**Auto Oggi**
**23 May 2007**

SICUREZZA

di Alessandro Ferrari

**Se il dispositivo elettronico di controllo della stabilità fosse montato su tutti i veicoli in circolazione, si potrebbero salvare fino a 4.000 vite all'anno, oltre a risparmiare molti milioni di euro spesi in risarcimenti. Parte una campagna europea per renderlo obbligatorio**

# Scegli l'ESP!

E' Michael Schumacher il testimonial della nuovissima campagna europea per la sicurezza messa a punto congiuntamente da Commissione Europea, FIA ed EuroNCAP per promuovere la sicurezza passiva delle automobili che circolano sulle strade europee.

Oggi, a opinione generale, lo strumento migliore per ridurre il rischio di incidenti è l'ESC (il controllo elettronico della stabilità, quello che Bosch chiama ESP con un marchio registrato). In Europa, però, al momento, lo monta solo il 45% dei veicoli in circolazione, buona parte dei quali sono automobili di classe medio-alta, quindi decisamente costose. Max Mosley, presidente della FIA, afferma con sicurezza che se l'ESC fosse presente su tutti i veicoli in circolazione, si potrebbero risparmiare qualcosa come 4.000 vittime e 100.000 feriti all'anno. E non solo. I costi sociali si potrebbero ridurre di quasi 10 miliardi di euro, che volano a oltre 16 miliardi considerando anche i danni materiali alle cose.

**Cifre da capogiro**, che fanno riflettere e che hanno apparentemente dell'inspiegabile. In Europa, l'ESC si trova sul 77% delle auto in Danimarca, sul 53% in Irlanda, dove il 28% dei modelli in vendita non può nemmeno averlo a richiesta. L'Italia è al nono posto. L'Olanda, che è vicinissima alla Danimarca, si trova al quartultimo posto. Perché? Semplice: i Paesi in cui l'ESC ha avuto un'impennata nella diffusione lo hanno sostenuto con sgravi fiscali.




Michael Schumacher, testimonial della campagna per l'ESP di serie

Del resto, se non si ricorre a sistemi di questo genere, l'automobilista medio europeo non è sufficientemente sensibile al tema della sicurezza passiva e molto spesso alla spesa di 600 o 700 euro per l'ESP preferisce un bell'impianto hi-fi piuttosto che per dei vistosi cerchi in lega.

**Per questo occorrono** campagne martellanti di sensibilizzazione, volte ad avere l'ESC su tutti i veicoli, che è poi l'unica possibilità di cambiare il trend attuale. Che, se non interverranno fatti straordinari, vede attestarsi

**L'auto è la stessa, ma in qualche Paese l'ESP c'è, in altri non è nemmeno optional**

| | Danimarca | Svezia | Germania | Finlandia | Austria | Lettonia | Lituania | Estonia | Italia | Spagna | Francia | Portogallo | Slovacchia | Lussemburgo | Ungheria | Polonia | Rep. Ceca | Cipro | Slovenia | Belgio | Regno Unito | Olanda | Grecia | Malta | Irlanda |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Citroën C3 | ● | | | | | | | | | | | | | | ● | ● | | | | | | | | | ● |
| Citroën Xsara Picasso | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | ● | | | | ● |
| Honda Jazz | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Hyundai Accent | | ● | | | | | | | | | | | | | ● | ● | | | | | ● | | | | ● |
| Hyundai Coupe | ● | ● | ● | | | | | | ● | | | | | | | | | | | | ● | | | | |
| Hyundai Santa Fe | ● | ● | | | | | | | ● | | | | | | | | ● | | | | | | | | ● |
| Hyundai Sonata | | | | | | | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | ● |
| Hyundai Tucson | ● | ● | | | | | | | ● | | | | | | | | ● | | | | ● | | | | ● |
| Kia Carens | | ● | ● | | | | | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | ● |
| Kia Carnival/Sedona | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Kia Magentis | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | ● | | | | ● |
| Kia Sorento | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | ● | ● | ● | ● | ● |
| Kia Sportage | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Mazda 2 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Mazda 5 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Mazda 6 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Mazda MX-5 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Mitsubishi Colt | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nissan Primera | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Renault Laguna II | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Renault Megane II CC | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Renault Scenic II | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Renault Modus | | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Suzuki Swift | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Suzuki SX4 | ● | ● | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

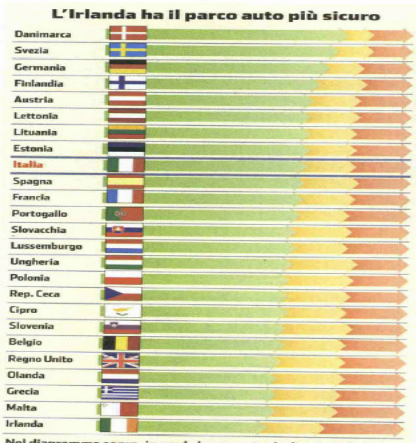
● Di serie su tutte le versioni ● Non disponibile ● Optional con sovrapprezzo

**Nella tabella a sinistra, sono evidenti le differenze abissali fra i vari mercati europei. Nella maggior parte dei casi il controllo di stabilità è optional, in troppi casi non è nemmeno disponibile**

Nel disegno sopra, è ricostruita la tipologia dell'incidente che si verifica più di frequente. L'automobile gialla, priva di ESP, diventa incontrollabile in condizioni di emergenza




**L'Irlanda ha il parco auto più sicuro**




**Nel diagramma sopra, in verde la percentuale di auto in listino che montano di serie l'ESC (che noi siamo abituati a chiamare ESP col nome commerciale della Bosch), in giallo quelle per le quali è a richiesta, in rosso quelle che non possono proprio averlo**

L'ESC in Europa nel 2010 al 61%. Poco in assoluto e rispetto agli Stati Uniti, dove si prevede che andrà all'82%. Perché (è notizia recente) in America sarà obbligatorio su tutti i veicoli nuovi dal 2012. E non solo sulle auto. Negli Usa, infatti, gli incidenti si sono ridotti del 30% da quando c'è il controllo di stabilità e addirittura del 60% fra le SUV e i commerciali leggeri e del 50% nella guida sul ghiaccio.

**Tornando in Europa**, gli incidenti vedono spesso coinvolti veicoli commerciali, mezzi pubblici o veicoli di dimensioni comunque superiori rispetto alle normali auto. Oltre a un 25% di giovani, poco esperti nella guida e per i quali scucire i 600 o 700 euro per comprare l'ESC non è proprio possibile. Gli studi indicano, tanto per fare un esempio, che l'ESC è in grado di ridurre del 30-40% il rischio di incidenti che vedono coinvolto un unico veicolo. Insomma, oggi si parla tanto di ecologia, ma la sicurezza sulle strade non è certo da meno e le conseguenze che può avere sulla nostra vita futura possono essere gravi almeno come i cambiamenti climatici. Ecco perché ha ragione Schumacher quando dice: «Ricordati l'ESC per la tua prossima auto!». Montare questo utilissimo accessorio elettronico sarebbe già un ottimo punto di partenza verso auto europee davvero più sicure. Noi lo condividiamo in pieno. ■

SALONE DELLA SICUREZZA 2007

## Le 5 proposte dell'ACI

### 1 Foglio rosa a 16 anni

Quando scocca il 18° compleanno, i ragazzi hanno un sogno: prendere subito la patente. Anche se non hanno mai provato a mettersi al volante di un'auto. Meglio è, invece, prevedere un periodo di apprendistato di almeno due anni per i più giovani avendo a fianco un tutor autorevole e riconosciuto. Solo così un giovane può prendere contatto con il complesso sistema di norme che regolano la circolazione, capire come comportarsi nel traffico e affrontare con sicurezza il primo approccio alla guida.

### 2 Corsi di guida sicura

Una volta ottenuta la patente, un giovane non può essere considerato un guidatore esperto. Lo dicono i dati sugli incidenti: i neopatentati, fra gli automobilisti, causano il 30% dei sinistri. Per questo, in una prospettiva di formazione continua, l'Aci propone che nei primi tre anni dal conseguimento della patente, i giovani siano obbligati a frequentare i corsi di guida sicura. Per aumentare le loro capacità al volante, e per sapere reagire con perizia in situazioni di emergenza e di pericolo.

### 3 Educazione stradale

È da bambini che bisogna cominciare a conoscere le regole del Codice della Strada. Ecco perché l'Aci chiede che l'educazione stradale entri davvero a far parte delle materie di studio e non venga, come oggi, demandata alla buona volontà dei singoli istituti scolastici. Succede, infatti, questo: anche se l'educazione stradale in classe è obbligatoria per legge, come insegnarla e quante ore dedicare a questa materia sono scelte che vengono autonomamente fatte dai presidi e dagli insegnanti.

### 4 Patentino: le novità

Per guidare un ciclomotore, è obbligatorio conseguire il patentino a scuola (o in un'autoscuola) superando un esame di teoria. Per l'Aci non basta. I ragazzi, infatti, sono costretti ad affrontare i pericoli della strada senza aver mai percorso un metro d'asfalto sul loro cinquantino. Quindi, sono state avanzate due richieste. La prima: gli studenti devono potersi esercitare sulle due ruote in uno spazio attrezzato e superare anche l'esame pratico. La seconda: il patentino deve essere a punti, come la patente. Per punire da subito le infrazioni.

### 5 Strade più sicure

Per Franco Lucchesi, presidente dell'Aci, alcune arterie italiane, statali e provinciali soprattutto, sono da Terzo mondo: mal disegnate e malamente asfaltate. Strade che possono trasformarsi in killer. Per questo, l'Aci chiede un più elevato standard di sicurezza: arterie, quindi, meglio progettate, senza buche, illuminate, con curve ben ideate, segnali stradali chiari e leggibili e una segnaletica orizzontale ben visibile.