

CONTROMANO

**Helsinki a Roma
impara cosa
non fare (ma
non a contare)**

AUTO & MOTORI

Pare che nel 2019 a Helsinki nessun pedone sia rimasto ucciso in incidenti stradali. È un'ottima notizia. Lo diventa un po' meno quando la sua simpatica vicesindaco, Anni Sinnemäki, ci informa che questo risultato sarebbe «frutto di un progetto modellato sull'esempio negativo di Roma, dove l'anno scorso ci sono stati 27mila incidenti e 111 morti, il 35% dei quali pedoni». Osservando cosa accade a Roma quando ci viene in vacanza, la simpaticissima dice di «aver ca-

pito tutto quanto va evitato», così a Helsinki ha ridisegnato strade e limiti di velocità. Ora, è sempre bello aiutare qualcuno a migliorare. Sarebbe anche bello però che quel qualcuno capisse che certe cose non si dicono. E imparasse il senso delle proporzioni (631mila abitanti contro 2milioni e 900 mila) prima di fare paragoni. Perché la matematica non è un'opinione, e non lo è nemmeno che Roma (anche con più incidenti) sia comunque meglio di Helsinki. (A.C.)

Nove morti ogni giorno sulle strade italiane, ma la tecnologia potrebbe evitare un sinistro su due

ALBERTO CAPROTTI

In Italia (dati Istat 2019) ogni giorno 9 persone perdono la vita in incidenti stradali e oltre 600 rimangono ferite, un quinto delle quali con esiti invalidanti: è anche questa una sorta di pandemia, che non si esaurisce in un arco di tempo o che può essere sconfitta da un vaccino, ma che si perpetua di anno in anno e che potrebbe regredire migliorando il senso di responsabilità di chi guida. Ma non solo. La tecnologia disponibile sul mercato infatti oggi può incidere in maniera determinante sulla diminuzione dell'incidentalità grazie ai cosiddetti Advanced Driver Assistance Systems (ADAS), sigla che identifica tutti i dispositivi presenti sulle auto per incrementare il comfort di guida e i livelli di sicurezza. In particolare la presenza a bordo del sistema attivo di assistenza alla frenata riduce del 45% il rischio di tamponamento, di fatto evitando un sinistro su due. Il dato - riferito alle vetture immatricolate negli ultimi tre anni - è particolarmente significativo se si pensa che questo tipo di incidenti rappresentano circa un terzo del totale. Lo attesta uno studio di Automobile Club d'Italia e Bosch - realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di ACI in collaborazione con il Politecnico di Torino - volto a dimostrare l'efficacia del sistema di assistenza alla frenata negli incidenti per tamponamento. Per condurre la ricerca, sono stati incrociati una serie di dati e le informazioni sulle percorrenze provenienti dalle "scatole nere" di un campione italiano di 1,5 milioni di veicoli nel 2017 e 1,8 milioni nel 2018. A questo riguardo diventa determinante l'anzianità del veicolo: un'indagine pubblicata lo scorso anno da Continental infatti rivelava che un mezzo immatricolato da più di quindici anni presenta quasi il 50% di probabilità in più di essere coinvolto in un incidente grave rispetto a uno immatricolato da soli due anni. I risultati della ricerca evidenziavano anche come i modelli dotati di un numero maggiore di ADAS siano coinvolti in un incidente 5,7 volte ogni milione di chilometri, mentre i veicoli sprovvisti di tali tecnologie sono esposti a un rischio triplo, rimanendo coinvolti fino a 15 volte ogni milione di km percorsi. «L'Automobile Club d'Italia - sottolinea il suo presidente Angelo Sticchi Damiani - chiede da tempo ai costruttori di montare di serie i sistemi di sicurezza più avanzati su tutte le auto, e non solo su quelle di gamma alta». La Commissione Europea comunque ha già approvato la normativa che, a partire da metà del 2022, obbligherà tutti i costruttori a immettere sul mercato solo vetture di nuova omologazione dotate di tecnologie che generano vantaggi fondamentali per la prevenzione degli incidenti. Tra questi, dovranno essere obbligatoriamente presenti su ogni auto il monitoraggio della pressione dei pneumatici, la registrazione dei dati in caso di incidente, l'avvertimento al conducente in caso di sonnolenza o guida distratta, l'adattatore intelligente della velocità, il dispositivo per la frenata d'emergenza automatica, il mantenimento della corsia di marcia e i sistemi per ridurre le conseguenze fisiche di pedoni e ciclisti in caso di impatto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Incidenti, la pandemia curabile

ESERCITAZIONI E SICUREZZA

Le auto precipitano da 30 metri d'altezza, il crash-test estremo di Volvo

Per consentire ai servizi di soccorso di prepararsi a qualsiasi possibile scenario d'incidente e per simulare le forze che vengono generate durante gli impatti più violenti, Volvo ha recentemente sperimentato misure altrettanto estreme, facendo cadere ripetutamente alcune sue vetture nuove da una gru alta 30 metri. Si tratta probabilmente del crash test più estremo mai eseguito da un marchio automobilistico, e la sua funzione è molto importante per addestrare gli specialisti che effettuano l'estrazione di un traumatizzato da un veicolo dopo un incidente, una tecnica nota come "estricazione". Le loro operazioni di salvataggio hanno bisogno però di essere messe alla prova su veicoli che abbiano subito danni il più possibile simili a quelli ri-

scontrati nelle situazioni d'incidente più estreme: si pensi a quelli in cui è coinvolta un'auto che sbatte frontalmente ad altissima velocità contro un ostacolo, o a quelli in cui viene urtata violentemente da un camion. Da sempre per Volvo quello della sicurezza è un obiettivo primario. Il marchio svedese, esattamente da 50 anni, ha organizzato addirittura una squadra di investigatori, l'Accident Research Team, che opera 24 ore su 24 per consentire alla casa di imparare dagli incidenti reali e migliorare costantemente le sue autovetture. Il team interviene tempestivamente non appena avvisato ogni volta che si verifica un sinistro che coinvolge una Volvo a Göteborg e dintorni, in Svezia, istruendo un'indagine tecnica sull'accaduto. (A.C.)

NOVITÀ SUL MERCATO/1

DS 7 Crossback E-Tense, lussuoso ma virtuoso Il Suv con la spina in più e le emissioni in meno

È il marchio più giovane del mercato (ha solo 5 anni) eppure DS è l'unico, insieme a Tesla, che in questo periodo difficile del mercato è cresciuto. E in più, tra i brand di lusso, è quello con la gamma dal più basso livello di emissioni CO2, punto fondamentale per il processo di transizione energetica della mobilità. Con queste premesse, difficile non attendere con curiosità l'arrivo sul mercato di DS 7 Crossback 4x4 E-Tense, la versione elettrificata del Suv francese. Grazie al motore benzina da 200 CV e due motori elettrici, l'ibrida plug-in di DS guadagna una buona motricità a fronte di emissioni di soli 34 gr. di CO2. La tecnologia, mutuata dall'esperienza in Formula E, consente di recuperare

durante la frenata circa il 25% dell'energia complessiva. Per chi non necessita della trazione integrale, arriva anche la versione 4x2 motore benzina da 180 CV, affiancato a uno elettrico da 110 CV. Alla partenza entra in funzione il solo motore elettrico dando la possibilità di viaggiare in modalità zero emissioni fino alla velocità di 135 Km/h, poi si può scegliere la modalità ibrida che ottimizza l'utilizzo dell'energia o la modalità sport che richiama tutta la potenza disponibile. La batteria da 13,2 kWh permette di percorrere fino a 72 km (in città) e 55 (fuori) in solo elettrico. Il listino (al netto di incentivi) parte da 48.700 euro, 3.200 in meno rispetto alla versione a 4 ruote motrici. (F.S.)



La DS 7 Crossback E-Tense. Sotto, la nuova Opel Insignia



NOVITÀ SUL MERCATO/2

Opel Insignia perfeziona i fari "intelligenti" L'ammiraglia consuma meno e vede meglio

Si scrive Insignia, si legge ammiraglia. È l'evoluzione naturale di modelli epici per casa Opel: dalla Kapitän del 1940 alla Senator, protagonista degli anni '80, e alla Omega. Fino all'Insignia attuale, che debuttò nel 2008 con carrozzeria berlina 4 porte, 5 porte, Sports Tourer, Country Tourer e la sportiva OPC. La seconda generazione è nata nel 2017 mentre è di queste settimane il restyling che, oltre a interventi estetici, porta evoluzioni importanti, soprattutto sotto il cofano dove sono disponibili due diesel - 1.5 da 122 CV e 2.0 CDTI da 174 CV - e un benzina turbo da 200 o 230 CV, quest'ultimo destinato alla versione GSi, la più "spinta". La nuova Insignia sia in versione berlina sia in quella Station Wa-

gon è dotata di fari a matrice di Led IntelliLux, ulteriormente evoluti e ora dotati di 84 moduli LED per fano che reagiscono rapidamente e precisamente alle condizioni esterne, assicurando una visibilità ottimale a chi guida senza abbagliare le auto che precedono o quelle che provengono dalla direzione opposta. La nuova Opel Insignia è già disponibile nelle concessionarie nelle versioni GSi, Grand Sport e Sports Tourer a partire da 34.500 euro. Non è prevista una versione ibrida: una scelta poco comprensibile sebbene i nuovi motori rientrino sotto la soglia di 100 g/km di CO2 e offrano una riduzione dei consumi fino al 18% rispetto a quelli che alimentavano il modello precedente.

Ferdinando Sarno

© RIPRODUZIONE RISERVATA