



alta



STIMA



STIMA S.R.L. - Piazza Dante 8/7 - 16021 GENOVA - tel 0107583080 - ALTA GROUP S.P.A. - Via Iris Versari, 36 - 00121 ROMA

ANNO 4 N 3

AUTO USATE GARANTITE CON EASYDRIVE

In un'ottica di sviluppo improntata all'innovazione, abbiamo incontrato l'amministratore delegato della DEEA s.r.l., il dr. Andrea Cantamessa, che, in questi anni, grazie al brand e@sydrive, ha raggiunto una posizione di leadership nell'erogazione di servizi specifici del settore automotive. Oggi DEEA s.r.l., grazie alla conoscenza del settore unitamente alla professionalità del suo management è il punto di riferimento di importanti dealer e costruttori garantendo loro un tangibile incremento, sia nella remunerazione di ogni singola vendita che della fidelizzazione del cliente finale

Buongiorno dott. Cantamessa, può spiegarci come nasce easydrive?

easydrive nasce con l'obiettivo di essere il primo brand italiano specializzato nella creazione e gestione di soluzioni di marketing finalizzate ad incrementare la remunerazione dei dealer e la loro capacità di fidelizzazione dei clienti.

Quali sono le caratteristiche principali dell'offerta?

Oggi easydrive può contare su due linee di business che offrono, ai nostri dealer, la possibilità di distinguersi dalla media del mercato per professionalità ed innovazione. Tali business si concretizzano in due programmi distinti:

il programma "garantito" che nasce con il preciso compito di fare un può di chiarezza, all'interno del settore automotive, sulla corretta applicazione del Codice del Consumo, per tutelare sia gli interessi dell'acquirente di una vettura usata sia quelli dei rivenditori, attraverso un pacchetto di servizi in grado di supportare i nostri dealer nella gestione della garanzia sui veicoli usati ed il programma "protetto" attraverso il quale i dealer possono offrire ai propri clienti un pacchetto assicurativo su furto, incendio e kasko con tariffe particolarmente ridotte e con la possibilità di finanziare i premi assicurativi indipendentemente dal finanziamento legato all'acquisto dell'autovettura.

Dal punto di vista commerciale, come operate sul mercato?

Abbiamo creato una rete commerciale costituita da veri consulenti capaci di formare il dealer sui vari aspetti tecnici e legali connessi alla gestione del cliente e



il dr. Andrea Cantamessa

di supportarlo per un'ottima riuscita di ogni procedura operativa legata ai nostri programmi. Inoltre, grazie al nostro Staff siamo in grado di offrire un supporto di assoluto rilievo ai dealer tramite l'erogazione di una consulenza tecnico-legale in merito alla corretta applicazione del Codice del Consumo come sancito dal Decreto Legislativo n. 206 del 6 settembre 2005. Non da ultimo, organizziamo, in base alle necessità specifiche, dei corsi di formazione/motivazione dei venditori delle concessionarie, finalizzati all'incremento dei volumi ed al miglioramento dell'approccio con il cliente.

Mi pare quindi di capire che la vostra offerta è rivolta solo ai concessionari di auto?

In realtà no, noi lavoriamo in un mercato che potremmo definire "Business to Business to Customer". Il nostro target non è quindi il singolo Cliente ma "i Clienti dei nostri Clienti", intendendo per nostri Clienti i dealer convenzionati al brand easydrive. Tutti i nostri servizi sono pensati per essere acquistati dai clienti dei nostri dealer. Vogliamo essere un punto di riferimento per i clienti ai quali servono innovazione, flessibilità, semplicità ed assoluta chiarezza. Il nostro slogan principale è: "chiedi al tuo concessionario una vettura easydrive"

Allora ci spieghi il perché un cliente dovrebbe scegliere easydrive?

Le vere motivazioni per cui scegliere easydrive possono essere facilmente riassunte in quelli che sono i nostri punti di forza. Il rapporto costi/benefici fa di easydrive la prima società del settore perché, a costo zero, i dealer possono godere di: una consulenza professionale orientata alla massimizzazione dei loro profitti grazie ai prodotti messi a disposizione dalla nostra società, una maggiore soddisfazione del cliente grazie alla qualità del nostro servizio, una ulteriore fidelizzazione del cliente per merito della struttura premiante dei nostri prodotti e minori costi in azienda grazie al tempo di gestione e supporto che il nostro staff dedica direttamente al privato sgravando il personale tecnico della concessionaria, oltre alla formazione, sul prodotto e sulla legislazione, che periodicamente eroghiamo direttamente alla forza vendita di tutti i nostri dealer.

Qual'è il ruolo di Stima s.r.l. nell'ambito dell'offerta easydrive?

Stima è la Società che easydrive ha scelto per effettuare le perizie meccaniche in loco che ci permettono di "diagnosticare" in modo analitico le cause dei guasti occorsi alle vetture dei nostri dealer

Quanto mi racconta mi convince dell'ottimo riscontro che avete sul mercato, ma quali evoluzioni presenta nel vostro settore?

Inesorabilmente, ci sarà un'ulteriore selezione delle società che operano nel nostro settore, sulla base del rapporto costi benefici che queste aziende, come la nostra, sapranno fornire ai dealer.

Tale evoluzione, ovviamente, ci sta avvantaggiando e ci avvantaggerà ulteriormente. Sta a noi non fermare il

segue

Segue dalla prima pagina

continuo processo innovativo per continuare a portare soluzioni ed ottimizzazioni a "casa" dei nostri clienti Dealer.

Non mi resta che chiederle che cosa deve fare un Dealer per entrare a far parte del mondo easydrive?

Semplicissimo, basta contattare il

nostro call center allo 011/5508123 e fissare un appuntamento con un nostro consulente commerciale.

Intervista di P. Bianchi

Il Paddock

domande e risposte su argomenti tecnici proposti dai lettori



Questo mese trattiamo alcune domande sui problemi dell'inquinamento:

Perché l'auto elettrica non riscuote ancora un meritato successo? E cosa sono le "fuel cell"?

L'auto elettrica è ancora al palo perché non si è riusciti a trovare batterie che siano in grado di assicurare una decorosa autonomia, che abbiano un costo industriale accettabile e che non comportino altri problemi ambientali, in luogo di quelli che risolvono. Ma la trazione elettrica è una realtà consolidata, probabile che ci si arrivi però non accumulando l'energia che le serve nelle batterie, ma producendola direttamente a bordo, nelle fuel cell che sono delle batterie elettrochimiche, nelle quali si produce energia elettrica grazie a una reazione chimica fra un carburante (che può essere idrogeno, metano o metanolo) e l'ossigeno dell'aria. Reazione che viene attivata in determinate condizioni di pressione del carburante e a temperatura controllata, in presenza di un catalizzatore (platino) che riveste una membrana in materiale sintetico. È chiaro che se viene utilizzato l'idrogeno, che non contiene carbonio, nel processo non c'è alcuna produzione di CO₂, che è invece presente come sottoprodotto della reazione se si utilizzano metano o metanolo. Ma in quantità sensibilmente inferiori (circa 1/3) rispetto ai motori convenzionali.

Se l'idrogeno è così pulito, perché non è già stato utilizzato?

Intanto, anche l'idrogeno è pulito solo se viene prodotto in maniera pulita. Oggi come oggi la maggior parte dell'idrogeno per impieghi industriali viene prodotto a partire da combustibili fossili e dunque, in termini di accumulo di CO₂ nell'atmosfera, il bilancio complessivo non cambierebbe di molto. Diverso il discorso se si trovasse il modo di produrre idrogeno a prezzi compatibili da fonti energetiche naturali (energia solare, eolica o idroelettrica).

Che cos'è il biodiesel? Non può essere un'alternativa al petrolio?

Il biodiesel è un gasolio realizzato a partire non dal petrolio, ma dall'olio ricavato da diversi semi (colza, soia, girasole), il che offre vantaggi straordinari: il combustibile non contiene zolfo e soprattutto non rilascia CO₂, anche se occorre fare i conti con altri residui della sua combustione. Ma il problema di fondo è un altro: è stato calcolato che, anche dedicando alla sua produzione l'intera superficie coltivabile del nostro Paese, se ne ricaverebbe una quantità sufficiente a coprire circa 1/3 dei nostri consumi. E in compenso resteremmo senza mangiare.

Le norme sulle emissioni introdotte negli ultimi anni, dal catalizzatore in poi, non sono già sufficienti a garantire aria pulita?

Le norme introdotte nell'ultimo decennio sono servite a limitare le sostanze velenose contenute negli scarichi delle automobili, a cominciare dal monossido di carbonio (fortemente tossico) e dagli idrocarburi incombusti (che contengono elementi cancerogeni). Vanno bene dunque per limitare l'eccesso di inquinamento negli ambienti a forte densità di traffico, ma non modificano nulla a livello di ecosistema: per l'ambiente nel suo complesso il problema di fondo è costituito dall'accumulo di anidride carbonica, le cui emissioni sono direttamente proporzionali al carburante consumato.

Invia le tue domande all'indirizzo redazione@agmail.eu

PROMOZIONE 10+10+10

**CARTA SERVIZI "10"
STIMA
+
10 N° DIARIO DI BORDO
+
10 N° ALTA & STIMA**

Acquistando la Carta Servizi
CARTA 10 di Stima
Riceverai compresi nel prezzo
DIARIO di BORDO e
ALTA & STIMA (10 numeri)
un abbonamento di...
convenienza !!!



**SOCCORSO
PREVENTIVI E PERIZIE
GESTIONE SINISTRI
AUTHORITY SULLE
RIPARAZIONI
AUTO SOSTITUTIVA
CRISTALLI
GESTIONE GUASTI MECCANICI
CONSULENZA ASSICURATIVA
CONSULENZA PNEUMATICI
CONSULENZA PERMUTA AUTO**

NON FARTELA SFUGGIRE

Inoltre la richiesta a:
autostima@gruppostima.it
o fax al 06/23326301

**PER LA TUA PUBBLICITA' SU
DIARIO DI BORDO e ALTA & STIMA
CONTATTA LA REDAZIONE**

redazione@agmail.eu

scopri le nostre interessanti proposte di pubblicità "mirata" alle tue liste di spedizione
personalizza la rivista con il tuo logo !

NUOVE TECNICHE

Analisi sui sistemi di illuminazione: dai fari allo xeno ai LED



I **fari** sono tra i tratti distintivi più importanti in un'automobile e, come gli occhi di una persona, comunicano emozioni e sensazioni. E i designer, consapevoli di questa forte capacità comunicativa, danno sfogo a tutta la loro fantasia: fari, sia anteriori che posteriori, dalle foggie più varie, di forma circolare, trapezoidale, a goccia o così allungati da arrivare fino sopra le ruote. Ma, ovviamente, non possono essere ridotti ad un mero esercizio di stile, bensì rappresentano un dispositivo tecnico di fondamentale e spesso trascurata importanza, che in questi ultimi anni sta vivendo una improvvisa spinta innovativa. Vedremo come funzionano e quali sono le caratteristiche dei sistemi di illuminazione tradizionali con lampade ad incandescenza, e di quelli più innovativi, basati sulle lampade allo xeno e sulla tecnologia LED

LE LAMPADINE ALOGENE

Per molti anni, la tecnica dei fari non ha compiuto molti progressi: solo negli anni Cinquanta sono stati sviluppati i proiettori anabbaglianti asimmetrici, che illuminavano maggiormente la parte destra della strada. Un importante passo in avanti si è avuto, in Italia, negli anni Sessanta con le lampadine ad incandescenza alogene, che rimpiazzarono le vecchie lampadine allo iodio: a parità di assorbimento di corrente garantivano una luminosità doppia, anche se erano dotate di un solo filamento. Dopo quarant'anni, sono ancora il sistema di illuminazione più diffuso sulle automobili, oltre ad essere usate anche in molte applicazioni civili.

La struttura di una lampadina alogena è molto semplice: un filamento metallico di tungsteno posto all'interno di un'ampolla di quarzo contenente gas nobili come iodio, kripton e xeno.

Il principio di funzionamento della lampadina ad incandescenza si basa su quello che è noto come effetto

Joule: facendo passare una corrente elettrica nel filamento, questo si riscalda fino a raggiungere la temperatura di circa 2700 °C diventando incandescente, emettendo così la luce. Come si può immaginare, questo sistema di illuminazione non è affatto efficiente: di tutta l'energia che forniamo alla lampadina, ben l'85% viene trasformata in calore, e solo il restante 15% diventa luce. Altro limite delle lampade ad incandescenza è la durata (chi non ha mai fulminato una lampadina "fulminata"?): la vita utile è di circa 1.000 ore.

Gli "occhi" delle automobili sono rimasti, come detto, sostanzialmente immutati per decenni, con i loro pregi e difetti. Eppure sono dispositivi fondamentali per la sicurezza: rendono possibile la guida notturna, nella nebbia, facilitano il riconoscimento dei veicoli, se usate correttamente possono essere un valido strumento di "comunicazione" tra automobilisti (ad esempio per segnalare un pericolo). Se si considera che di notte avvengono il 60% degli incidenti fatali, nonostante un traffico ridotto al 35%, è facile capire l'importanza che risiede nei dispositivi di illuminazione, unica arma contro il buio.

LE LAMPADINE ALLO XENO

A cominciare la rivoluzione sono state le tedesche BMW e Mercedes che all'inizio degli anni Novanta hanno cominciato ad offrire come (costoso) optional le innovative lampade allo xeno. Essa appartiene alla famiglia delle lampade a scarica di gas: un bulbo di vetro che contiene un gas, in questo caso appunto lo xeno e piccole quantità di mercurio, e due elettrodi di tungsteno anziché il filamento.

Concettualmente, assomigliano molto alle classiche lampade al neon. Tra gli elettrodi viene generato un arco elettrico, lungo pochi millimetri per focalizzare con precisione la luce; il mercurio è richiesto per la fase iniziale di accensione, ma è usato in quantità

sempre minori a causa della sua tossicità.

Per innescare l'arco, la normale tensione di 12 Volt fornita dalla batteria dell'automobile non è sufficiente, poiché servono tensioni dell'ordine di migliaia di Volt (15-20 mila): per questo, è necessario un circuito elevatore di tensione per fornire alla lampada la tensione adeguata. Ciò rende, di fatto, impraticabile il montaggio di lampade allo xeno "after-market" su autovetture in cui il sistema non sia stato predisposto dall'origine. La luce emessa da una lampada allo xeno ha una tonalità molto chiara, simile alla luce del Sole, ed il fascio di luce risulta più largo e profondo (100 metri contro i 60 di una lampada alogena) rispetto ad un proiettore tradizionale. Inoltre, hanno una durata tale da non richiedere alcuna manutenzione durante la vita dell'automobile: attualmente un proiettore allo xeno ha una durata di circa 2.500 ore, quando mediamente le luci di una vettura sono in funzione per 1.500 ore.

All'inizio i proiettori allo xeno sono stati applicati alla sola luce anabbagliante, per poi diffondersi anche alle luci abbaglianti: il cosiddetto proiettore bi-xeno. Il passaggio tra le due modalità di illuminazione avviene tramite una calotta (ad esempio comandata da un dispositivo elettromagnetico), che permette di variare l'altezza del fascio luminoso. Sia le lampade alle xeno che quelle alogene possono essere dotate di una serie di dispositivi che "guidano" il fascio luminoso: livellamento dinamico e automatico per evitare di abbagliare i conducenti dalla direzione opposta e sistema di sterzata (cornering) per illuminare meglio l'interno delle curve.

Nel caso di proiettori allo xeno (per cui ricordiamo che le normative prescrivono anche l'obbligo di installazione di un sistema di pulizia del proiettore), il livellamento automatico e dinamico (che sostituisce quello manuale tramite il

regolatore posto sul quadro strumenti) è espressamente richiesto dalle normative di omologazione di molti Paesi: una serie di sensori montati sugli assali anteriore e posteriore "legge" le variazioni dell'assetto del veicolo dovuti ad accelerazioni, frenate ed al carico statico, e regola continuamente, tramite attuatori, l'inclinazione del fascio, mantenendolo sempre in condizione ottimale. Il sistema di sterzata può essere realizzato tramite una lampada supplementare ellissoidale montata con un certo angolo, fisso nei casi più semplici o orientabile dinamicamente per quelli più complessi (in genere tra i 15° e i 35°), rispetto alla direzione di viaggio, e controllata via software. L'orientamento dinamico, presente sulle lampade allo xeno più complesse, consente di adattare la distribuzione di luce a differenti condizioni di guida (città, campagna, autostrada, traffico), per la guida a destra e a sinistra. Ad esempio, la guida in città richiede un fascio luminoso ampio e simmetrico, mentre in autostrada è preferibile avere un fascio più profondo.

Ma tutta questa tecnologia ha un costo (e salato): in caso di danneggiamento, un proiettore allo xeno non si può aggiustare e la sua sostituzione può costare centinaia di euro, se non migliaia per il modelli top di gamma.

I PROIETTORI A LED

L'ultima frontiera dell'illuminotecnica, non solo nel campo automobilistico ma anche in quello civile e industriale, è costituita dai proiettori a LED. Il LED è l'acronimo di Light Emitting Diode, cioè Diodo ad Emissione di Luce. Ma cosa è un diodo? E' un componente elettronico costituito da un sottile strato materiale semiconduttore e dotato di un polo positivo e uno negativo. La sua caratteristica è quella di comportarsi come una sorta di "rubinetto": infatti consente il passaggio di corrente in una sola direzione, dal polo negativo a quello positivo, e di bloccarla nell'altra.

Quando viene alimentato da una corrente, gli elettroni si muovono attraverso il materiale semiconduttore e durante il salto dal polo negativo a quello positivo, alcuni di loro "perdono" energia (in gergo si dice che cadono in uno stato energetico inferiore). La luce che emette il LED è proprio questa porzione di energia mancante, con un fascio estremamente collimato

e molto concentrato in un solo punto. Utilizzando diversi semiconduttori, si ottengono una grande varietà di colori. Rispetto ad una tradizionale lampada ad incandescenza, i LED offrono molteplici vantaggi: elevata affidabilità, lunga durata (fino a 100 volte di più), elevata efficienza e luminosità (quattro volte maggiore di quella delle lampade ad incandescenza e fluorescenza), basso consumo, miniaturizzazione, insensibilità a sollecitazioni meccaniche (non c'è un filamento incandescente), assenza di un complesso circuito di alimentazione (necessario per le lampade allo xeno). Tutte caratteristiche che ne hanno decretato il successo prima nell'elettronica (le varie spie colorate degli apparecchi elettronici che abbiamo in casa) e ora anche nel mondo dell'automobile. La prima applicazione su una vettura è di dieci anni fa, e non fu su una tedesca, come si è spesso portati ad immaginare, ma sull'italianissima Maserati 3200 GT: per lei, Giugiaro disegnò, come proiettori posteriori, due inconfondibili boomerang tempestati da piccoli punti di luce rossi. Negli ultimi anni, la diffusione delle luci a LED non riguarda solo le supercar, ma anche normali berline di classe media e compatte.

L'utilizzo dei LED per le luci posteriori ha anche importanti risvolti per la sicurezza: un LED, infatti, è capace di accendersi completamente in un millesimo di secondo, contro i 200 necessari ad una lampadina ad incandescenza. Ciò significa che seguendo una vettura dotata di stop a LED che effettua una brusca frenata, si può contare su qualche metro in più per fermarsi (circa 7 m a 130 km/h): la differenza tra un tamponamento e uno spavento. I primi LED sviluppati per le automobili non fornivano sufficiente energia per poter essere impiegati come fari anteriori e venivano limitati ai fanali posteriori, ma i recenti sviluppi di questa tecnologia stanno consentendo una migrazione verso il frontale delle auto. E i designer ringraziano: non più vincolati dagli ingombri delle lampade e delle parabole dei tradizionali proiettori alogeni o allo xeno, essi possono sfruttare la compattezza e facilità di installazione dei



LED per tracciare carrozzerie con linee più ardite. Come ulteriore contributo alla sicurezza, anche nell'improbabile caso di danneggiamento di un LED, la funzionalità di tutto il proiettore non risulta compromessa.

Per molte Case, Audi in testa, sono diventati un tratto distintivo ed una strategia di marketing: una sottile catena di minuscole luci, con un andamento ora rettilineo, ora sinuoso, ora a formare semplici figure geometriche, luminose e visibili anche in pieno giorno. Quest'ultima caratteristica rende i LED particolarmente indicati come soluzione per le luci diurne, che diverranno obbligatorie a partire dal 2010 su tutti i nuovi modelli. Luci che non serviranno ad illuminare la strada, ma solo a rendere il veicolo più visibile. Il LED, versatile, ma soprattutto dotato di una elevata efficienza che rende praticamente trascurabile l'assorbimento di energia elettrica (e quindi l'aumento del consumo), ben si adatta a questo scopo.

Proiettori a LED possono replicare le funzioni di sterzata del fascio luminoso, in maniera molto semplice, senza bisogno di complessi sistemi meccanici. Utilizzando una griglia di LED fissati ad un circuito, si possono attivare individualmente i LED necessari per distribuire la luce nella direzione voluta e in tempo reale, oppure tutti insieme per illuminare un'ampia area di fronte al veicolo. Grazie ad una luce molto simile a quella del Sole, i guidatori hanno una migliore percezione della strada e degli ostacoli presenti. L'invasione dei LED sembra non fermarsi all'esterno delle automobili. Vari studi mostrano come le luci abbiano un impatto diretto sullo stato d'animo delle persone: la mancanza di luce, porta a minori motivazioni e prestazioni. Per questa ragione, una appropriata illuminazione dell'abitacolo può rendere più sicuri gli occupanti. La Mercedes Classe E è stata tra le prime vetture a sfruttare questi concetti: LED installati sulle portiere, nella zona dei piedi o nello specchietto retrovisore, generano una piacevole illuminazione diffusa che rende più sicura la guida notturna.

IL FUTURO

In un futuro ormai molto vicini, i fari, moderne torce, saranno affiancati da altri innovativi dispositivi, come le telecamere ad infrarosso, per rendere sempre più sicura la guida in tutte le condizioni ambientali: l'augurio è che queste nuove tecnologie, giocoforza appannaggio delle vetture di lusso al principio, possano diffondersi al più presto su una gamma di vetture più ampia possibile.

L'AUTO CHE VERRA'

2009

**LE PRINCIPALI
NOVITA' DEI
PROSSIMI MESI**

MAGGIO

*Audi A4 Allroad
Chevrolet Cruze
Aston Martin Vant. V 12*

GIUGNO

*Lotus Evora
Aston martin DBS Vol.
Brilliance BS4 Wagon*

LUGLIO

*Hyundai i20 3P
Audi A5 Sportback
Cadillac CTS SW*

AGOSTO

*Saab 9.3 X
Lexus IS 250C
Infiniti G37 cabrio
Lamborghini Murcièlago
Cadillac CTS Coupè*

SETTEMBRE

*Alfa Romeo Milano
BMW X1
DR dr1
Nissan Cube
Skoda Yeti
Honda CR-Z
Ferrari F430
Audi A8
Fiat Doblò*

OTTOBRE

*Brilliance BS2
Mazda 3 MPS
Seat Exeo SW
Audi Q7
Kia Cee'd
BMW 760i*

NOVEMBRE

*BMW x6 Active Hybrid
Chevrolet Camaro
Saab 9.5
Porche 911*

Arriva la «Nano» di casa Tata



Rivoluzione «low cost» per l'auto, in India costerà 1.750 euro e sarà l'auto meno cara del mondo. Pronta anche la versione occidentale.

Una rivoluzione quella della Nano che ricorda il successo della Vespa e della Fiat 500 nell'Italia degli anni Cinquanta. Tre versioni: una base e due modelli di lusso dotati di aria condizionata. Il prezzo d'attacco è stato fissato in 100 mila rupie, circa 1.750 euro. La Nano offre una buona abitabilità a quattro passeggeri e ha un basso impatto ambientale.

GINEVRA - Finalmente arriva davvero sul mercato l'auto meno cara del mondo. Dal 23 marzo la Nano, la sfida di Ratan Tata ai giganti dell'automobile, è in vendita sul mercato indiano. Per il suo debutto è stata scelta Mumbai, la capitale dell'impero industriale del magnate indiano. In pratica va sul mercato giusto un anno dopo lo scalpore suscitato al Salone di Ginevra del 2008, dove venne fatta debuttare in anteprima mondiale. Il prezzo in India della Nano (motore bicilindrico di 624 cc) è stato fissato in 100 mila rupie (circa 1750 euro), ma la qualità tecnologia, la sicurezza, i dettagli della Nano originale non ne fanno un modello da poter essere esportato in mercati automobilistici maturi come quelli europei.

VERSIONE OCCIDENTALE - Per questo, mister Tata, al Salone di Ginevra 2009 ha portato la versione occidentale della city car. Si chiama Nano Europa e al di là della linea non ha molto a che fare con la Nano fatta per gli indiani. A partire dal prezzo: 5.000 euro, due volte e mezzo quello dell'originale. Per quale ragione? La versione occidentale della super low cost è stata sottoposta a un trapianto di tecnologia, sistemi anti inquinanti e componenti per adeguarla allo standard di sicurezza europeo e per farla debuttare nel Vecchio Continente (quasi certo anche l'esordio in Italia) tra la fine del 2010 e il 2011, come annunciato da mister Tata.

LINEE E INTERNI - Lunga 329 cm, la Tata Nano Europa punta ad offrire più spazio all'interno di quanto si possa pensare vedendola da fuori e grazie al passo leggermente più lungo (229 cm), alle quattro portiere ben dimensionate, l'obiettivo è sostanzialmente riuscito perché l'abitabilità interna e l'accesso all'abitacolo non danno problemi. Rispetto alla versione in vendita in India, gli interni sono stati ridisegnati, con linee più sinuose e finiture migliori, a cominciare dai montanti che nella Nano Europa sono rivestiti. La prima impressione, tuttavia, è che ci sia ancora una decisa differenza tra la qualità dei materiali usati da Tata Motors e quelli dei prodotti low cost occidentali. Resta comunque la provocazione automobilistica dell'auto meno cara del mondo e la scommessa vinta dall'imprenditore indiano nel raggiungere l'obiettivo non facile che si era prefisso. Per quanto riguarda, invece, la critica ai materiali non si deve dimenticare che anche le vetture costruite in Corea e nell'est Europa fino a un paio di decenni or sono non brillavano per le finiture e i rivestimenti mentre oggi la qualità di questi modelli è cresciuta moltissimo. D'altronde, dice il magnate Tata, «in primo luogo vogliamo servire il mercato indiano e vendere nel paese da 500 mila a un milione di Nano all'anno». Sarà il severo banco di prova per poi avere successo sui mercati americano ed europeo.

fonte corriere.it

CAMBIO AL TIMONE

Cambio di guardia alla guida di Alta Commerciale.

Il dottor Nicola Fertonani è diventato Amministratore delegato di Easycom Group, Società partecipata da Alta Commerciale e con sede a Torino, che è stata ampiamente presentata all'evento augurale di fine anno al ristorante "La Marina" di Genova.

In sua sostituzione nel CDA di Alta Commerciale potrebbe entrare Marco Sangiorgi, Socio fondatore di alta Group, al quale è stato proposto un incarico con impegno immediato.

Il passaggio del dott. Fertonani da Alta commerciale ad Easycom Group è stato deciso per garantire un più rapido sviluppo commerciale grazie alla partnership con Easycom S.r.l., Società che opera nel settore da diversi anni e che può fornire un'importante supporto, sia logistico che di risorse umane.



Nicola Fertonani

ULTIMI DAL CDA

Il progetto relativo all'acquisizione di una Società di assicurazioni, sta subendo un importante cambio di rotta: La partecipazione del 20% in B&C detenuta fiduciarmente da Roberto Marino in attesa di sviluppi, vale a dire l'acquisizione maggioritaria o totale o perlomeno più consistente che consentisse la gestione dell'agenzia di Via Brigate Bisagno in Genova sta per essere venduta allo stesso prezzo di acquisto. Si sta valutando al contempo di creare una società specializzata in ambito assicurativo. Gli amministratori propendono per una società di brokeraggio che, come dettato da una

recente circolare ministeriale, può interagire sia con gli agenti che con altri brokers e soprattutto può avere dei collaboratori inquadrati nel quadro E del RUI, lo speciale registro degli intermediari assicurativi tenuto dall'ISVAP, l'organo di controllo delle assicurazioni.

Il dott. Ruggieri sta preparando le pratiche per ottenere la licenza di commercio di Autoteam che diventerà così Alta Motor, Società specializzata nel commercio di veicoli. Sta per nascere anche Alta Rent società che sarà specializzata nel fleet e nel rent come partner di società del settore, con l'acquisizione di alcune commesse.

Il CDA di Alta Group è stato modificato con l'inserimento di Massimo Tosetti e Stefano Bruschetta in sostituzione di Carlo Del Secco e Paolo De Angelis.



FINALMENTE IN LINEA IL SITO UFFICIALE

Siamo lieti di informare tutti i Soci, Investitori e Partners, che il sito ufficiale di Alta Group è finalmente in linea.

Si tratta di una prima bozza che farà da apripista ai siti delle Società controllate. Com'è ovvio che sia, in questo primo periodo di pubblicazione subirà delle modifiche, sia strutturali che nei contenuti, per adattarlo alle esigenze societarie e per questo motivo potrebbe essere a tratti non visibile.

Abbiamo pensato ad una vetrina semplice ed elegante. Poche pagine dedicate alla Società ed alcune sezioni di interesse pubblico dove saranno pubblicate tutte le notizie su eventi e novità, oltre al link che condurrà al blog che rimarrà comunque attivo e ad accesso riservato ai soli Soci.

L'obiettivo principale è stato quello di creare una sorta di "navigatore" online



per traghettare i visitatori verso i siti commerciali del gruppo dove sarà possibile conoscere i prodotti ed i servizi venduti. Il lavoro è stato sviluppato dal team di Alta Immagine, il quale sta sviluppando anche i siti di Alta Commerciale ed Easycom Group.

Invitiamo tutti i Soci a dare un giudizio in merito al lavoro svolto, sono inoltre graditi consigli e critiche "costruttive".

ad Alta voce... la parola ai Soci

Diamo spazio alla voce dei Soci ! Idee, consigli, critiche, tutto può essere utile per crescere nell'ambito di un progetto ambizioso che ha bisogno del contributo di ognuno di voi. Inviare le vostre lettere in redazione, saranno girate alla persona direttamente interessata

che si impegnerà a rispondervi. Le lettere più interessanti saranno pubblicate in questa rubrica (ed eventualmente la relativa risposta) Potete indirizzare le vostre lettere al seguente indirizzo:

redazione@agmail.eu
associarsi è bello... parteciparvi è meglio !!!

è nato qualcosa tra noi...



iscriviti al blog di Altagroup.it

Il Socio del mese

VITO SANTACESARIA

Intervista di Paolo Bianchi

E' la volta di intervistare una persona davvero speciale e, per chi conosce Vito, sa di che cosa sto parlando... Mi piace definirlo un vero e proprio "personaggio", nel senso buono del termine naturalmente:

Ciao Vito, nell'occasione in cui ci siamo conosciuti mi hai fatto subito una grande impressione, non so se più per la tua solarità oppure per il modo di interfacciarti con gli altri che oserei definire un po' folcloristico...

Mah, forse potrebbe essere il mio più grande pregio, mi "accendo" subito, a volte perdendo anche un po' di autocontrollo, ma sempre con il sorriso e soprattutto non porto assolutamente rancore, chiunque sia il mio interlocutore.

Inoltre leggo sulla tua scheda personale che appartieni alla leva del 1947, complimenti davvero !

62 anni, ci tengo a farlo notare ! Ciò che più conta è però arrivarci in armonia con sè stessi. In passato ho sempre mirato a mantenere un ottimo rapporto con gli altri, spesso con eccessiva tolleranza e accettando dei compromessi, ovviamente cercando di salvare principi e dignità. Tutto ciò mi ha permesso di poter guardare con fiducia al futuro grazie alla speranza di aver lasciato comunque un buon ricordo, sia nella vita privata che nel lavoro.

Parliamo prima del tuo lavoro

Ho iniziato giovanissimo, dopo aver conseguito il diploma al liceo scientifico, come rappresentante di una nota ditta di registratori di cassa, per poi entrare in Ras Assicurazioni mentre ancora frequentavo l'università di lettere che ho abbandonato dopo il primo biennio. Lavoravo nel ramo della nautica e questo ha acceso in me una grande passione per le barche, ma dopo 23 anni sono stato assegnato anche al ramo auto e qui ho avuto occasione di conoscere Roberto Marino e la Stima. Nel 2000 ci siamo messi in società fondando la Stima S.r.l. Il resto è storia odierna.

Nell'ambito della tua vita professionale, hai un ricordo simpatico da raccontare ?

Sinceramente non ho particolari ricordi che mi fanno sorridere, ma una cosa che mi ha sempre stupito posso raccontarla: a distanza di anni ho ritrovato sulla mia strada persone



conosciute molto tempo prima e che mai avrei pensato di rivedere. Riallacciandomi a quanto ho detto prima, scopri quanto è importante mantenere buoni rapporti con gli altri e, ancora più importante, mantenerli chiari e trasparenti. Perché le persone si incontrano quasi sempre una seconda volta ed è necessario poterle guardare in faccia senza alcun timore.

Fra i tuoi interessi parli di "auto in generale", cioè ?

Quella per tutto ciò che è su ruote e spinta da un motore è una vera e propria malattia più che una passione, che si è accesa fin da quando ero un ragazzino guidando il trattore e la moto di mio nonno o l'auto di mio padre. Uno dei miei hobby principali era quello di trovare delle vetture "vecchie" nelle cascine e nei garages del Nord Italia, che acquistavo per poche lire e riordinavo completamente con l'aiuto di amici, ma non con l'obiettivo di rivenderle. Le più belle le ho tenute come auto personali. Ricordo, tra le molte altre, una splendida Lancia Flavia che ho guidato con orgoglio fino a quando mi è stata distrutta in un incidente in autostrada, che rimpianti...

Auto a parte, quali sono i tuoi interessi?

Non ho mai praticato molto sport, solo un po' di sci alpino ma ho smesso da tempo. Quando ho del tempo libero parto alla volta di Città, principalmente del Nord Italia, una visita breve e via, di ritorno a casa. Poi seguo molto i documentari in TV, sono appassionato di film Western e storia americana, in particolare della colonizzazione dei territori degli indiani d'America. Amo il mare e le barche oltre all'orticoltura poichè in passato, tra i miei hobbies più appassionati, coltivavo grandi

LA SCHEDA

Data di nascita
7 giugno 1947

Studio
Liceo Scientifico

Famiglia
coniugato, padre e nonno

Hobby / Interessi
Auto e moto in generale, Sci Alpino, formula1, rally, documentari, viaggi, barche

quantità di verdure ed ortaggi che poi regalavo ad amici e parenti, una passione che ho ereditato da mio nonno e che per adesso ho messo da parte, ma conto di riprenderla in futuro.

Magari quando sarai in pensione?

Certamente ! Anzi comincio a pensarci seriamente. Credo che nella vita arrivi per tutti il momento in cui sia doveroso "togliersi dalle scatole", insomma bisogna farsi da parte e lasciare le redini ai nostri successori altrimenti si rischia di dare fastidio, non trovi ?

Beh, dipende dalla qualità del lavoro svolto fino a quel momento e da chi sarà il successore... quindi non hai più progetti o sogni per il futuro?

Tutt'altro, desidero sviluppare al meglio il progetto Alta Group, sarebbe una grande soddisfazione personale prima di "lasciare". Per quanto riguarda i sogni, mi piacerebbe vedere un mondo meno litigioso e, credimi, non è la solita retorica.

Credo sia impossibile descrivere la vitalità che il nostro intervistato ha avuto durante questa chiacchierata, ma chi lo conosce bene potrà certamente immaginarlo... Che altro aggiungere se non un pensiero che credo sia condiviso da tutti i Soci di Alta Group: caro Vito, speriamo di averti ancora a lungo "in mezzo alle scatole"



Vito "al lavoro" durante l'evento degli auguri al ristorante "La Marina" di Genova

ACCENDI I RIFLETTORI SULLA TUA AZIENDA

Laziendale
Logo ★★★★★

Una Società moderna e dinamica punta anche sulla propria immagine,
ad esempio con un logo che rispecchia il carattere dell'azienda...

sito internet

...un sito internet semplice ed elegante...

c@stelle di posta
con dominio personalizzato

Carta Intestata
A&B

Biglietti
da visita

ed adeguati mezzi di comunicazione personalizzati !

SPECIALISTI ANCHE NEL RINNOVO DI LOGHI E SITI PREESISTENTI

**il tutto può costarti molto meno di quanto pensi
ma farti guadagnare molto di più !**

(e farti risparmiare centinaia di euro all'anno)

per non restare un punto sfuocato del panorama commerciale
contattaci immediatamente ! PREVENTIVI GRATUITI

info@altaimmagine.it - www.altaimmagine.it

con

alta
Immagine

il tuo business vola !

Alta Immagine è un brand di Alta Commerciale S.r.l.