

Autoveicoli commerciali, specchietti retrovisori ed angolo cieco

Paola Villani

(Politecnico di Milano, D.I.I.A.R. Infrastrutture viarie)

Nel solo anno 2009 in Italia vi sono stati 12.844 incidenti dovuti al fatto che i conducenti hanno manovrato in retrocessione o conversione senza osservare perfettamente gli **specchietti retrovisori** e questo ha comportato il decesso di 144 persone ed infortuni per altre 16.152: tra i conducenti che hanno innestato la retromarcia causando incidenti stradali, 5.137 lo hanno fatto per immettersi nel flusso della circolazione, 2.999 per svoltare a sinistra (passaggi carrabili, distributori, ecc.), 776 per fermarsi o sostare irregolarmente e 3.932 per cause ignote. Nell'83,4% dei casi questi incidenti si sono verificati nelle strade urbane.

Molto spesso i conducenti dichiarano di non essersi avveduti del possibile incidente poiché l'altro veicolo oppure il pedone (16,6% dei casi) risultava essere nel cosiddetto "**angolo cieco**".

Negli USA vi sono stati oltre 600.000 incidenti per cambio di corsia e il 60% dei conducenti ha dichiarato di non aver visto il sopraggiungere di un altro veicolo per colpa dell'angolo cieco. Se per quanto riguarda le autovetture il problema è connesso alla mancata, oppure non corretta, regolazione degli specchietti retrovisori, questa considerazione non vale appieno per i conducenti dei veicoli commerciali.

I conducenti degli autoveicoli commerciali infatti possono regolare lo specchietto interno e i due laterali in modo tale che non vi siano "angoli morti" e qualora riscontrino l'eventuale presenza di punti ciechi possono sempre regolare conseguentemente i due specchi laterali. Recentemente poi sono stati introdotti sul mercato dispositivi idonei ad estendere la percezione del guidatore: si tratta di sensori radar collocati sul paraurti che «esplorano» in continuazione l'area a rischio e accendono una spia luminosa (fase di avviso) sullo specchietto esterno quando individuano un veicolo. Se il guidatore mettesse la freccia, facendo intuire l'intenzione di svoltare o superare, le spie lampeggerebbero con maggiore intensità (fase d'allarme).

Con la **Direttiva Europea 2007/38/CE** che ha introdotto l'obbligo di montare specchi per l'angolo cieco sui veicoli commerciali si sperava di riuscire a salvare, entro il 2020, la vita di 1.200 persone. Sono trascorsi alcuni anni e non tutti i veicoli commerciali risultano dotati di questi specchi (il limite era il 31.12.2009).

Gli specchi per l'angolo cieco permettono al guidatore di vedere meglio, soprattutto in caso di svolta, ciò che sta di lato rispetto agli specchi convenzionali. I conducenti dei veicoli commerciali infatti non si avvedono della loro presenza quando svoltano a destra (oppure a sinistra nel caso di Regno Unito, Irlanda, Malta e Cipro). Proprio per ridurre il numero di questi incidenti da molti anni la legislazione europea prevede che gli autocarri debbano essere dotati di specchi per l'angolo cieco.

Il costo medio dell'installazione di questi specchi sui vecchi autocarri, oscilla tra 100 e 150 Euro per veicolo.

Con il **Decreto 11 gennaio 2008** (Gazzetta Ufficiale N. 76 del 31 Marzo 2008 - Recepimento della direttiva 2007/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 luglio 2007, concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità) è stato prescritto:

"Art. 3.

1. A decorrere dal 1° aprile 2009 tutti i veicoli di cui all'art. 2, comma 1, debbono essere muniti, dal lato passeggeri, di specchi grandangolari e di accostamento conformi a quanto prescritto rispettivamente per gli specchi di categoria IV e V dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2004, di recepimento della direttiva 2003/97/CE, e successive modificazioni.

2. In deroga al comma 1, le prescrizioni del presente decreto sono ritenute rispettate se i veicoli sono dotati, dal lato del passeggero, di specchi grandangolari e di accostamento la cui combinazione di campi di visibilità copre almeno il 95% del campo di visibilità totale a livello del suolo di uno specchio di categoria IV ed almeno l'85% del campo di visibilità totale a livello del suolo di uno specchio di categoria V ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2004, di recepimento della direttiva 2003/97/CE, e successive modificazioni.

3. I veicoli di cui all'art. 2 che, a causa della mancanza di soluzioni tecniche disponibili ed economicamente sostenibili, non possono essere dotati di specchi conformi ai criteri di cui ai commi 1 e 2 possono essere

dotati di specchi supplementari e/o di altri dispositivi di visione indiretta, purché la combinazione di tali dispositivi copra non meno del 95% del campo di visibilità a livello del suolo di uno specchio di categoria IV e non meno dell'85% del campo di visibilità a livello del suolo di uno specchio di categoria V ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2004, di recepimento della direttiva 2003/97/CE, e successive modificazioni.

4. Entro il 1° ottobre 2008 il Ministero dei trasporti stabilisce, con proprio provvedimento, le disposizioni affinché sia garantita la conformità ai criteri di cui ai commi 1, 2 e 3 e stabilisce lo strumento con il quale possa essere dimostrato che i veicoli sono stati sottoposti, con esito positivo, ad un controllo tecnico conforme alle prescrizioni del presente decreto.

5. Il Ministero dei trasporti trasmette alla Commissione europea l'elenco delle soluzioni tecniche conformi alle disposizioni del presente articolo. La Commissione europea mette a disposizione del pubblico di tutti gli Stati membri tali informazioni notificate mediante sito internet o qualsiasi altro mezzo appropriato.”.

Si tratta di uno “strano decreto per negazione” poiché basato sulle tipologie dei veicoli “ai quali non si applica” e, considerato il vetusto parco veicoli commerciali in Italia e la molteplicità di veicoli stranieri in transito sul nostro territorio, esclude di fatto una larghissima percentuale del parco circolante.

“Art. 2.

1. Il presente decreto si applica ai veicoli di categoria N2 ed N3 che non sono stati omologati, per tipo o per singolo esemplare, ai sensi del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 19 novembre 2004, di recepimento della direttiva 2003/97/CE, e successive modificazioni.

2. Il presente decreto **non si applica:**

a) **ai veicoli di categoria N2 ed N3 immatricolati prima del 1° gennaio 2000;**

b) **ai veicoli di categoria N2 che abbiano una massa autorizzata totale massima che non supera le 7,5 tonnellate, nei quali e' impossibile installare uno specchio della categoria V in modo tale da garantire il rispetto delle seguenti condizioni:**

b) 1) nessuna parte dello specchio e' situata a meno di 2 m, con la possibilità di applicare una tolleranza di + 10 cm, dal suolo, indipendentemente dalla posizione in cui e' regolato lo specchio, quando il veicolo si trova in condizioni di carico pari al peso totale tecnicamente ammissibile; 2) lo specchio e' completamente visibile dal posto di guida;

c) **ai veicoli di categoria N2 ed N3 che sono soggetti a misure nazionali in vigore negli Stati membri della Comunità europea che sono entrate in vigore prima delle date di attuazione della direttiva 2003/97/CE, e successive modificazioni, e impongono il montaggio, dal lato del passeggero, di altri dispositivi per la visione indiretta che coprono almeno il 95% del campo di visibilità totale a livello del suolo degli specchi di categoria IV e V definiti nella suddetta direttiva.”.**

In ogni caso, anche qualora gli specchi grandangolari e di accostamento fossero del tutto conformi a quanto prescritto, chi si accosta a destra di un veicolo commerciale in movimento, lo fa a suo rischio e pericolo poiché non è detto che possa essere percepito dal conducente del mezzo pesante.

Figura 1

EU field of vision requirements for an existing HGV over 7.5 tonnes

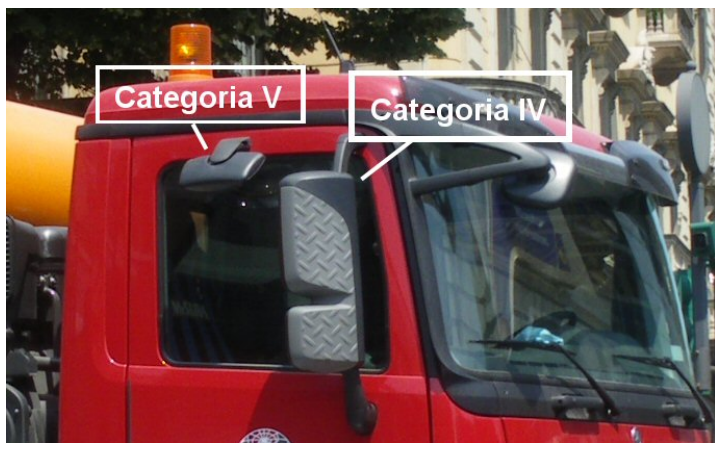
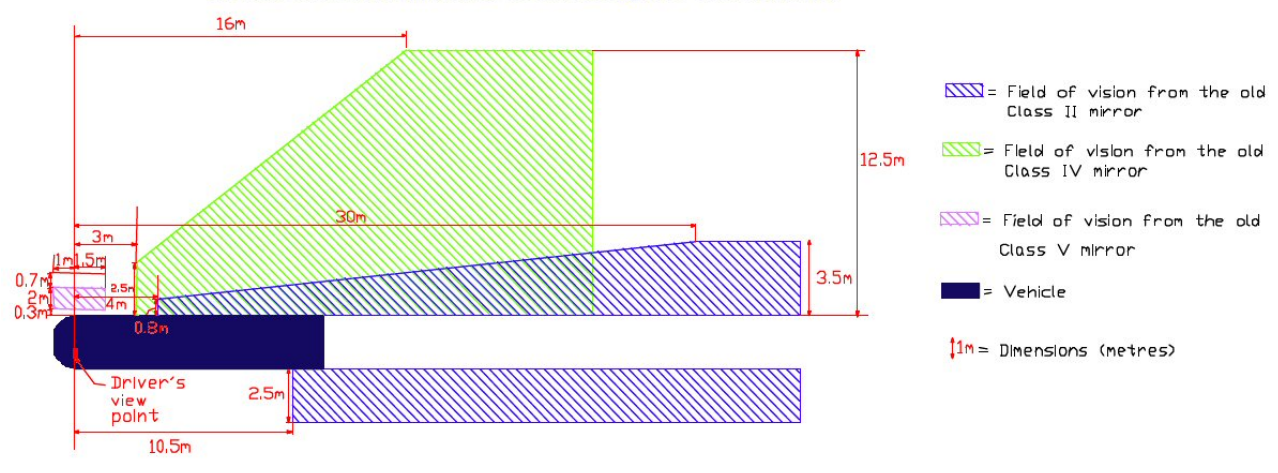


Figura 2 Specchi categorie IV e V

Figura 3 Incidente in Piazzale Cadorna - Milano

