

Sicurezza stradale: Parlamento Europeo e mezzi pesanti

Sicurezza stradale: Parlamento Europeo e mezzi pesanti Nuove norme relative al disegno delle cabine di guida dei camion sono allo studio della Commissione Trasporti e Turismo (TRANS) del Parlamento Europeo. I mezzi pesanti sono uno dei maggiori pericoli per i ciclisti, soprattutto a causa dei numerosi "angoli ciechi"; le nuove norme sono un tentativo di porre rimedio al problema.

Al Parlamento Europeo, che ricordiamo si rinnova in maggio, più precisamente alla commissione TRAN, ci si è recentemente occupati di cabine dei camion e dei mezzi pesanti. Come ben sappiamo, i mezzi pesanti sono un problema per i ciclisti che spesso non vengono percepiti dagli autisti a causa dei numerosi "punti ciechi"; dovuti alle dimensioni del mezzo.

Sicurezza stradale: Parlamento Europeo e mezzi pesanti Nuove norme relative al disegno delle cabine di guida dei camion sono allo studio della Commissione Trasporti e Turismo (TRANS) del Parlamento Europeo. I mezzi pesanti sono uno dei maggiori pericoli per i ciclisti, soprattutto a causa dei numerosi "angoli ciechi"; le nuove norme sono un tentativo di porre rimedio al problema.

Al Parlamento Europeo, che ricordiamo si rinnova in maggio, più precisamente alla commissione TRAN, ci si è recentemente occupati di cabine dei camion e dei mezzi pesanti. Come ben sappiamo, i mezzi pesanti sono un problema per i ciclisti che spesso non vengono percepiti dagli autisti a causa dei numerosi "punti ciechi"; dovuti alle dimensioni del mezzo.

Gli emendamenti che i deputati dovranno votare, auspicabilmente in tempi rapidi così da consentire l'approvazione definitiva in aula prima dello scioglimento e delle nuove elezioni, contengono una serie di misure che dovrebbero rendere più sicuri i TIR e i camion in genere; per esempio si prevede di aumentare di 50-100 cm la parte anteriore delle cabine di guida, in modo da migliorare la sicurezza ed anche le prestazioni aerodinamiche.

Per poter utilizzare questo spazio aggiuntivo i costruttori dovranno includere alcune specifiche tecniche per quanto riguarda la sicurezza e l'aerodinamica. Agli effetti pratici, se le norme venissero davvero adottate, si otterrebbe:

- una migliore visibilità dalla cabina di guida;
- una forma più arrotondata della cabina stessa;
- una migliore protezione "antincastro" frontale e laterale;
- una zona di assorbimento degli impatti.

Gli automezzi pesanti costituiscono circa il 3 % del parco veicoli europeo e il 7 % dei chilometri percorsi, ma sono coinvolti in circa il 18 % di tutti gli incidenti mortali, che costano oltre 7.000 vite in tutta l'UE (dato relativo al 2008).

Se circoscriviamo il dato alle sole biciclette, troviamo che circa il 22 % dei ciclisti è deceduto a seguito di collisioni con un veicolo merci, siano essi leggeri o pesanti, dato che però varia di molto di Paese in Paese: in Belgio questa cifra sale al 43%, è pari al 38% nei Paesi Bassi, al 33% nel Regno Unito e in Danimarca.

In alcune città, poi, sembra che la situazione stia davvero sfuggendo di mano. Nel 2013 a Londra, per esempio, oltre il 50% dei decessi in bicicletta sono stati diretta conseguenza di una collisione con un autocarro, la grande maggioranza di questi in corrispondenza dell'angolo cieco che si ha in occasione della svolta destra (a sinistra in Regno Unito, Irlanda, Malta, Cipro) del mezzo.

Perché questi veicoli di grandi dimensioni sono così pericolosi, in modo sproporzionato al loro numero?

Anche gli autobus sono coinvolti in una quantità simile di collisioni e incidenti, ma gli autobus interagiscono quasi esclusivamente con pedoni e ciclisti. Per i mezzi pesanti, invece, l'interazione con le cosiddette "utenze deboli" si verifica solo per un decimo, forse meno, di tutto il viaggio. Tuttavia camion da costruzione e ribaltabili stanno diventando sempre più integrati nelle aree urbane e questi sono un vero problema, essendo responsabili di molte delle vittime di Londra. In proporzione, e non solo a Londra, i mezzi pesanti sono i veicoli più pericolosi con i quali i ciclisti entrano in contatto.

Alla luce di quanto scritto, sembra incredibile che non ci sia una legislazione in materia di visione diretta (al contrario

della visione indiretta, cioè degli specchi retrovisori). Significa che non solo non ci sono leggi che impongono di avere una buona visione diretta della strada dalla cabina, ma nemmeno ci sono norme, linee guida, o anche solo raccomandazioni per puntare a raggiungere lo scopo, anche se l'introduzione di tali requisiti è ormai ritenuta utile.

Più precisamente, i mezzi privati (1.500 chili di peso e 4 metri di lunghezza circa) hanno un punto di riferimento e requisiti minimi per la visione diretta, mentre le cabine di mezzi pesanti (44 tonnellate di peso e circa 18 metri di lunghezza) no.

Questo è piuttosto strano, non trovate?

Soprattutto se consideriamo che i veicoli commerciali pesanti hanno un sacco di regole da rispettare in materia di visione indiretta e gli specchi devono rispettare determinati requisiti, regole e requisiti dettati dalla UE.

Ma la visione indiretta, tramite specchio, non può sostituirsi alla visione diretta. Innanzitutto studi provenienti da tutta Europa hanno dimostrato che esistono ancora punti ciechi o di scarsa visibilità, punti nei quali è più probabile che i ciclisti siano colpiti, tanto che UNECE (la commissione delle Nazioni Unite sui temi economici, trasporti inclusi) e UE cercano di aggiornare annualmente le norme per cercare di tenere il passo (ma ai nuovi autocarri quest'anno sarà concessa una proroga per gli specchi laterali di categoria V, detti "specchi di accostamento" o "guardaruota" perché servono a guardare la strada attigua alla ruota anteriore destra.).

Come detto, però, gli specchi non possono sostituirsi alla visione diretta: basta un piccolo errore nella regolazione per lasciare un grande punto cieco nella visione del conducente. Uno studio danese ha rilevato che dei 25 mezzi pesanti oggetto della ricerca coinvolti in collisioni con i ciclisti ben 21 avevano sistemato gli specchi in maniera errata. Non è possibile stabilire se questa sia stata la causa unica della collisione, ma certamente non ha contribuito ad evitarla.

In secondo luogo è stato stimato che l'autista sta circa un secondo con lo sguardo su uno specchio prima di voltarsi a guardarne un altro.

In cabina ci sono due / tre specchi principali per lato, uno anteriore e poi l'autista dà uno sguardo in avanti attraverso il parabrezza prima di iniziare la manovra: passano circa 4-6 secondi dalla vista del primo specchio all'inizio della manovra. In quel lasso di tempo possono accadere un sacco di cose, che però non vengono viste. Questo è davvero un altro punto cieco, un punto cieco temporale, non spaziale, ma pur sempre un pericoloso punto cieco.

Naturalmente ci sono altri problemi con gli specchi come gli oggetti che sembrano più lontani o con velocità diversa da quella reale, per non parlare degli specchi che non vengono sostituiti in caso di rottura o degli specchi stessi che creano angoli ciechi od ostacolano la vista diretta.

Che cosa può fare l'autista per vedere direttamente ?

Il problema sta qui, nelle modalità di costruzione della cabina.

Il formato del posto guida di camion e mezzi pesanti è regolato dalla direttiva 96/53, che copre l'intero autocarro compreso il rimorchio. Al fine di massimizzare gli spazi di carico, mantenere i sistemi di raffreddamento del motore nella griglia anteriore e dare al conducente un ambiente confortevole, la cabina ha cominciato ad assomigliare ad un grattacielo diventando nel corso degli anni più sottile e più alta. Il conducente, infatti, si trova in una posizione incredibilmente elevata sul piano stradale: la linea degli occhi del conducente sta a 3 metri o più dal suolo. Il parabrezza è stato trasformato in una sottile striscia, principalmente per ragioni estetiche, e i pannelli delle porte laterali sono quasi completamente chiusi, tanto che il lato inferiore del finestrino è a 2,5 metri dal suolo. Che cosa si può vedere di ciò che succede a lato di questa cabina?

Per aumentare la sicurezza nelle aree urbane, è necessario abbassare l'altezza della cabina, introdurre parabrezza migliori e pannelli laterali trasparenti. È fondamentale dare al conducente tutte le possibilità di vedere intorno alla cabina.

Per questo si sta cercando di fare della sicurezza una priorità all'interno delle modifiche alla direttiva 96/53, che specifica la forma e le dimensioni dei veicoli pesanti in tutta l'UE.

I firmatari della proposta di modifica chiedono:

- migliore visione diretta dalla cabina
- posizione del conducente più vicina al piano strada;
- che UNECE dettasse requisiti per la visione diretta per tutti i veicoli pesanti dell'UE, collegati a questo i cambiamenti della collocazione e delle dimensioni dei finestrini anteriori e laterali
- una forma più sicura con deflessione in caso di scontro con un utente della strada non protetto.

I proponenti hanno anche co - firmato una dichiarazione con altre importanti organizzazioni ed enti pubblici in tutta Europa per chiedere a Bruxelles di non sottrarsi a questa sfida e di prevedere cabine dei mezzi pesanti più sicure per tutti gli utenti della strada che entrano in contatto con questi veicoli.

Il loro scopo è quello di dare al conducente la migliore opportunità possibile vedere ciclisti e pedoni e alle autorità pubbliche la possibilità di dire che soltanto i veicoli conformi ai nuovi requisiti di sicurezza sono ammessi nelle città o possono essere coinvolti in progetti finanziati con fondi pubblici.

I progetti sono stati studiati ed esistono anche alcuni prototipi, perché questi si traducano in realtà serve che prima la Commissione TRANS e poi il Parlamento Europeo recepiscano le nuove norme in tempi rapidi.

L'articolo originale si può leggere qui <http://www.ecf.com/news/hgv-cab-design-cycling-collisions/>