

A prova di sbandate

Optare per un'auto dotata del dispositivo per il controllo elettronico della stabilità vuol dire spendere 600-700 euro in più al momento dell'acquisto. Ma se questo congegno fosse montato su tutti i veicoli, in Europa ogni anno si salverebbero la vita 4.000 persone e si eviterebbero 100 mila feriti. Ecco perché Ue, FIA ed EuroNCAP hanno deciso di fare fronte comune e di lanciare una campagna di promozione. Testimonial: Michael Schumacher

Anche solo un'occhiata sommaria agli studi effettuati sugli incidenti in Europa lascia senza parole. Ogni anno nella Comunità oltre 40 mila persone perdono la vita e più di un milione rimane ferito sulla strada. Da parte sua, Max Mosley, presidente della FIA e paladino della sicurezza in auto, afferma che «se tutte le automobili e i veicoli commerciali venduti nella Comunità Europea avessero l'ESC si potrebbero salvare 4.000 vite umane all'anno ed evitare 100 mila ferimenti». Già, l'ESC: un dispositivo elettronico noto ai più come ESP (un marchio registrato che in realtà contraddistingue solo il sistema inventato e prodotto da Bosch, che però non è l'unico al mondo). Molte automobili lo montano di serie, soprattutto nelle fasce alte del mercato. Ma quan-

do si scende di categoria e di prezzo le cose cambiano.

L'escalation dell'ESP iniziò esattamente dieci anni fa, quando scoppiò lo scandalo della Mercedes Classe A che si ribaltava nella "prova dell'alce". Per risolvere il problema in tempi rapidi e rifarsi un'immagine, la casa tedesca si alleò con Bosch e il risultato fu, per l'appunto, l'ESP: che venne montato di serie per la prima volta su tutte le Classe A. E da allora in poi, su molte altre automobili.

Oggi in Europa il dispositivo di controllo della stabilità è presente sul 45% dei veicoli in circolazione, ma con differenze abissali da un Paese all'altro. Si va dalla Danimarca, che guida la classifica seguita da Svezia e Germania, all'Irlanda, preceduta da Paesi come il Regno Unito, l'Olanda e Malta. L'Italia è solo al nono posto. In apparenza, la distribuzione dell'ESC sui



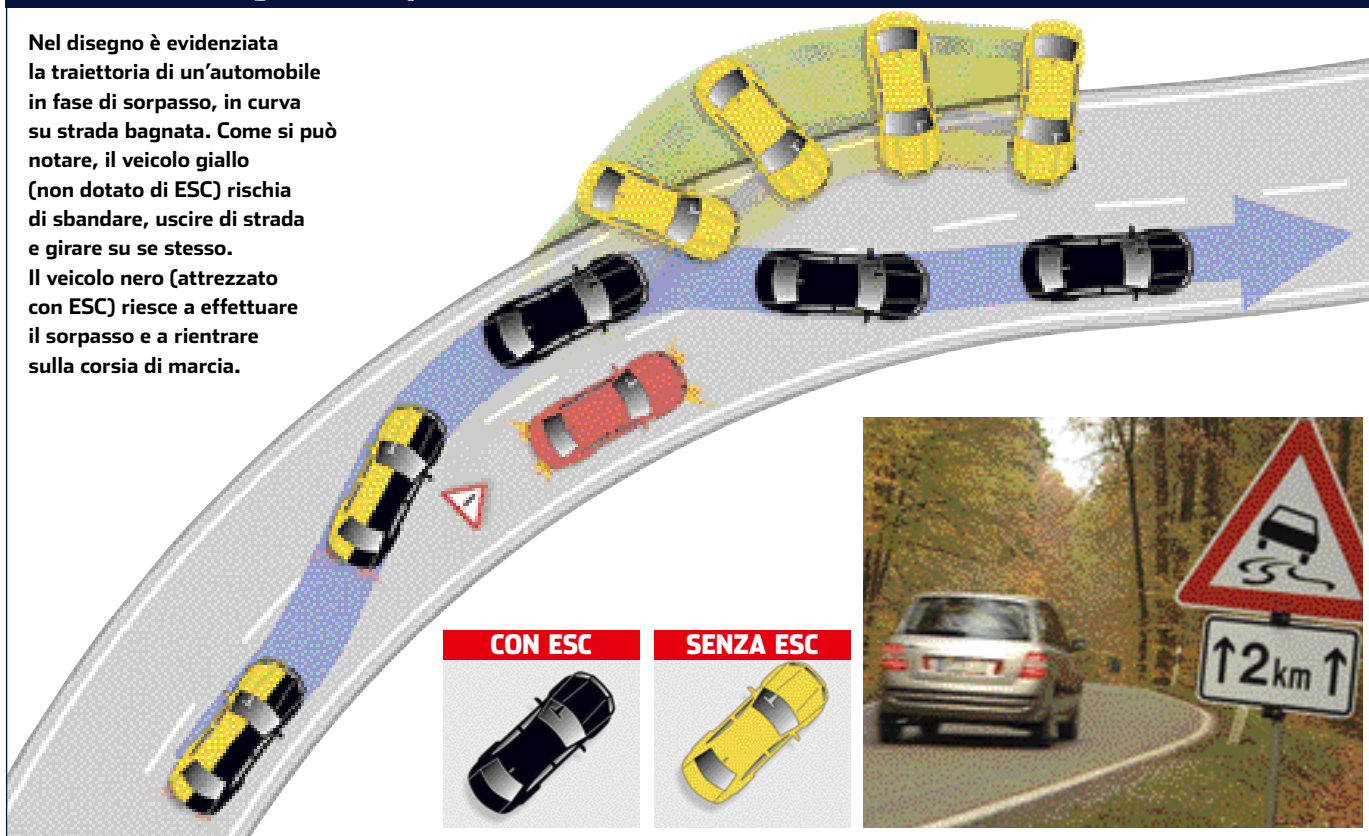
«Scegli l'ESC»: Schumacher è testimonial della nuova campagna.

mercati del nostro continente appare estremamente confusa. In realtà c'è un motivo molto semplice che spiega le differenze macroscopiche tra una nazione e l'altra: in Danimarca e nei Paesi dove la diffusione è maggiore, chi acquista un veicolo equipaggiato con l'ESC gode di sgravi fiscali. Nella maggior parte degli altri Paesi no.

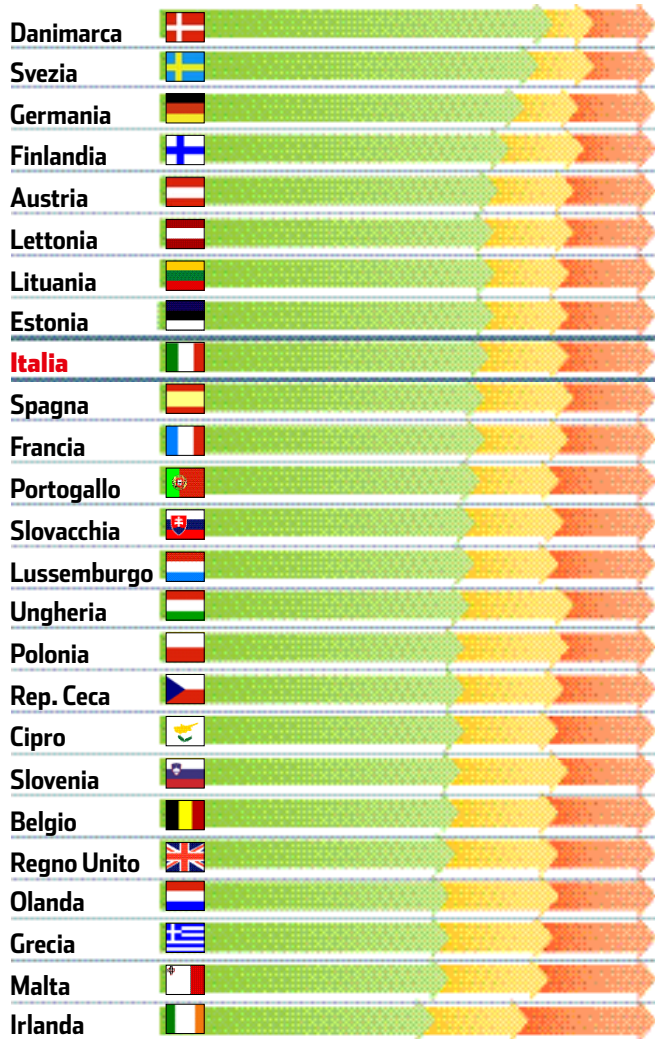
Ma perché accade questo? Se è vero, come afferma Herbert Baum dell'Istituto di economia dei trasporti dell'Università di Colonia, che «oltre a salvare vite umane, l'ESC potrebbe portare a un risparmio annuo di quasi 10 miliardi di euro, che salgono a più di 16 miliardi considerando anche i danni materiali alle cose», parrebbe

Curve e strade bagnate non spaventano l'ESC

Nel disegno è evidenziata la traiettoria di un'automobile in fase di sorpasso, in curva su strada bagnata. Come si può notare, il veicolo giallo (non dotato di ESC) rischia di sbandare, uscire di strada e girare su se stesso. Il veicolo nero (attrezzato con ESC) riesce a effettuare il sorpasso e a rientrare sulla corsia di marcia.



Paese per Paese, le auto che viaggiano sicure



Nel diagramma qui sopra, in verde è evidenziata la percentuale di auto che montano di serie l'ESC; in giallo quelle per le quali può essere montato a richiesta; in rosso la percentuale di auto che non possono averlo.



I diversi elementi che compongono il sistema di controllo ESC.

logico che l'Europa vada nella stessa direzione degli Stati Uniti, dove l'ESC sarà obbligatorio dal 2012 e dove dalla sua comparsa ha già portato a risparmi enormi. Ma Viviane Reding, membro della Commissione Europea, ribadisce che in tema fiscale ogni Paese decide in piena autonomia, e non ci possono essere forzature da parte di Bruxelles. Contemporaneamente, afferma che l'80% degli automobilisti europei che conoscono l'ESC e i suoi effetti si dichiara disposto a installare questo dispositivo elettronico sulla prossima auto che acquisterà. Ma non basta. La diffusione dell'ESC e la sua conoscenza si otterranno solo attraverso una campagna di sostegno massiccia sia nei confronti degli automobilisti che presso le case automobilistiche, affinché includano sempre più di frequente questa tecnologia nella dotazione di serie di tutti i loro modelli.

La campagna *Choose ESC* (Scegli l'ESC), appena lanciata, mira proprio a far allineare l'Europa agli Stati Uniti, ovvero a montare il dispositivo per il controllo della stabilità su tutte le automobili di nuova immatricolazione entro il 2012. Perché, come spiega Adrian Hobbs, segretario di EuroNCAP, «le case costruttrici non fanno altro che rispondere alla domanda dei clienti, che tuttavia non chiederanno questo dispositivo fino a quando non saranno pienamente consapevoli dei vantaggi che è in grado di assicurare in termini di sicurezza». Intesa come sicurezza passiva, cioè quella che non dipende dalla guida, ma dipende da come è equipaggiato e da come si comporta il veicolo.

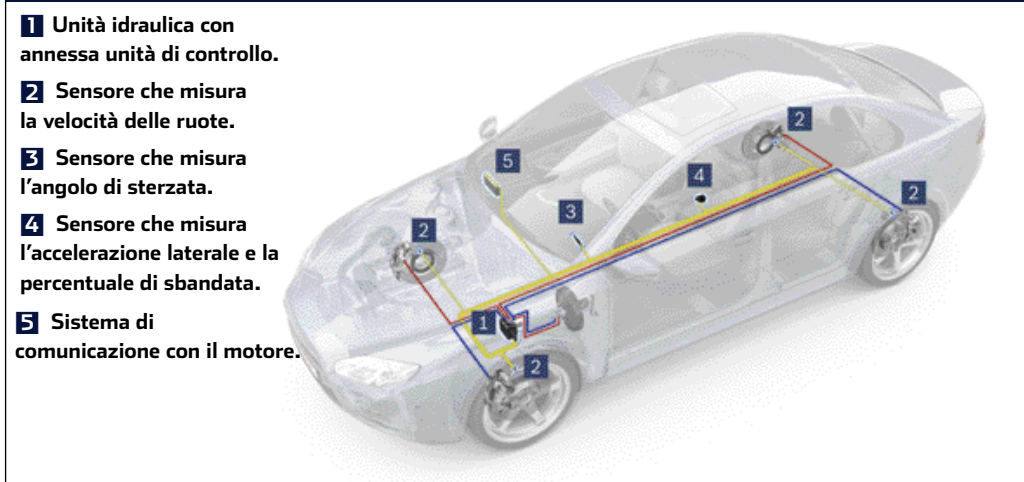
Il percorso, oggettivamente, non è dei più facili. Oggi, per esempio, acquistare un'utilitaria dotata di ESC può voler dire aggiungere 600-700 euro al prezzo di listino. E per le case montarlo in primo equipaggia-

mento significa accollarsi costi industriali aggiuntivi di circa 130 euro a macchina, che rischiano di far perdere competitività ai prodotti. Con l'aggravante che gli automobilisti europei non sono ancora sufficientemente maturi sotto il punto di vista della sicurezza passiva. Tradotto in termini più semplici, significa che al momento di firmare il contratto di acquisto, fra un dispositivo per la sicurezza e un accessorio da esibire (anche a prezzi più elevati), il cliente medio europeo preferisce quest'ultimo. Insomma, quattro cerchi in lega, la vernice metallizzata oppure un sofisticato impianto hi-fi fanno più colpo rispetto a un costoso dispositivo che può salvare la vita, ma non si vede neppure.

La situazione è così più o meno in tutto il mondo. Una recente indagine svolta negli Stati Uniti, per esempio, ha rivelato che i genitori, al momento di scegliere un'auto per i figli, si preoccupano ovviamente della sicurezza, ma il loro interesse si concentra soprattutto sugli airbag, sulle cinture e sull'ABS. Solo l'1% ritiene davvero irrinunciabile avere anche il dispositivo per il controllo elettronico della stabilità.

Ecco perché le case sono ancora restie a spingere l'acceleratore in direzione di questo accessorio montato di serie, specialmente quelle che producono modelli economici a larghissima diffusione. Opel lo scorso anno, in occasione del lancio della nuova Corsa, ha aperto la strada montando l'ESC di serie, cosa che faceva già sull'Astra. Ma si tratta di un'iniziativa di Opel Italia, e non della filiale europea di General Motors. Insomma, un'iniziativa locale. Lo devole, ma non estesa a tutti i mercati europei. Lo farà anche Ford, ma solo su S-Max, Galaxy e nuova Mondeo. Mentre Toyota, da molti anni sensibile al tema della sicurezza, da maggio

I componenti del sistema di controllo elettronico della stabilità



- 1** Unità idraulica con annessa unità di controllo.
- 2** Sensore che misura la velocità delle ruote.
- 3** Sensore che misura l'angolo di sterzata.
- 4** Sensore che misura l'accelerazione laterale e la percentuale di sbandata.
- 5** Sistema di comunicazione con il motore.

mobili, percentuale che vola al 59% nel caso delle sport utility. In particolare, questo dispositivo è in grado di impedire il capottamento nel 71% dei casi per quanto riguarda le auto e nell'84% per quanto riguarda le SUV. Dati che fanno pensare. Anche perché le SUV sono ormai diffusissime. Lo scorso anno sul nostro mercato questi veicoli hanno raggiunto il 7,38%: 173.637 unità. E, nonostante la massa e le dimensioni, non sempre queste automobili hanno l'ESC di serie.

La campagna di promozione lanciata in Europa mira proprio a cambiare questa situazione. «Scegli l'ESC per la tua prossima auto!» raccomanda Michael Schumacher, testimonial d'eccezione per una campagna senza precedenti. Forse il carisma del campione del mondo servirà a dare una spallata a una situazione che ristagna. E a spingere le amministrazioni locali, in mancanza di una legislazione europea centrale, a incentivare il montaggio di questo accessorio ancora prima che intervenga l'obbligo. Perché avere sulle nostre strade veicoli più sicuri è un vantaggio per tutti. E una vita umana vale ben più di quei 130 euro che si risparmiano per ogni macchina senza ESC sulle linee di montaggio.

monta l'ESC su tutta la gamma (tranne sulla piccola Aygo, per la quale non figura neppure nella lista degli optional). Per questo modello è in atto una valutazione specifica per stabilire se sarà opportuno montarlo di serie o a richiesta in futuro. Forse lo monterà solo se anche la concorrenza diretta farà la stessa cosa. Altrimenti la competitività rischia di sfumare.

Eppure è proprio sulle auto economiche che c'è da fare il lavoro maggiore. Oggi, purtroppo, il 25% degli incidenti è provocato da giovani, da chi ha poca esperienza al volante e pochi soldi da spendere. Sono queste le categorie più esposte, e per

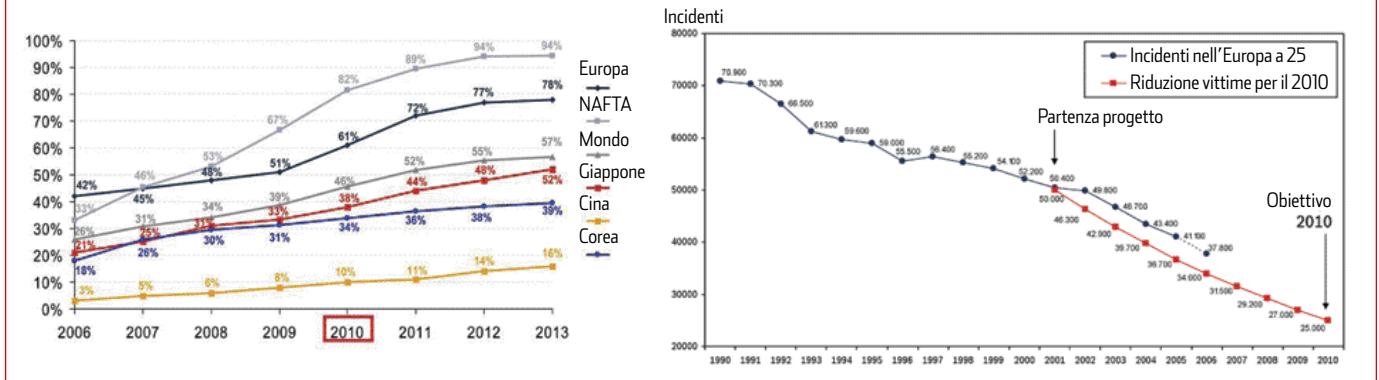
le quali i costi sociali dovuti agli incidenti pesano di più.

Ecco perché Commissione Europea, FIA ed EuroNCAP hanno fatto fronte comune e hanno deciso di chiedere ufficialmente che l'ESC sia montato di serie su tutti i veicoli. Solo così si potrà cambiare il trend di diffusione di questo dispositivo salvavita. Elaborando i dati raccolti negli ultimi due anni, le previsioni dicono che nel 2010 nell'area Nafta (Canada, Stati Uniti e Messico) l'ESC raggiungerà una penetrazione dell'82%. In Europa, se non interverranno cambiamenti di rotta, arriveremo solo al 61%.

Ovviamente, il problema non

si limita alle automobili più economiche e ai giovani. Se è vero che la maggior parte dei sinistri ha come protagonisti i neopatentati e avviene sulle strade cittadine, è anche vero che in circolazione ci sono anche veicoli di grandi dimensioni, che per la loro stessa struttura sono meno stabili rispetto alle automobili e con la loro massa possono arrecare danni gravissimi in caso d'incidente. Sono i veicoli industriali, gli autobus, ma anche le SUV, oggi tanto di moda. Ronald Medford, responsabile della sicurezza del traffico sulle highway americane, afferma che l'ESC è in grado di ridurre del 34% gli incidenti per le auto-

Obiettivo 2010: dimezzare le vittime della strada



Nel grafico a sinistra, la percentuale di riduzione degli incidenti stradali nelle diverse aree geografiche, anno per anno. In quello a destra, il numero di incidenti (in blu) e quello dei morti (in rosso) nell'Europa dei 25 fino al 2010: l'andamento è in netta diminuzione.