



Salverebbe quasi 600 persone

È l'ESP, il dispositivo elettronico anti sbandamento. Una campagna **dell'AcI** per promuovere il prezioso congegno che continua a essere ancora raro sulle utilitarie

ALESSANDRO FERRI

Lo si chiama ESP (Electronic Stability Program) od ESC, come dicono nei corridoi della burocrazia europea (dove «C» sta per Control), il Controllo Elettronico di Stabilità diventerà tra non molto uno di quei dispositivi immancabili a bordo di un'auto. Così come oggi lo sono sistemi un tempo ritenuti accessori esclusivi: come l'aria condizionata, il servosterzo e l'utilissimo ABS. Assunto a chiara fama nella seconda metà degli anni novanta, quando i problemi di messa a punto di alcuni modelli d'auto - con una spiacevole tendenza a capovolgersi in determinate circostanze - spinsero i costruttori a ricorrere a tecnologie avanzate, l'ESP è oggi di serie sull'80% delle auto in commercio (grandi berline e pressoché tutti i modelli dei segmenti C e D), ed offerto come accessorio in quasi tutti i modelli dei segmenti A e B (city-car e utilitarie). Nella diffusione del dispositivo che, rilevando i segnali da appositi sensori, interviene sul freno evitando lo sbandamento del veicolo, l'Italia è il classico fanalino di coda: ne è dotata, infatti, solo il 41% degli autoveicoli venduti, contro il 93 della Svezia ed il 77 della Germania.

Le cifre parlano chiaro: nel 2006, nel nostro paese, ci sono stati 5.669 morti e quasi 333.000 feriti, causati da oltre 238.000 incidenti. Considerando la dinamica di quasi il 30% di questi incidenti (dove un'auto isolata sban-

da, senza urtare altri mezzi), e l'attuale diffusione dell'ESP nel nostro parco circolante (6,87%), un modello matematico ha stimato che se il dispositivo fosse presente su tutti gli autoveicoli, incidenti simili si ridurrebbero dell'80%, evitando ogni anno 590 vittime ed abbassando la mortalità di oltre il 10 per cento. La crociata **dell'ACI** «Choose ESC!» (ovvero «acquista un'auto dotata di ESP»), presentata lo scorso 6 maggio al Centro Guida Sicura di Vallelunga batte dunque il tasto sui criteri di scelta del consumatore. Ma è un tasto dolente: dalla ricerca coordinata dall'ingegner Francesco Mazzone, dell'Area Professionale Tecnica **dell'ACI**, è emersa anche una certa ignoranza degli automobilisti sull'ESP (il 31% non sa a cosa serve, il 44 crede di poterlo installare dopo ed il 34 che faccia consumare di più).

A peggiorare le cose, l'estrema ed ingiustificata variabilità del prezzo: per installare l'ESP su quel 20% di auto che lo offrono come optional, è infatti richiesta una cifra tra i 200 ed i mille euro, con un prezzo medio di 604 euro. Eppure, secondo Bosch, il costo industriale è di soli 130 euro. Per quell'abbondante 10% di modelli che non permettono l'ESP nemmeno a richiesta, il presidente dell'ACI, Enrico Gelpi, è stato lapidario: «è incredibile che una tecnologia nata in Europa, ed apprezzata in tutto il mondo, sia molto più diffusa altrove e quasi sconosciuta in casa nostra».



Da sinistra, **Ascanio Rozera** e Enrico Gelpi, rispettivamente direttore generale e presidente dell'AcI. Tra loro, il "dummy" testimonial dell'iniziativa "Choose ESC!"

