



In Europa si pensa a un “rating visibilità” per i camion

Parte dal Regno Unito la guerra a camion e autobus afflitti da forti angoli morti di visibilità per il guidatore. A Londra questi mezzi sono responsabili del 70% degli incidenti mortali di ciclisti. Così il sindaco Kahn vuole vietare la circolazione a quelli con minore visibilità. E ora anche i ministri dei trasporti europei chiedono alla Commissione nuove norme d'omologazione

S

i chiamano angoli morti della visuale, e sono la bestia nera di molti conducenti di mezzi pesanti. Sono quelle aree intorno a camion e autobus non coperte dagli specchi retrovisori. Aree spesso molto vaste, che sfuggono completamente al guidatore e che spesso sono causa d'incidenti con pedoni, ciclisti e motociclisti.

C'è un nodo di fondo: con l'aumentare dell'altezza del posto di guida, cresce l'ampiezza degli angoli morti. È una questione geometrica. Ma per viaggiare in autostrada sono più indicate le cabine alte, che danno maggiore profondità di campo nella visione all'autista.

Negli anni sono stati introdotti sistemi di specchi e telecamere che hanno sempre più coperto queste aree. E i costruttori di veicoli hanno cercato di progettare cabine che garantissero maggiore visibilità. Ma il problema non è risolto.

Londra vuole vietare i camion a “zero stelle”

A riaccendere il dibattito ci ha pensato qualche mese fa il sindaco di Londra, Sadiq Khan, annunciando l'intenzione di vietare l'accesso al centro città ai mezzi pesanti afflitti da forti angoli morti della visibilità dal posto di guida.

La proposta del sindaco, attualmente in fase di discussione, è di vietare completamente l'accesso alle strade di Londra a partire dal gennaio 2020 ai mezzi pesanti che totalizzano zero stelle in un inedito e ancora non del tutto definito standard che misura la visibilità dal posto di guida. Quindi, a partire dal 2024, sulle strade

urbane potranno circolare solo camion e bus che avranno un rating pari ad almeno 3 stelle su cinque. Un rating le tre stelle che, sembra, si possa raggiungere già montando dei finestrini nella parte bassa dello sportello degli attuali veicoli.

A ispirare il sindaco Khan sono state le statistiche dell'incidentalità. I mezzi pesanti sono coinvolti nel 22,5% degli incidenti mortali di pedoni e nel 58% di quelli dei ciclisti; nonostante tali veicoli coprano solo il 4% delle miglia percorse nella Capitale inglese.

Al momento a Londra circolano 35mila veicoli della tipologia "zero stelle" (il 18% del totale), che sono stati coinvolti nel 70% degli incidenti mortali di ciclisti degli ultimi 3 anni. Ecco allora l'intenzione dell'amministrazione londinese di non stipulare più appalti con aziende che si avvalgono di veicoli di tale tipologia.

A supporto dell'azione del sindaco Khan ci sarebbe anche una ricerca fatta con i simulatori di guida da Transport for London (TfL). Dallo studio emergerebbe che la visione diretta attraverso superfici vetrate, piuttosto che attraverso specchi e telecamere, migliorerebbe molto la reattività dei guidatori.

Sembra incredibile, ma la risposta degli autisti alla visione improvvisa di un pedone o di un ciclista attraverso specchi o monitor è più lenta in media di 0,7 secondi. Un tempo sufficiente a percorrere circa un metro e mezzo. E test sono già stati fatti con veicoli con cabine ribassate, che hanno incontrato il gradimento degli autisti; anche di quelli inizialmente scettici.

Nel frattempo sta nascendo un mercato di modifiche e adattamenti di camion, per renderli conformi almeno alle 3 stelle. Due aziende in particolare stanno proponendo modifiche degli sportelli, con il montaggio di vetri che diano visibilità diretta in basso.

La prima è la Truck Align, che propone un sistema con due vetri fissi, o con il vetro inferiore apribile a compasso. Perché, ovviamente, aumentando la superficie vetrata, si elimina lo spazio dove far scorrere il vetro da abbassare. Il vetro fisso non sembra però essere un problema, visto anche che ormai tutti i camion sono dotati di sistemi di aria climatizzata. La modifica della Truck Align non costa neanche tanto: si parla di 995 sterline, circa 1150 euro.

La seconda azienda è la Mackworth, che propone anche il vetro superiore scorrevole orizzontalmente, per chi avesse comunque bisogno dell'apertura. E in questo caso il costo

salirebbe a circa 1500 sterline, 1730 euro al cambio. Il tutto con tempi di lavoro assai brevi.

I ministri dei trasporti europei scrivono alla Commissione

Sull'argomento, più recentemente, sono tornati anche otto ministri dei trasporti europei, fra i quali il nostro Graziano Delrio. Con una lettera aperta alla Commissaria Europea per l'Industria, Elzbieta Bienkowska. Nella missiva si chiede alla Commissione di rivedere le norme d'omologazione dei veicoli pesanti, per garantire maggiore sicurezza agli utenti deboli.

L'occasione per questa azione è l'opera già intrapresa a livello comunitario di revisione dei due regolamenti d'omologazione dei veicoli, quello dedicato generalmente alla sicurezza (661/2009) e l'altro, nel quale si parla espressamente di sicurezza dei pedoni e degli utenti deboli in generale (78/2009).

I ministri chiedono di rivedere le norme d'omologazione dei veicoli, con la doppia finalità di garantire maggiore sicurezza; e con l'obiettivo indotto di rendere auto, camion, furgoni e bus europei maggiormente competitivi sui mercati mondiali.

Per i camion in particolare, facendo riferimento a un altro studio inglese, condotto dal Transport Research Laboratory (TRL), si chiede di lavorare sulla visibilità, anche adottando telecamere e monitor che coprano a 360 gradi l'area intorno al mezzo pesante. In questo modo il conducente potrebbe tenere sempre sotto controllo eventuali pedoni, ciclisti o motociclisti nelle vicinanze del suo mezzo.

Chiudendo la lettera, i ministri invitano la Commissione a elaborare e presentare loro una proposta di nuovo regolamento entro la fine del 2017.

La lettera è firmata dai ministri di Austria, Belgio, Francia, Germania, Irlanda, Italia, Lussemburgo e Olanda. ■

***Presidente dell'Associazione senza fine di lucro Guida Sicura Moto e giornalista esperto di assicurazioni**