

di GIORGIO URSICINO

L'auto fa da sé. Male utilizzata. Guidata con distrazione. Senza rispettare i limiti di velocità e le più elementari norme di comportamento. Infrangendo il Codice della strada. Finita la pazienza (e aiutata dalle invenzioni della moderna tecnologia) l'auto si ribella e decide di salire in cattedra. Invece di farsi guidare, prende in pugno la situazione, segnalando qualsiasi tipo di pericolo e, quando non basta, interviene in prima persona: accelera, rallenta, sterza, parcheggia, frena. Fino a fermarsi completamente in caso di pericolo, per poi chiamare i soccorsi se coinvolta in un incidente.

Questi gioielli della tecnica non sono più una rarità, in pochi anni si sono diffusi a macchia d'olio, passando dalle esclusive e costose supercar ai modelli di produzione più elevata, quelli con un costo contenuto che vengono utilizzati tutti i giorni per andare al lavoro e portare i bambini a scuola. Ma del parco circolante mondiale, che è ormai vicino al miliardo di veicoli, rappresentano ancora una percentuale minima quindi, in attesa che si diffondano, resta fondamentale il comportamento dell'automobilista che deve essere informato e responsabilizzato, soprattutto se è giovane e ha preso la patente solo da poco tempo.

L'argomento è di grande attualità poiché ci avviciniamo agli esodi estivi e venerdì inizia il mese in cui, storicamente, si registra il maggior numero di incidenti stradali (oltre 20 mila nel 2009 con quasi 500 vittime, 16 al giorno di media).

Proprio nei giorni scorsi è uscito un manuale tascabile sull'argomento scritto di Vincenzo Borgomeo, un volume ricco di numeri e consigli che contiene anche i dati sulla mortalità e sugli incidenti del 2010 anticipati dalla Polizia Stradale e confermati la scorsa settimana dal rapporto annuale Aci-Istat. Un viaggio rapido che mette insieme i vari aspetti della sicurezza stradale, spiegando nei dettagli le nuove regole del Codice della Strada e i sofisticati dispositivi elettronici montati sulle vetture che aiutano a salvare la vita. Sullo scenario ci sono luci e ombre, il bicchiere può sembrare mezzo pieno o mezzo vuoto, ma in ogni caso c'è la conferma che si sta andando nella direzione giusta e tutti i protagonisti del settore devono continuare ad impegnarsi per migliorare ulteriormente il quadro. Lo scorso anno, per la prima volta in tempi recenti, i morti sulle stra-



Le moderne vetture sono in grado di effettuare numerose manovre automaticamente

L'auto didatta

de sono scesi sotto l'impressionante barriera dei quattro mila. Per essere precisi 3.998, il 5,6% in meno rispetto al 2009. Sono diminuiti anche gli incidenti (207 mila, meno 3,9%) e i feriti (296 mila, meno 3,7%). Con l'anno passato si è chiuso il decennio è l'Italia ha fallito l'obiettivo dato dall'Unione Europea all'inizio del nuovo millennio che prevedeva di dimezzare in dieci anni il numero dei morti. Nel 2001 le vite spezzate furono oltre settemila (7.096), il nostro paese si è fermato al meno 44%, andando ad occupare la posizione numero 13 nella classifica UE. Hanno superato l'esame la Lettonia, l'Estonia e la Lituania (che forse partivano da una situazione peggiore della nostra), ma anche la Spagna, il

Lussemburgo, la Francia, la Slovenia e la Svezia. Nel 2001 in Francia ci furono più morti che in Italia, nel 2009 sono stati di meno, e anche in Germania, che pur ha una rete stradale molto più lunga (in

La tecnologia dà un notevole contributo alla riduzione degli incidenti

alcuni tratti senza limiti di velocità) e 80 milioni di abitanti, c'è stato un numero inferiore di decessi. «In ogni caso è un risultato importante, con un risparmio di 14.600 vite e 25 miliardi di euro di costi sociali, ma occorre investire di più in formazione e infrastrutture», ha com-

mentato il presidente dell'Acì Gelpi. Chiede invece un giro di vite sui comportamenti scorretti il presidente della Fondazione Ania Sandro Salvati: «La violazione delle regole è la prima causa delle tragedie stradali. Occorrono condanne più rigorose e l'introduzione del reato di violenza stradale».

Se le vetture poco possono fare contro l'incoscienza premeditata (correre troppo, passare col rosso, superare in curva), quelle di ultima generazione danno un grande contributo per cercare di limitare le conseguenze della distrazione e della superficialità che pur sono pesantissime. In questi giorni sta facendo tappa nelle principali città italiane (domani è a Milano) il Safety Tour organizzato da Ford per far

vedere al pubblico con dimostrazioni pratiche cosa è in grado di fare una vettura come la nuova Focus. L'auto controlla l'angolo cieco dello specchietto retrovisore, avvisa e corregge la traiettoria se si oltrepassa involontariamente la linea di carreggiata, mantiene la distanza dal veicolo che è davanti, avvisa se chi impugna il volante è stanco, legge i segnali stradali, non supera i limiti di velocità e frena da sola a velocità inferiori a 30 km/h se davanti c'è un ostacolo. Un grande passo avanti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'amico Tutor dimezzati i morti

di GIAMPIERO BOTTINO

Anche se molti automobilisti lo guardano in cagnesco, le statistiche dicono che il Tutor - il sistema di controllo della velocità media attivo sul 39% (2.700 km) della rete di Autostrade per l'Italia - sta assolvendo al suo compito, che è quello di prevenire più che di reprimere. Nei primi 12 mesi di operatività, sulle tratte controllate il tasso di incidentalità è calato del 19%, quello di mortalità del 51%. Per quanto riguarda le ultime tratte attivate nel 2010, il tasso di incidentalità si è ridotto dell'8% sulla Caserta-Salerno e del 34% sulla Milano-Varese rispetto al 2009. Nello stesso periodo e sulle stesse tratte, gli incidenti con feriti sono diminuiti rispettivamente di oltre il 70% e del 39%, mentre non si sono registrati morti. E sulla diramazione Roma Sud i primi tre mesi (ottobre-dicembre 2010) gli incidenti sono stati il 34% in meno.

Il sistema opera tramite telecamere a elevata sensibilità da 30 fotogrammi/secondo e una serie di spire annegate nell'asfalto che consentono di riconoscere 6 diverse categorie di veicoli, per tenere conto dei limiti di velocità differenziati. Rilevando la targa al passaggio tra due postazioni (in genere distanziate tra i 10 e i 25 km) e calcolando il tempo intercorso, si ricava la velocità media: se è entro i limiti, i dati sono distrutti per rispetto della privacy, mentre in caso di trasgressione le informazioni sono passate automaticamente all'operatore della Polizia di Stato (unico ente autorizzato per legge alla gestione del servizio) per la stesura del verbale. Questa procedura permette ogni anno, secondo Autostrade per l'Italia, di liberare per altri incarichi istituzionali 30.000 pattuglie della Stradale.

Con buona pace dei furbi, il Tutor è efficace di notte come nella nebbia fitta e controlla anche la corsia di emergenza: utilizzarla o dimenticare di accendere i fari significa solo rischiare ulteriori, pesanti sanzioni. La Stradale può anche, quando serve, modificare la taratura del sistema, per esempio spostando il limite oltre il quale scatta la rilevazione dell'infrazione ai 110 km all'ora previsti dalla legge in caso di pioggia. E gli apparati del Tutor possono essere commutati per rilevare la velocità istantanea come un normale autovelox.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Questa è l'ultima puntata dello Speciale dedicato alla Sicurezza Stradale. Le precedenti puntate sono uscite il 16, 21 e 23 giugno. Sul sito del quotidiano potete trovare un'approfondita sezione dedicata all'argomento

FIAMM.

E...state sicuri

www.fiamm.com



FIAMM Energy-Check, fai verificare la batteria dai nostri specialisti, riceverai IN OMAGGIO la tessera di assistenza stradale.

Per trovare l'officina più vicina a te visita www.fiamm.com alla sezione Dealer Locator.

L'iniziativa è valida dal 01 Giugno 2011 al 31 Luglio 2011 presso le officine FIAMM aderenti all'iniziativa.

FIAMM

Group

Italian Passion
Global Energy

Numero Verde
800 802 477



Scarica l'applicazione per il tuo smartphone e trova l'officina più vicino a te