

15 settembre 2007 0:00

SICUREZZA IN AUTO. TRE PENSIERINI IN LIBERTA'

di Annapaola Laldi

Il primo pensiero riguarda la gestione del traffico in autostrada. Fino a un paio di mesi fa avevo fatto i miei (pochi e di solito brevi) viaggi in autostrada solo in Italia e quindi non avevo alcun termine di paragone. Ma ai primi di luglio sono stata tre settimane in Austria in macchina, percorrendo anche diversi chilometri su alcune autostrade austriache. Che bisognasse acquistare prima la "Vignette", il contrassegno di quella specie di tassa di circolazione autostradale richiesta agli stranieri, dato che in Austria non ci sono caselli, lo sapevo e l'ho fatto prima del Brennero. Ma un'altra cosa non la sapevo ed è di questa che desidero parlare qui.

Era la seconda domenica di luglio e quando le gomme della mia auto hanno cominciato a ruzzolare sull'asfalto autostradale austriaco era da poco passata l'una del pomeriggio. Sono rimasta subito sorpresa perché ho notato che i tabelloni luminosi si susseguivano con molta maggiore frequenza che in Italia (dove si trovano esclusivamente in prossimità dei caselli) e non proponevano generici richiami alla prudenza o la segnalazione di code da qui a lì, ma dettavano per ognuna delle tre corsie il limite massimo di velocità, che, devo dire, in quel momento era piuttosto basso. I bestioni che sfilavano sulla corsia di destra avevano l'indicazione di 40 km/h (e come la rispettavano!), mentre sulle altre due corsie per le auto comuni saliva ai 60 km/h (e come la rispettavamo anche noi!). Andando avanti, ho notato che il limite cambiava; 60 km/h per i bestioni e 80 km/h per gli altri, fino ad arrivare -meraviglia delle meraviglie!- anche a 100 km/h per i comuni mortali, per poi riabbassarsi in seguito e rialzarsi dopo alcuni chilometri. Insomma, sembrava quasi di essere a un esame di scuola guida o su una specie di altalena automobilistica. Lì per lì ho osservato il fatto con curiosità, senza cercare di spiegarmene la ragione. Che ho capito successivamente, quando ho acquisito un po' più di esperienza. Ho così scoperto che questo sistema di imporre limiti di velocità diversi, che cambiano di momento in momento, serve a un concreto e intelligente governo del traffico. Infatti, in questo modo si rallenta (e forse, in determinate situazioni, anche si evita) la formazione delle code e, soprattutto, si previene il pericolo di tamponamenti.

Ho detto "si rallenta la formazione di code" e ho messo tra parentesi e in forma condizionale la possibilità di evitarle, perché è chiaro che, quando il volume del traffico è enorme e tutti o quasi intendono uscire in un certo luogo, viene un momento in cui ci si ritrova da bravi in fila indiana e a passo d'uomo, cosa attestata dai bollettini stradali che ho sentito sulle radio locali specialmente nelle ore serali dei fine settimana. Ma là dove il traffico è anche intenso ma non del tutto proibitivo, disciplinare la velocità momento per momento consente di renderlo più fluido almeno nei tratti intermedi. Non solo. Questo genere di disciplina della velocità fa sì che l'automobilista che arriva buon ultimo su una coda lo faccia con delicatezza, cioè a una velocità ridotta che gli consente di prendere il suo posto nella fila senza il rischio di sbattere contro l'auto che lo precede e provocare magari anche un tamponamento a catena.

Proprio quest'ultimo vantaggio della saggia disciplina austriaca del traffico autostradale l'ho potuto apprezzare, per contrasto, una volta tornata in Italia. Nonostante l'avvertimento del tabellone luminoso al Brennero e al casello successivo, la coda che iniziava vicino a Fortezza mi si è parata davanti troppo all'improvviso -e non andavo a una velocità folle. Niente di grave, salvo una palpitazione più forte del cuore e una frenata un po' tanto brusca.

Perché per governare bene il traffico autostradale e limitare anche alcuni incidenti, come i tamponamenti, non basta una segnalazione generica di "code tra X e Y" come abbiamo noi **e sarebbe molto utile**, a mio avviso, **un sistema di disciplina della velocità in tempo reale** come quello austriaco? I motivi che ho in mente sono due e scaturiscono proprio dall'esperienza diretta. **Il primo motivo è che le indicazioni dei nostri tabelloni, oltre che generiche, sono anche false e ingannano l'automobilista.** Quello che mi è successo quindici giorni fa non è un'eccezione: sul tabellone luminoso prima del casello di Incisa Valdarno (autosole) è annunciata una coda tra Firenze Sud e Firenze Nord. Dato che posso uscire a Firenze Sud, decido di entrare in autostrada, e ci metto davvero poco a pentirmene amaramente. Altro che coda da Firenze Sud in poi! Quella cominciava pochissimi chilometri dopo Incisa, quindi con un anticipo di almeno 12-13 chilometri. E' vero che sul tabellone era segnalato anche il tempo di percorrenza e io, che so che tra Incisa e Firenze Sud ci sono solo 19 chilometri, avrei dovuto mettermi sull'avviso (e questo fece sì che dessi d'imbecille alla Società autostrade solo al 50%, riservando l'altro 50% a me stessa), ma se uno non conosce bene la zona, il tempo di percorrenza se lo frigge, se, come sempre accade, non è accompagnato dalla distanza da coprire.

Il secondo motivo è più di ordine psicologico, ed è di enorme importanza. Quando leggo che in un punto X dell'autostrada comincia una coda ho notato che si manifestano dentro di me due reazioni: una riguarda la registrazione mentale del richiamo alla prudenza; ma insieme nasce lo stimolo ad arrivare sul posto prima possibile, prima cioè degli altri concorrenti che, non essendoci particolari limiti di velocità, mi sfrecciano accanto

che è una meraviglia. E' un po' come quando sono vicina all'ufficio postale, che mi aspetto pieno di gente, e noto nelle vicinanze altre persone che penso abbiano la stessa meta: che faccio? Dato che posso, accelero il passo per guadagnare quelle due o tre postazioni che mi risparmierebbero qualche minuto di coda, e magari succede che, proprio sulla porta, entro quasi in rotta di collisione con un'altra persona che aveva accelerato il passo anche lei, ma che non avevo notato perché veniva da un'altra parte... Ho osservato che anche sull'autostrada s'innescano lo stesso meccanismo -e, ne sono certa, non solo in me. Se invece si venisse costretti a rispettare tutti un limite più basso di velocità, come accade in Austria, non ci sarebbe questa corsa all'anticipo, e, tra l'altro, ne godrebbero certamente la salute dell'automobilista (meno tensione), il suo portafoglio (meno consumo di benzina e di gomme per l'inchiodatura pressoché rituale), e poi anche l'ambiente, cioè tutti noi in generale (meno inquinamento causato dalle alte velocità e dalle code), e altrettanto sicuramente diminuirebbero gli incidenti (almeno i tamponamenti) con evidente risparmio sul piano delle assicurazioni RCA.

Il secondo pensiero riguarda la tanto decantata sicurezza all'interno dell'automobile, che certamente è aumentata per molti versi rispetto al passato. Ho cambiato la mia vecchia POLO di 10 anni fa, che avevo preso nella versione base, e cioè senza nessun marchingegno moderno tipo ABS, servosterzo e Air bag, apertura centralizzata e alzacristalli elettrici, per non dire dell'aria condizionata che, all'epoca, era un optional di estremo lusso. Ho preso un'altra POLO, ancora nella versione base, che però questa volta ha di serie, se ben ricordo, l'apertura centralizzata (mi è stata però risparmiata quella a distanza!), il servosterzo, l'ABS, 4 -dico 4- Air bag, l'aria condizionata, il faro posteriore antinebbia e gli alzacristalli anteriori elettrici. Ed è su questi ultimi che voglio esprimere la considerazione che segue.

Ebbene, **non sono poi tanto certa che questa trovata degli alzacristalli elettrici rientri davvero all'interno della logica di una maggior sicurezza.** Anzi, direi proprio che è il contrario. Infatti, il congegno di apertura/chiusura dei finestrini si blocca a motore spento. Ora, mettiamo che delle persone si trovino a viaggiare sotto uno di quegli improvvisi diluvi che non sono più neppure così eccezionali, e che si vedano l'acqua salire repentinamente intorno alla macchina (ero in prima linea nell'alluvione di Firenze del 1966 e so che la velocità con cui succede una cosa del genere è inimmaginabile). Il motore si spegne. L'acqua assedia la macchina con una forza tale che le persone dentro non riescono ad aprire le portiere. L'unico modo per tentare di salvarsi è aprire i finestrini e cercare di uscire di lì, sia pure in apnea. Ma per chi ha la moderna raffinatezza dei cristalli elettrici (che siamo ormai quasi tutti) non ci sarà scampo. Lo stesso vale in un'altra ipotesi, deprecabile ma fatalmente possibile, e cioè che, per un qualunque motivo, la macchina scivoli o cada in un corso d'acqua abbastanza profondo e, di nuovo, l'unica possibile via di salvezza siano i finestrini. a patto che possano aprirsi.

Allora mi chiedo: la dotazione degli alzacristalli elettrici è vera sicurezza? O è solo un capriccio? Un pericoloso capriccio. Qualcuno potrebbe obiettare che, coi cristalli elettrici, il guidatore è meno distratto dalla guida quando deve aprire o chiudere il finestrino, e in questo senso sarebbe un elemento di sicurezza. Ma, a parte il fatto che questo tipo di sicurezza è inferiore rispetto a quella rappresentata dalla possibilità di aprire i finestrini dall'interno anche a motore spento in caso di necessità, a me non pare che tale affermazione trovi effettivo riscontro nell'esperienza. Intanto l'apertura e la chiusura del finestrino non è un'operazione che avvenga in ogni istante. Sulle auto più recenti, per arieggiare l'abitacolo, specialmente quando si viaggia a velocità elevata, non si aprono quasi più i finestrini, ma si usa il semplice sistema di ventilazione interno (oppure l'aria condizionata) perché l'aria entra meno inquinata (almeno si spera) e non rallenta la marcia del veicolo come invece fa quella che entra dai finestrini aperti. Di conseguenza, il guidatore è obbligato ad aprire e chiudere il proprio finestrino solo ai caselli autostradali, quando deve ordinare e pagare il rifornimento del carburante effettuato da un operatore, quando deve mostrare i documenti a un poliziotto, e in pochissime altre occasioni. Comunque quasi sempre da fermo oppure quando viaggia a bassa velocità. Infine, personalmente, non trovo neppure vero che l'alzacristallo elettrico sia più comodo della manovella, anzi, da quando c'è questo coso non mi riesce mai di tenere il finestrino aperto nel modo giusto: o mi schizza troppo in giù o risale troppo in su e, per trovare il punto giusto, è una vera e propria lotta. Di conseguenza, almeno per me manovrare il finestrino rischia ogni volta di diventare, ora sì e per davvero, un fattore di distrazione e di rischio.

Col terzo pensiero resto all'interno della vettura, per riferirmi all'apertura centralizzata delle portiere, questa certamente all'insegna di una (presunta) maggiore comodità più che di una maggiore sicurezza. O meglio, per quanto riguarda esclusivamente le portiere può dare più sicurezza sapere che si chiudono tutte in un colpo solo (quante volte, infatti, con le altre macchine, sono tornata indietro a verificare se avevo chiuso bene tutte le portiere!), ma il fatto che l'apertura (e chiusura) centralizzata adesso coinvolga anche lo sportellino da cui si accede al serbatoio del carburante lo trovo controproducente. Qual è il problema? E' che quando viaggio da sola e scendo dall'auto per fare benzina a un *selfservice* non posso più chiudere lo sportello appena scendo, come facevo prima per precauzione contro eventuali blitz di qualche malintenzionato, specialmente nel momento in cui perdo d'occhio

l'auto per andare a pagare. Adesso tutte le volte, prima di allontanarmi, devo ricordarmi di tornare indietro a chiudere lo sportello, e così, tutto sommato spreco del tempo per me e per gli altri che aspettano il loro turno. D'altro canto, a questi chiari di luna, è meglio fare del nostro meglio per non indurre in tentazione nessuno. Una macchina aperta, in cui sia magari rimasto il cellulare, forse anche una borsa che chissà cosa conterrà o altri oggetti sparsi, può essere la classica occasione che fa l'uomo ladro. Meglio non fornirla per evitare sia il danno concreto sia anche una certa qual responsabilità morale che ne deriverebbe all'incauto proprietario. Del resto, ora che ci penso, mi sembra che chiudere portiere e finestrini dell'automobile quando ce ne allontaniamo sia anche un comportamento dettato dal Codice della strada. E anche se in questo caso lo scopo è essenzialmente quello di evitare che vi salga qualcuno (magari un ragazzino) che possa spostarla causando danni all'intorno, utilizzarlo anche per quest'altro scopo mi sembra saggio. Solo che così come sono messe le modernissime cose, nel caso da me richiamato, l'osservanza di questa norma non è certo facilitata.