

AUTO & MOTORI



ALBERTO CAPROTTI

Meno incidenti (calati del 2,4%) ma più morti (+2,7%): è la fotografia - per certi versi contraddittoria - di quanto accaduto nel 2017 sulle strade italiane. Un bilancio ancora drammatico nei numeri (1.710 le vittime di incidenti) e condizionato in maniera determinante dall'eccessiva velocità e dalla distrazione per l'uso dei cellulari mentre si guida, ma che non può cancellare i sostanziali progressi ottenuti grazie alla tecnologia dei sistemi di sicurezza delle vetture.

Con l'avvento dell'elettronica e la miniaturizzazione dei suoi componenti, la tecnica automobilistica ha assunto il ruolo di assistente e di controllore di una guida sempre più corretta. Insomma, è passata dal ruolo di "servo" (servofreno, servosterzo) a quello di "copilota" a fianco di chi sta al volante. Siamo ormai nell'era della tecnologia ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) in grado di rilevare la presenza di determinati oggetti, di eseguire una classificazione di base, di segnalare al conducente eventuali condizioni pericolose della strada, di monitorare i punti ciechi, di assistere nel cambio di corsia, di controllare il grado di attenzione alla guida dell'automobilista. Questi dispositivi, oltre ad informare il conducente in caso di allarme, garantendo maggior sicurezza dimezzando drasticamente gli errori alla guida, intervengono anche come leva di risparmio sui consumi di carburante e sulla riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti, oltre che sull'aumento del comfort di viaggio, quindi della vita di tutti i giorni, buona parte della quale ormai passata all'interno di un'automobile.

Il livello di sicurezza medio varia da Paese a Paese. Secondo un'analisi condotta da Bosch, in Belgio e nei Paesi Bassi il 39% delle auto nuove, la percentuale più alta in Europa, dispone di un sistema di frenata di emergenza automatico. In Italia c'è ancora margine di miglioramento per quanto riguarda i sistemi di assistenza alla guida rispetto agli altri Paesi analizzati. Ciononostante, il 18% delle auto nuove immatricolate nel 2016 in Italia disponeva comunque almeno di un sistema di segnalazione di cambio corsia a bordo.

In questi giorni la Commissione Europea ha diffuso il terzo e ultimo aggiornamento relativo all'iniziativa Europe On the Move, dedicata alla mobilità e ai trasporti. L'obiettivo è quello di migliorare drasticamente la sicurezza sulle strade e per questo è prevista la possi-

La mortalità resta alta ma gli incidenti diminuiscono: la tecnologia dei sistemi di protezione a bordo delle vetture continua a progredire E il futuro è incoraggiante

Secondo una ricerca dell'ente della sicurezza stradale americano una vettura "datata" è fino al 50% più pericolosa di una nuova

Oggi l'automobile è un posto sicuro

bilità di introdurre una serie di dispositivi obbligatori sui veicoli di nuova immatricolazione. Sulle auto dovranno essere di serie in totale 11 sistemi, tra cui la frenata automatica, il controllo della stanchezza e della distrazione del guidatore, il controllo automatico della velocità con riconoscimento dei segnali stradali e il mantenimento della corsia, oltre a quelli già esistenti. A questi dovrebbero aggiungersi con tempi più lunghi (da 5 a 7 anni dall'approvazione) altri sistemi di sicurezza estesi anche ai veicoli commerciali e ai mezzi pesanti. La normativa dovrà essere approvata dal Parlamento e dal Consiglio e in seguito serviranno tre anni per l'entrata in vigore. L'obiettivo complessivo è quello di dimezzare i morti sulle strade tra il 2020 e il 2030, fino all'ambizioso azzeramento del dato nel 2050.

Determinante comunque resta l'età media del parco circolante: secondo uno studio dell'americana NHTSA (l'ente di sicurezza stradale statunitense), esiste una differenza di "perico-

losità" media tra una vettura nuova ed una anziana quantificabile circa al 23%. Delle circa 50 mila persone coinvolte in incidenti mortali



li prese in esame dallo studio, 27 su 100 sono decedute se a bordo di auto di età compresa tra 0 e 3 anni. La percentuale sale a 33% per le auto fra 4 e 7 anni, per arrivare al picco del 50% fra le auto più vecchie di 18 anni. Affermare dunque che - compatibilmente con il proprio budget - i soldi meglio spesi sono quelli nella sicurezza, può essere ovvio ma sempre importante da ricordare.

Anche le prospettive sono incoraggianti. Gli ADAS attuali sono i tasselli importanti della mobilità del futuro che, grazie a sistemi di connessione internet, consentirà tra pochi anni di far dialogare milioni di veicoli tra loro per una mobilità sostenibile, sempre più sicura,

sempre più efficiente, sempre più rispettosa dell'ambiente.

Ma tornando al cuore del problema, la sicurezza delle automobili continua e continuerà a dipendere in maniera determinante dal comportamento di chi sta al volante. Ridurre la velocità e bandire completamente l'uso dei telefoni in auto in assenza di un impianto vivavoce dovrebbe essere la regola. Il rischio legato all'utilizzo degli smartphone per chattare o leggere messaggi sembra invece non essere percepito adeguatamente dagli automobilisti. Al riguardo Santo Puccia, primo dirigente della Polizia di Stato, Dipartimento della Pubblica Sicurezza, Servizio Polizia Stradale, sottolinea: «Tutti sanno che andare contromano in autostrada è un pericolo mortale, in pochi capiscono che usare il telefonino per mandare un sms o controllare l'e-mail è come guidare bendati, per questo servirebbero sanzioni più pesanti, a scopo educativo, per far percepire la pericolosità di queste condotte».

È il caso di ricordare che oggi per la guida con il telefonino in mano è prevista la sanzione di 161 euro e la perdita di 5 punti della patente. Solo in caso di recidiva entro due anni, cioè di ripetizione della stessa infrazione, scatta la sospensione della licenza di guida da uno a tre mesi. Purtroppo invece nel luglio scorso dalla proposta di modifica dell'articolo 173 del Codice della Strada è stata cancellata la sanzione di sospensione della patente per chi usa il cellulare alla guida prevista nel provvedimento discusso alla Commissione Trasporti della Camera. Una scelta incomprensibile, che non aiuta ad arginare il problema.

Trent'anni di cintura, l'obbligo che vale la vita

L'11 aprile del 1988 arrivava in Gazzetta Ufficiale il decreto che disciplinava, a partire poi dal 26 aprile successivo, l'obbligatorietà delle cinture di sicurezza nelle auto degli italiani. Entrava così in vigore la legge 111 del 18 marzo 1988 che introduceva anche nel nostro Paese l'obbligo di installare e di usare le cinture di sicurezza di tipo omologato a bordo dei veicoli.

In effetti l'applicazione del decreto attuativo lasciò allora ancora 12 mesi di tempo per adeguare tutte le auto immatricolate dopo il primo gennaio 1978, in quanto la scadenza definitiva venne fissata dall'allora ministro dei Trasporti Giorgio Santuz, come previsto dalle norme, per il 27 aprile del 1989. La loro introduzione ha fornito un importante contri-

buto al miglioramento della sicurezza sulle strade, visto che è stato calcolato che da sole - senza l'aiuto aggiuntivo degli airbag - hanno negli anni salvato il 27%-28% delle persone coinvolte in incidenti altrimenti mortali.

L'invenzione delle cinture di sicurezza invece di anni ne compie 60, ed è merito dell'impegno di Volvo che, appunto nel 1958, fece sviluppare all'ex ingegnere aeronautico Nils Bohlin il primo modello a tre punti, ma anche ad un progetto della Vattenfall, la compagnia elettrica nazionale svedese, che fece progettare e utilizzare le cinture diagonali per proteggere i suoi dipendenti. Come riferisce il magazine statunitense Road and Track, Vattenfall aveva in quel periodo un grosso problema, cioè il tasso di mor-

talità della sua forza lavoro a causa di incidenti automobilistici.

A quel tempo la compagnia disponeva di 1.500 veicoli gestiti direttamente e i dipendenti ne usavano altri 15.000 personali. Il compito di rendere più sicure le vetture dei dipendenti venne affidato a due ingegneri della compagnia elettrica, Bengt Odelgard e Per-Olof Weman. Sulla base di ricerche dell'US Air Force, Odelgard e Weman giunsero alla conclusione che una cintura diagonale, piuttosto che quella semplice addominale, avrebbe migliorato notevolmente la sicurezza.

Nel 1956, Vattenfall iniziò a dotare le proprie auto di cinture di sicurezza diagonale (detta anche a due punti). Si trattava, va specificato, di sistemi molto diversi dagli attuali, con

cinture fisse (prive cioè degli attuali arrotolatori e soprattutto del moderno pretensionatore che entra in funzione al momento dell'impatto) e posizionate all'altezza dello sterno. L'invenzione venne notata dal nuovo capo di Volvo, Gunnar Engellau su segnalazione di Stig Lindgren, un medico consulente dell'azienda. Convinto della funzionalità delle "Vattenfall Seat Belts", Engellau nel 1958 collocò per lo sviluppo di questo innovativo progetto Nils Bohlin, un ex ingegnere aeronautico, a capo della sicurezza di Volvo. Bohlin sviluppò rapidamente la soluzione creata dalla compagnia energetica e - combinando la cintura addominale usata negli aerei con quella diagonale inventata da Odelgard e Wemana - realizzò la cintura di sicurezza a tre pun-



Nils Bohlin e la sua cintura di sicurezza a tre punti

In Italia è necessaria per legge dal 1988 ma fu inventata da un ingegnere aeronautico svedese nel 1958 per conto di Volvo che, intuendo la sua utilità sociale, autorizzò altri costruttori ad usare gratuitamente questo prezioso sistema

ti da cui derivano quelle attuali. La cintura di sicurezza a tre punti fu introdotta per la prima volta da Volvo tra il 1958 e il 1959 su PV544 e Amazon e, sorprendentemente, la Casa che pur deteneva il brevetto del

modello a tre punti, autorizzò altri costruttori concorrenti a usare gratuitamente questo sistema sapendo che avrebbe contribuito a salvare un grande numero di vite umane. (A.C.)