

SICUREZZA E AUTO LE CONCLUSIONI DI UNO STUDIO SUL BRITISH MEDICAL JOURNAL

Travolti dai Suv



ELABORAZIONE DI MIRCO TANGHERLINI

CONSEGUENZE DIVERSE

- Punti di impatto con un suv
- Punti di impatto con un'auto

TROPPO ALTI

Se un'auto investe un passante, colpisce in genere la parte inferiore delle gambe e il bacino, il pedone

ruota verso il cofano urtando le spalle. Ma l'impatto principale non è su parti vitali. Nel caso dei suv, invece, che sono più

alti, le zone colpite sono nella parte superiore del corpo, su aree più vulnerabili e vitali, come torace, addome e testa.

Ricercatori inglesi lanciano l'allarme su questi veicoli: struttura e geometria mettono più a rischio i pedoni.

di LUCA SCIORTINO

Di critiche ne hanno subite parecchie. Ai possessori di suv (sport utility vehicles), comodi come berline ma in teoria utilizzabili nel fuo-

ri strada, si rimprovera di inquinare troppo senza effettiva necessità. A parte, s'intende, la fatua soddisfazione di dominare dall'alto la strada. Ora arriva un colpo più duro, se non altro perché sostenuto da uno studio condotto da ricercatori del Trinity College di Dublino e pubblicato sul *British medical journal*. Desmond O'Neill, medico gerontologo, e Ciaran Simms, ingegnere, lanciano ai possessori di suv l'accusa di guidare veicoli molto più rischiosi per i pedoni, soprattutto per gli anziani. Non solo per le dimensioni e per il peso eccessivi, che al-

le berline, ma anche per la loro particolare geometria.

La dinamica di un investimento è infatti differente nei due casi. Quando avviene un incidente tra un'auto normale e un pedone, il paraurti colpisce in basso le gambe, il bordo del cofano urta il femore e il corpo del passante ruota verso l'auto. Come conseguenza, testa o spalle del pedone collidono sul cofano o il parabrezza e, dopo, con l'asfalto. In

questi incidenti, sottolineano i ricercatori, a evitare il peggio è spesso il fatto che il primo impatto riguarda parti periferiche del corpo. E la rotazione successiva evita che tutta l'energia dell'auto venga scaricata istantaneamente.

Negli incidenti che coinvolgono pedoni e suv, invece, a causa della maggiore altezza del cofano viene colpita la zona del corpo più vicina al suo baricentro. E ciò si traduce in un maggiore trasferimento di energia: secondo le valutazioni dello studio, passando da un'altezza del cofano di 600 millimetri a una di 850, l'impulso trasferito al pedone raddoppia. Aumentano quindi i danni a regioni vulnerabili come addome, testa e torace. Non solo, molti suv hanno anche una peggiore tenuta di strada rispetto alle auto, a causa di una maggiore altezza del baricentro.

I fattori di rischio, insomma, sono diversi. In particolare in città, come quelle europee, dove gli anziani sono sempre più numerosi. In Europa gli inci- ▶

FOTOGRAFIA



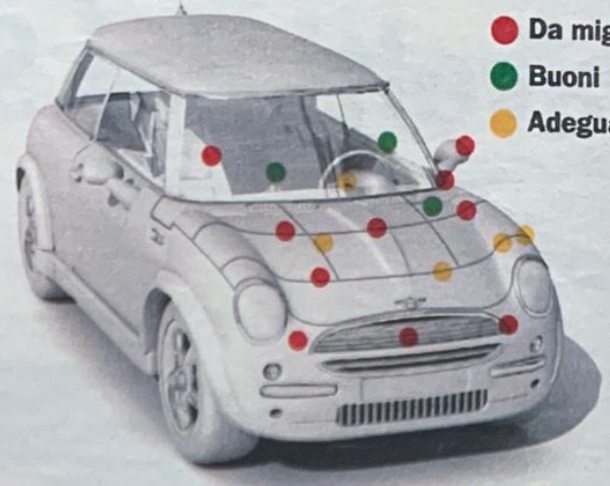
DI MODA In Europa nel 2004 le vendite di suv (sport utility vehicles) sono aumentate del 15 per cento.

Panorama NEWS in tempo reale via SMS: scrivi PANORAMA ON e invia al 48462. Info: www.panorama.it



SAHARA
DVD e Videocassetta!

ELABORAZIONE DI MIRCO TANGHERLINI



- Da migliorare
- Buoni
- Adeguati

MAGGIORI CONTROLLI

Uno dei test che fanno parte del programma Euroncap consiste nel valutare punto per punto le zone più pericolose della carrozzeria. Vengono simulati impatti a 40 km/h con i pedoni, e dato un giudizio sulla struttura dell'auto: le zone indicate con un puntino rosso sono da modificare, quelle gialle sono adeguate ma suscettibili di miglioramento, quelle verdi sono ben disegnate.

► denti ai pedoni rappresentano il 1 per cento del totale, nei paesi in via sviluppo il 50 per cento. Sempre in Europa le vendite di suv sono cresciute del 15 per cento nell'ultimo anno, quelle delle auto sono calate del 4. E in Italia? Nel febbraio 2004 (dati Legambiente), le nuove immatricolazioni di suv avevano raggiunto il 5,47 per cento del totale, rispetto al 2,6 del 1998.

«Esistono studi per valutare gli standard di sicurezza delle nuove auto che vengono poi recepiti dalle case automobilistiche» ricorda Luigi Di Matteo, ingegnere dell'Acı. È uno degli scopi per esempio, dell'Euroncap (European new car assessment programme): test che intendono incoraggiare i miglioramenti alla sicurezza dei veicoli, promossi dalla Commissione europea, da cinque governi, dagli automobile club e dalla Federazione internazionale dell'automobile.

«Gli studi Euroncap indicano alle case costruttrici quali parti della carrozzeria devono essere modificate nel progetto per rendere meno pericoloso l'urto con un pedone» spiega Di Matteo. L'Euroncap valuta anche il grado di rischio di ogni tipo di veicolo, dalle utilitarie alle berline e ai grossi fuoristrada. «Confrontando diversi tipi di auto si nota come il grado di pericolosità per i pedoni, in molti suv così come in altre classi di veicoli, sia ancora troppo elevato» conclude Di Matteo.

Per tutte queste ragioni, concludono i ricercatori inglesi, occorrerebbe modificare i criteri d'indagine statistica, in modo da identificare i danni arrecati da questi fuoristrada. Almeno perché gli interessi delle case automobilistiche non vengano anteposti alle strategie di sicurezza.