento varia da 10 giorni a 3 o 4 settimane in funzione di come si presenta e per evitare possibili recidive dell'infiammazione.

Lei aveva accennato anche ad una forma cronica. Cosa cambia nella sintomatologia e nella cura.

In genere si hanno gli stessi sintomi cui aggiungerei disturbi eiaculatori. Per assurdo si percepisce comunque meno dolore e manca ogni manifestazione di febbre. Per la cura si procede sempre agli antibiotici, ovviamente per una durata che può interessare vari mesi. All'occorrenza si può ricorrere agli Alfa-bloccanti per trattare la ritenzione urinaria dovuta all'infiammazione.

Lei ha citato anche la abatterica definendola la più comune. Può spiegarci come regolarci in tal caso? Partiamo dalle cause che la producono. Lo stare

Un corretto stile di vita e di alimentazione aiuta molto la prevenzione.

Guida autonoma: sogno o realtà?



A che punto siamo con le vetture senza conducente? Scopriamolo insieme ad un esperto.



Giacomo Cacciabue, Amministratore Delegato e Direttore Generale di KOSTAL Italia

Nell'ultimo numero di questo nostro Magazine, trattando della Tesla, avevamo sfiorato l'argomento guida autonoma. Ed avevamo anche accennato al fatto che tale questione potesse essere da sola obiettivo di un proprio approfondimento. Qualcuno di voi ci ha scritto a riguardo invitandoci all'analisi dello stato dell'arte. Nel non voler deludere i nostri lettori abbiamo ritenuto di cogliere la palla al balzo e per affrontare in modo esauriente ed esaustivo l'argomento ci siamo rivolti all'ing. Giacomo Cacciabue, attualmente Amministratore Delegato e Direttore Generale di KOSTAL Italia. Una laurea in Ingegneria Meccanica e Specializzazione in Ingegneria dell'autoveicolo, lavora nel settore motociclistico e automobilistico da oltre 25 anni. Ricordiamo, per chi non la conoscesse, che la KOSTAL è una multinazionale tedesca (fatturato 3 miliardi di Euro per 18 mila dipendenti in 20 paesi), leader nel settore della meccatronica per auto, che in oltre 100 anni ha sviluppato innumerevoli brevetti per sistemi di sicurezza e di ausilio alla guida. Oltre 1 auto su 3 prodotte oggi nel mondo, è equipaggiata con sistemi KOSTAL. Da 15 anni ha creato una divisione dedicata ai sistemi di ricarica per vetture ibride ed elettriche.

La tematica della guida autonoma ed assistita sta assumendo sempre più i contorni di una realtà tecnologica presente sulle più recenti autovetture. In quanto elemento innovatore, si tratta di una applicazione ancora di nicchia ma che rischia di divenire, nei prossimi anni, patrimonio comune di buona parte del parco automobilistico mondiale. Prima di addentrarci nell'argomento vogliamo chiarire cosa intendiamo esattamente con guida autonoma ed assistita e presso quali case tale optional è oggi disponibile?

Il processo che ci ha condotto a disquisire di guida autonoma si è sviluppato da vari anni, nel momento in cui la tecnologia digitale è stata applicata ai sistemi di

conduzione e sicurezza delle autovetture. Prima di arrivare al concetto attuale di guida autonoma, occorrerebbe citare tutti quei sistemi di gestione delle situazioni stradali che prescindono dall'intervento umano e ne facilitano l'azione di guida e di salvaguardia da coinvolgimenti incidentali. Basta pensare al cruise control, ora anche adattivo, oppure al sistema di mantenimento automatico della vettura in corsia ed alla frenata autonoma che garantisce la giusta distanza di sicurezza dalla vettura che precede. Ultimamente si parla molto della capacità di parcheggio autonomo della vettura. Tutte queste applicazioni tecnologiche sono state implementate alla luce del concetto di adattamento auto-

matico della macchina alle più comuni circostanze che possono caratterizzare la guida di un moderno veicolo. Fatta questa dovuta premessa, se si impiega il termine guida autonoma ci si riferisce ad una vettura in grado di muoversi nel traffico SENZA l'intervento del guidatore. Occorre però fare una distinzione tra:

- Guida fully autonomous, dove potrebbe addirittura sparire il volante;
- Guida semi autonomous, in cui è garantita la presenza del volante (da definire se poi il guidatore debba essere vigile o meno).

Per comprendere meglio i concetti espressi ed approfondire la funzionalità delle due opzioni, possiamo iniziare a spiegare cosa si intende in concreto per guida semi autonoma e dove siamo al momento in termini di applicazioni sulle autovetture in commercio o in fase di progettazione?

La guida semi autonoma è declinata in modo differente dai numerosi costruttori che la propongono sui loro modelli di punta. Per comprendere realmente cosa significhi occorre appurare lo stato dell'arte in termini di applicazioni concrete sulle autovetture in commercio. Tutte le case dichiarano che la loro vettura si guida quasi da sola. Il punto è proprio il quasi....

Per affrontare la questione in maniera sistematica e scientifica ci si dovrebbe rifare all'elenco degli acronimi utilizzati da Euroncap spiegandone il significato. La stessa Euroncap non ha ancora definito quali di questi (e quando) sono necessari al conseguimento delle 6 (o 7) stelle, in base ai punteggi che ogni sistema conferisce. Fatto ciò, stilare poi l'elenco di chi ha vetture GIA' in vendita e chi le ha ancora in fase di studio o sviluppo. In conclusione possiamo dire che lo spettro del concetto di guida semi autonoma spazia da vetture fornite solo di alcuni dei sistemi citati prima a quei modelli, Tesla in testa ma non solo, capaci tecnologicamente di procedere in modo autonomo sulla strada senza quasi intervento umano. In realtà tale scenario è teorico poiché i sistemi installati, per ovvie ragioni di sicurezza, presuppongono comunque l'utilizzo del volante da parte del guidatore.

Appurato che il concetto di guida semiautonomia, seppur presente oramai presso quasi tutte le case automobilistiche, si caratterizza per contenuti variegati e diversi tra loro, possiamo spendere invece due parole sull'avveniristico concetto di veicolo totalmente autonomo? Sappiamo di vari progetti in corso, come quello della Google car, taxi senza conducente. È questo il nostro futuro? È realistico immaginarlo?

Secondo me, e secondo molte altre persone ben più titolate nel settore automotive, sì. Stabilire quanto velocemente è una bella domanda. Sarà un ingresso graduale e di sicuro non vedremo

circolare auto totalmente autonome prima del 2025, a meno di rari casi isolati. La sostituzione del parco circolante avverrà poi in non meno di 20 anni, su scala globale, a meno di qualche nazione più illuminata sul tema.

Il tutto sarà accompagnato da una rivoluzione culturale che deve iniziare già oggi; la "parte tecnica" è pronta, abbiamo aerei e imbarcazioni che si muovono con l'autopilota. La tecnologia è presente ed è già disponibile a costi abbordabili per il settore auto a costi per di più ragionevoli. Il passo importante sarà quello di una corretta campagna di informazione e di promozione, sia da parte delle case costruttrici, sia da parte delle pubbliche amministrazioni. A mio parere la chiave di volta per il successo dovrà essere la sicurezza, anche se i consumatori saranno attratti dalla comodità. Nel mondo muoiono più di un milione di persone all'anno per incidenti automobilistici, di cui la maggior parte causati dal fattore umano del conducente. Ecco perché l'unica via perseguibile per arrestare questa emorragia di vite ed evitare questa "guerra" è quella della guida autonoma.

Dalle sue parole, per quanto il traguardo sia ancora lontano, pare che il perseguimento dello stesso sia solo una questione di tempo. Ma esistono ostacoli che possano compromettere o rallentare tale percorso?

Naturalmente. La guida autonoma ad oggi ha tre principali ostacoli. Il primo di carattere puramente culturale. Oggi esiste un comprensibile timore ad affidarsi completamente ad una vettura autonoma. Si ritiene che l'imprevisto sia dietro l'angolo e che la tecnologia di bordo, per quanto sofisticata, non possa prevedere tutte le possibili variabili. Inoltre vi è un aspetto strettamente normativo. In un contesto in cui tutte le autovetture risultino a guida autonoma la responsabilità di eventuali incidenti non sarebbe più del guidatore ma della casa costruttrice, che diverrebbe eventualmente lei sottoscrittrice di assicurazioni protettive. Infine aggiungerei una questione di ordine tecnico, perché anche se le vetture hanno TUTTI i componenti necessari per la guida autonoma, non ci sono ancora protocolli e specifiche complete e condivise tra le case costruttrici. In conclusione occorrerà tener conto di un nuovo scenario. Il 2025 è più vicino di quanto possa apparire. Saprà il mondo del trasporto uniformarsi in tempi rapidi e con la necessaria efficacia a questi mutamenti dall'impatto inimmaginabile? Il ruolo del tassista avrà sempre ragione di esistere? Ed il piacere della guida diverrà un ricordo dei tempi andati? Chi vivrà, vedrà.... ■

Le prime auto autonome circolanti le avremo nel 2025. Ci vorranno 20 anni per sostituire il parco circolante.



Sef Car Toyota Milano

Un piccolo contributo per un ambiente migliore.



Abbiamo creato una nuova **ACCETTAZIONE** dedicata ai Tassisti Toyota, con l'obiettivo di garantire un servizio adeguato alle vostre necessità

I PRINCIPALI SERVIZI A VOI OFFERTI SONO:

- **Certificazione TAXI con controllo delle componenti ibride dell'autovettura**
- **Responsabile dedicato e specializzato gamma ibrida**
- **Parcheggio accettazione riservato Taxi**
- **Lavaggio e igienizzazione gratuita al tagliando**
- **Servizio pneumatici con offerte dedicate**
- **Accettazione aperta TUTTO IL SABATO**

Roberto Grassi
Responsabile Servizio Accettazione TAXI
02 39 27 5059

Prenotazione tagliando
02 39 27 5054

Riferimenti vendite linea diretta
02 39 27 5020

Ibrido per tutti

Da gennaio 2008, Sef Car contribuisce a far scoprire a Milano e dintorni l'eccellenza dell'ibrido Toyota. La concessionaria conta due sedi: la prima in Viale de Gasperi (angolo Via Pizzoni) con Showroom e Service, la seconda in Viale Certosa (angolo Via Arimondi), a due passi dal centro, totalmente dedicata al mondo dell'ibrido. In entrambe le sedi potrete ricevere informazioni dettagliate sulle funzionalità dell'intera Gamma, fornite da venditori competenti e continuamente aggiornati, grazie ai corsi tenuti direttamente da Toyota Motor Italia.

Toyota Taxi Center

Sef Car riserva un intero reparto delle vendite ai tassisti, con un listino prezzi dedicato, venditori specializzati e la possibilità di incontri direttamente nelle Associazioni. Sef Car si distingue da anni per la sua collaborazione con i tassisti milanesi, cui è dedicata una linea preferenziale all'interno del Service, per far sì che non si perdano giornate di

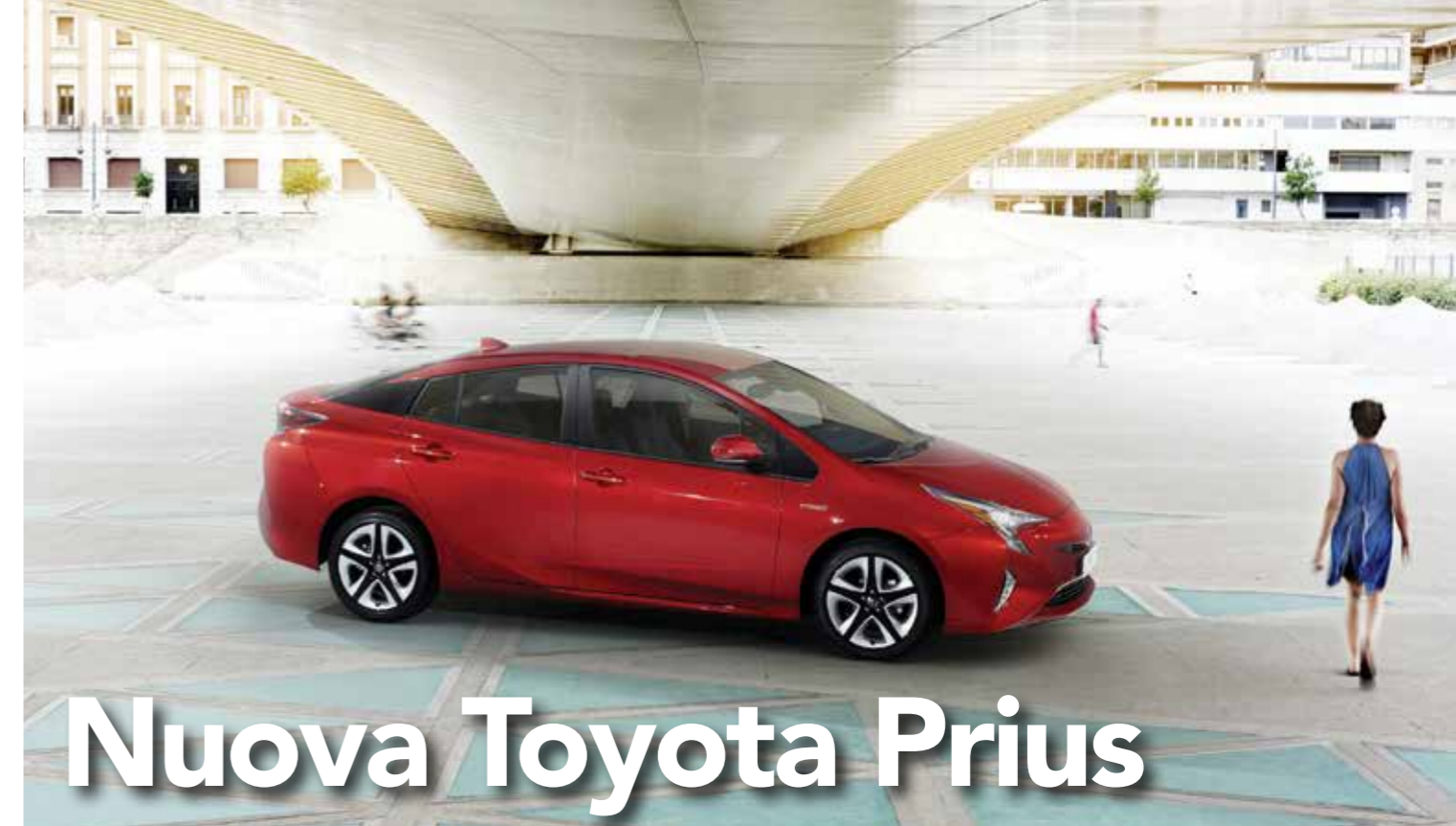
lavoro. Un altro punto forte di Sef Car è la possibilità di prenotare un test-drive gratuito per scoprire, insieme al venditore stesso, le caratteristiche e le potenzialità delle vetture ibride Toyota.

La Gamma

Nelle sedi Sef Car, potrete trovare l'intera Gamma Toyota, ibrida e non: partendo da Aygo, la più piccola, passando per Yaris conventional e hybrid, Auris conventional e hybrid, Prius, Prius+ e Verso, fino ad arrivare a Rav4, lanciato a febbraio anche in versione ibrida. Tutti i test-drive sono gratuiti ed effettuati da professionisti, per garantire che il cliente scenda dall'auto senza dubbi e convinto di aver fatto la scelta giusta. Sef Car offre anche una vasta gamma di veicoli Km 0, auto aziendali e usati multimarca, selezionati e garantiti da Toyota. Le auto selezionate devono passare dei test molto selettivi per entrare a far parte del parco macchine usato.

Post-vendita: il cliente non è mai solo

Tutti i clienti Sef Car, all'occorrenza, potranno rivolgersi al Service che, oltre a fornire ricambi ufficiali Toyota, offre anche l'affidabilità di una manodopera specializzata, tagliandi eseguiti secondo le specifiche Toyota e un servizio di assetto, carrozzeria e pneumatici di livello avanzatissimo. Gli orari del Service permettono anche a chi non ha tempo durante la settimana o in orari di lavoro di usufruire dei propri servizi: da lunedì al sabato, dalle ore 9.00 alle 12.00 e dalle 14.00 alle 18.00. In più vi è una linea telefonica (02 39 27 50 50) e una mail (info@sefcar.it) dedicate. ■



Nuova Toyota Prius

La nuova Prius è: piacere di guida, design unico, performance ibride, tecnologia all'avanguardia.

La quarta generazione di Prius raggiunge livelli di efficienza senza precedenti, capacità dinamiche migliorate grazie alla piattaforma basata sulla nuova architettura TNGA, un'immagine completamente rinnovata che lascia spazio a un'esperienza di guida ricca ed emozionante.

La nuova architettura di progettazione Toyota New Global Architecture (TNGA), ha permesso di abbassare il baricentro di circa 2cm e di sviluppare quindi un'auto dalle dinamiche di guida stupefacenti per la sua categoria, con maggiore stabilità e maneggevolezza rispetto alla precedente generazione.

Prius rappresenta da sempre il simbolo ed il precursore della tecnologia ibrida nel mondo e nel nostro paese.

La Prius è equipaggiata con il sistema Full Hybrid più evoluto al mondo, che unisce alla perfezione una straordinaria efficienza nei consumi (solo 3.0 litri/100 km in ciclo combinato) e un elevatissimo piacere di guida. L'accelerazione è, adesso, più progressiva e silenziosa, grazie anche al lavoro di affinamento teso ad assicurare maggior corrispondenza tra velocità della vettura e regimi del motore. Toyota ha concentrato i propri sforzi per rendere la nuova generazio-

ne di automobili ancora più intuitiva e semplice da guidare. I miglioramenti apportati all'unità motrice hanno permesso di ottenere un aumento dell'efficienza termica, che è oggi pari ad oltre il 40%, e rappresenta la migliore performance al mondo per un motore benzina. Altri componenti del sistema ibrido sono stati resi più compatti e ricollocati per contribuire all'abbassamento del baricentro. La nuova batteria ibrida al nichel-metallo idruro, risulta oggi più compatta e con un'autonomia e tempi di ricarica nettamente migliorati. Le sue linee, distintive e futuristiche, sottolineano il costante progresso tecnologico che questa vettura da sempre rappresenta.

Prestazioni interessanti prodotte da un motore 1.8 CC da 72 kW rendono la Prius piacevole nella guida sia cittadina che extraurbana. Una estrema comodità di seduta, una serie di supporti tecnologici all'avanguardia ed un ampio spazio di carico di 501 dm² estensibile a piacere, la rendono una scelta vincente per ogni tassista. Lanciata per la prima volta sul mercato nel 1997, Prius continua a fissare nuovi standard tecnologici, generazione dopo generazione. ■



Sef Car

MILANO

NUOVO RAV4 **HYBRID**.
POTENZA
ALLO STATO IBRIDO.



POWER RE-DEFINED


IL TEST DRIVE
DELLA VERITÀ

Prenota il tuo test drive

Sede principale Via Pizzoni, 14 ang. Viale De Gasperi
Hybrid Store Viale Certosa, ang. Via Arimondi

cercaci su

