

# CON LA VITA NON SI PUÒ SCHERZARE



**MAN Bus partecipa al convegno Verona Strada Sicura. Secondo seminario sul Trasporto persone in sicurezza. Troppe le irregolarità riscontrate sugli autobus**

**S**volto nel palazzo della Gran Guardia, affacciato sull'Arena di Verona, a fine marzo, il seminario ha voluto porre l'accento sul problema della sicurezza dei passeggeri, sia scolari delle gite estive che pendolari dei mezzi pubblici o vacanzieri dei viaggi turistici. Coinvolgendo responsabili territoriali di Polizia Stradale, Vigili del Fuoco, Enti pubblici e ospedalieri, e con il contributo tecnico di MAN Truck & Bus Italia.

Tutto parte dall'iniziativa di Massimiliano Maculan presidente di 'Verona sicura' che ha lanciato dal 2003 una serie di attività nei licei veneti e da un protocollo di intesa firmato fra la Polizia e il Ministero dell'istruzione per aumentare la sicurezza delle persone che viaggiano in autobus, che dal 16 febbraio 2016 al 28 febbraio 2018 ha portato a fare migliaia di controlli sulle strade italiane. Sono stati controllati, infatti, 36.649 autobus lungo la

Penisola e ben 5.368 sono stati i veicoli con irregolarità. Evidentemente troppi. Tra le violazioni 1.531 sono state per equipaggiamento alterato o non funzionante come gomme lisce, specchietti rotti o cinture di sicurezza non funzionanti; 798 le violazioni per mancato rispetto dei tempi di guida e di riposo; 605 le violazioni per eccesso di velocità e 74 i veicoli senza revisione.

I punti saldi per viaggiare in sicurezza non sono poi molti: ditte in regola iscritte all'albo del Ministero dei trasporti con conducenti in regola con patenti regolari, mezzi a punto e revisionati e che montino il cronotachigrafo per calcolare i tempi di guida. Gli accertamenti sono utili, ma ci vuole prevenzione.



A tal proposito è tornata utile la prolusione di Alessandro Smania, Direttore marketing di MAN Truck e Bus Italia, che ha fatto il punto sui sistemi di sicurezza a bordo dei veicoli industriali, ma soprattutto ha esordito mettendo l'accento sul parco mezzi nazionale. Da sempre uno dei più 'antiquati' d'Europa. «Il parco circolante ha un'età media di 12,5 anni, quasi il doppio che nel resto dell'Unione Europea, e il 60 per cento dei mezzi ha classi di emissione ante Euro IV». Determinante è anche la formazione degli autisti, per essere certi che siano in grado di sfruttare i sistemi di sicurezza di cui i loro veicoli sono dotati. «L'importanza dell'elemento umano resta sempre al centro delle tematiche legate alla sicurezza», ha proseguito Smania. «Dato che il ruolo dell'autista è cruciale in ogni situazione di emergenza, e l'efficacia della sua azione non può prescindere dalla formazione, dallo stato di salute del mezzo e dalla sua ergonomia e funzionalità».

La continua interazione tra i sistemi di sicurezza consente all'autista di concentrarsi sulla strada e sulle situazioni critiche che gli si paventano di fronte. L'analisi di Smania è poi arrivata ad alcune altre considerazioni: «l'autobus è il veicolo su gomma più sicuro nel rapporto vittime/chilometri percorsi: nel 2015,

meno del 2 per cento dei veicoli coinvolti in incidenti sono stati bus e meno dell'1 per cento di morti e feriti dal 1980 al 2015 sono dovuti a incidenti che hanno visto coinvolti autobus». A questi risultati hanno dato un contributo fondamentale le innovazioni tecnologiche: l'introduzione dell'ESP ha ridotto del 44 per cento gli incidenti dovuti alla perdita di controllo del veicolo, l'ACC (Adaptive Cruise Control) ha ridotto del 71 per cento gli incidenti per tamponamenti, l'LGS (Line Guard System) ha ridotto del 49 per cento gli incidenti dovuti all'abbandono della carreggiata. L'EBA (il sistema di assistenza alla frenata d'emergenza) e LGS sono obbligatori per le nuove immatricolazioni a partire dal 2015 con un ulteriore step migliorativo nel 2018 e sono in fase di sviluppo altri sistemi come il freno multicollisione, il riconoscimento della stanchezza e le telecamere perimetrali per il controllo degli angoli ciechi.

Si parla molto di guida autonoma, un argomento molto affascinante, ma che non può prescindere dal ruolo dell'autista, che resta fondamentale nel valutare la situazione e nel decidere come intervenire. «La sfida vera», ha concluso Smania, «sta nel creare la migliore interfaccia possibile tra chi guida e i sistemi di ausilio alla guida presenti nel veicolo».

