

Euroncap Truck safe

SICUREZZA ALLA PROVA DEI FATTI

Nella coda di un anno, il 2024, in cui si è parlato molto di sicurezza, soprattutto per via dell'entrata in vigore del GsrII lo scorso luglio, l'ente europeo Euroncap ha presentato il primo programma di test sulla sicurezza attiva dei veicoli che ha coinvolto i camion. Per l'esattezza i trattori stradali, in attesa di ulteriori programmi attesi per il 2025: i cabinati nel mese di aprile e i veicoli per la distribuzione in ambito urbano il prossimo ottobre.

Uno sconfinamento, quello dell'European new car assessment program (Euroncap), nel settore del trasporto pesante che amplia notevolmente la platea dei veicoli sottoposti ai rigorosi test con l'obiettivo di mettere alla frusta la reale efficacia dei sistemi di sicurezza.



Non solo auto e veicoli commerciali: l'ente europeo Euroncap ha inaugurato un programma di test per i camion, iniziando dai trattori stradali. Significative le indicazioni emerse, anche se non tutte le case ci hanno creduto allo stesso modo. Come mostrano i risultati...

TUTTI IN RIGA PER IL TEST

Euroncap ha radunato alcuni modelli di trattori stradali disponibili sul mercato (manca solo Ford) e ne ha messo alla prova i sistemi di sicurezza attiva. Iveco, Man e Mercedes non hanno fornito il model year 2025. Di questi, quindi, non riportiamo i risultati del test.

I RISULTATI SONO INDICATIVI

Molto buone, e questo è fuor di dubbio, le indicazioni emerse sui modelli messi a disposizione da Volvo, nello specifico l'Fh e l'Fm, che hanno conquistato le famose cinque stelle Euroncap nel primo programma di test destinati ai veicoli industriali, e ai trattori stradali in particolare.



«Sebbene gli autocarri rappresentino solo il 3 per cento del parco veicoli europeo, sono coinvolti nel 15 per cento di tutti gli incidenti mortali», ci ha detto Matthew Avery, director of strategic development del programma Euroncap (l'intervista completa a pagina 45).

Presto alla frusta anche bus e coach

«Se vogliamo realizzare la 'visione zero', cioè il concetto di assenza di vittime sulle strade europee, non possiamo concentrarci solo sulle autovetture, ma dobbiamo considerare tutti i tipi di veicoli. Intendiamo, infatti, estendere i nostri programmi di test anche agli autobus e ai pullman».

Una visione, insomma, evidentemente più ampia rispetto al passato che si basa, come detto da Avery, sull'analisi dei dati e su un assunto fondamentale: la si-

curezza dei veicoli pesanti non riguarda soltanto chi li guida, ma soprattutto gli altri utenti della strada.

Secondo le ultime statistiche, infatti, a livello europeo soltanto l'11 per cento delle persone coinvolte in incidenti con i camion sono a bordo. In quasi il 90 per cento dei casi si tratta di passeggeri di altri veicoli più piccoli o dei cosiddetti Vru (Vulnerable road users), gli utenti più vulnerabili come pedoni, motociclisti e ciclisti.

La primissima edizione del programma Truck safe di Euroncap ha messo alla prova ben nove veicoli di sette diversi costruttori (Ford Trucks dovrebbe entrare a partire dal 2025). Con un disclaimer importante e decisivo nella valutazione dei risultati che sono emersi lo scorso novembre. Mentre, infatti, Scania, Volvo Trucks, Renault Trucks e Daf hanno fornito direttamente i veico-

li per i test, Mercedes-Benz Trucks, Iveco e Man non hanno risposto all'appello di Euroncap.

L'organizzazione con sede a Bruxelles è stata allora costretta, per raggiungere l'obiettivo di sottoporre alle prove modelli che rappresentassero la quasi totalità dei trattori stradali impegnati in Europa, a reperire «i veicoli con le più avanzate specifiche che siamo stati in grado di trovare». Insomma, non una gara ad armi pari, per così dire, ma non per responsabilità dell'ente organizzatore. E non è un caso che chi ha fornito i veicoli abbia anche ottenuto i risultati migliori.

Col model year 2024 evoluzione sostanziale

Al proposito, Iveco ha tenuto a sottolineare che «l'S-Way utilizzato per i test non è l'ultimo modello (My24) da noi introdotto quest'anno, bensì quello precedente (My22),



«La sicurezza deve essere la priorità»

Abbiamo fatto qualche domanda a Matthew Avery, director of strategic development di Euroncap (nella foto), sui test realizzati lo scorso autunno. A partire dai veicoli utilizzati, visto che Daimler Truck, Man e Iveco non hanno fornito direttamente i camion. «La loro motivazione non è chiara», ha risposto Avery, «anche se forse c'era la convinzione che ci fosse poco interesse per queste informazioni. Quando si sono rifiutati di fornire i veicoli, abbiamo noleggiato il migliore e con le specifiche più elevate che siamo riusciti a trovare. Nel comunicare i risultati abbiamo chiarito che i veicoli di questi costruttori non erano rappresentativi di un nuovo veicolo ordinato. Mercedes-Benz ha ora manifestato l'intenzione di partecipare al programma di test. Riteniamo che anche Man e Iveco aderiranno al programma. Abbiamo avviato il dialogo con Ford per il modello F-Max e hanno espresso il desiderio di far valutare il loro truck nel 2025».

Trasportatori e operatori interessati

Secondo Avery, in generale il programma Truck safe è stato accolto «in modo diverso dalle varie case. Gli scandinavi sono stati molto favorevoli e anche se non tutti hanno ottenuto cinque stelle nella valutazione dei loro veicoli hanno visto l'iniziativa come positiva. Anche Renault e Daf sono state di supporto. Mentre i produttori tedeschi, che non erano entusiasti, ora sembrano riconoscere l'interesse della loro clientela per il tema sicurezza. Abbiamo poi riscontrato grande interesse da parte di trasportatori e operatori che vogliono scegliere veicoli sicuri per proteggere i conducenti oltre che la loro reputazione».

Proteggiamo gli utenti vulnerabili

L'etichetta City safe rappresenta un segnale di attenzione per la circolazione urbana, sempre più importante e dibattuta. «Pensando

ai veicoli che circolano in città, vorremmo vedere contromisure specifiche per prevenire gli incidenti con gli utenti vulnerabili, quindi sistemi in grado di riconoscere pedoni e ciclisti ed evitare le collisioni. Siamo anche convinti dei vantaggi di avere buoni sistemi di visione diretta e indiretta. Per ottenere il riconoscimento City safe, un veicolo deve avere disporre di tecnologie specifiche per gli utenti vulnerabili che soddisfino un livello minimo di sicurezza».

Un programma di test affidabile

Abbiamo infine chiesto a Matthew Avery qual è stato il risultato più sorprendente, considerando anche il rapporto qualità/prezzo dei veicoli.

«Nessuno dei veicoli provati disponeva di sistemi progettati appositamente per ottenere un buon punteggio nei test Euroncap:



si trattava quindi di una cartina di tornasole reale del mercato. I risultati emersi dimostrano che la sicurezza è sempre più una priorità nella progettazione dei camion. Nello specifico dei veicoli che hanno ottenuto i punteggi più alti, in particolare quelli di Volvo, la questione della sicurezza è parte integrante dell'etica stessa del marchio. Ci auguriamo che con il passare del tempo tutti i costruttori diano priorità alla sicurezza e che si possa ridurre collettivamente il numero di vittime della strada con l'obiettivo della 'visione zero'».



ALTRI TEST PREVISTI NEL 2025

Buone indicazioni sono emerse anche da Renault Trucks, Scania e Daf, pur se non corredate dal punteggio massimo. Nel 2025 sono in programma altre sessioni di test riservate ai cabinati (ad aprile) e ai truck per la distribuzione urbana. In quest'ultimo caso occorrerà attendere il prossimo autunno.

MODEL YEAR 2025: I RISULTATI

Modello	Guida sicura (Safe driving)%	Anticollisione (Collision avoidance)%	Soccorso (Rescue)%	City safe (sì/no)	Rating
Daf Xf (My 2025)	85	35	80	sì	★ ★ ★
Renault Trucks T (My 2025)	72	70	80	no	★ ★ ★ ★ ★
Scania Serie R (My 2025)	64	62	80	no	★ ★ ★
Scania Serie G (My 2025)	71	62	80	sì	★ ★ ★ ★ ★
Volvo Fh Aero (My 2025)	80	89	80	sì	★ ★ ★ ★ ★ ★
Volvo Fm (My 2025)	87	89	80	sì	★ ★ ★ ★ ★ ★

Vista l'impossibilità di reperire i modelli di truck più aggiornati di tutte le case disponibili sul mercato, abbiamo riportato nella tabella sopra soltanto i risultati ottenuti dai veicoli forniti direttamente dai costruttori a Euroncap. L'auspicio è che, dalla prossima tornata di test, tutte le case si rendano disponibili fornendo i loro ultimi modelli.

che non può considerarsi rappresentativo dell'attuale livello di prestazioni da noi garantito in termini di funzioni di sicurezza e Adas». Secondo il costruttore, infatti, «il nuovo modello My24

rappresenta un'evoluzione sostanziale della versione precedente sotto molti aspetti, sia in termini di sicurezza che di assistenza alla guida», grazie a tecnologie che rappresentano «un significativo

passo avanti in termini di prestazioni e sicurezza».

Così, le cinque stelle che tradizionalmente identificano il miglior risultato possibile secondo la classificazione Euroncap sono andate a due

trattori stradali Volvo, che si conferma come la casa di assoluto riferimento in termini di dotazioni di sicurezza. Ottima, quindi, la valutazione sia dell'Fh Aero, sia dell'Fm, che hanno spuntato in gene-

rale la valutazione più alta tra tutti i veicoli messi alla frusta nelle diverse aree di prova predisposte da Euroncap in Europa. Quattro stelle per un altro trattore stradale del gruppo, il T di Renault Trucks, premiato per la dotazione di Adas all'avanguardia, e per il trattore Scania della serie G con cabina ribassata. Promossi, anche se con un rating leggermente più basso, il trattore Scania Serie R e il Daf Xf Model year 2025.

Veicoli più sicuri anche in città

Daf Xf che si è positivamente distinto nella speciale categoria che Euroncap ha riservato alla sicurezza in ambito urbano. L'etichetta City safe, infatti, è stata assegnata ai veicoli in grado di rispettare determinate caratteristiche, ritenute particolarmente efficaci nella prevenzione di incidenti tipici dei contesti

urbani. Esempi in questo senso, sono un efficiente Aeb (frenata di emergenza automatizzata) o il sistema di monitoraggio degli angoli ciechi per la protezione degli utenti vulnerabili.

Ad aggiudicarsi l'etichetta City safe, oltre al Daf Xf, sono stati tre veicoli: lo Scania Serie G (Model year 2025) e i due Volvo già menzionati, l'Fh Aero e l'Fm.

Appena istituito, il programma Truck safe di Euroncap ha già intenzione di crescere ed evolversi. Nei prossimi anni, come dichiarato dagli organizzatori, i protocolli dei test prevederanno anche elementi di sicurezza passiva, come per esempio i celebri e spettacolari crash test che vediamo spesso tra le auto: Euroncap prevede di introdurli a partire dal 2030.

In ogni caso, i protocolli verranno rivisti e aggiornati ogni tre anni, soprattutto per rispondere maggiormente al-

lo sviluppo tecnologico del settore. Ad oggi, i sistemi di sicurezza attiva (visibilità e sistemi atti a scongiurare gli incidenti) che si prendono in considerazione vanno dalla visione diretta e indiretta dell'autista al monitoraggio delle sue condizioni di guida.

Sicurezza attiva e (presto) anche passiva

Per quanto riguarda la dotazione del veicolo, altri parametri importanti sono i sistemi di speed assistance e i già menzionati sistemi di frenata d'emergenza e monitoraggio degli angoli ciechi, oltre a quelli deputati a mantenere in carreggiata il veicolo quando viaggia sia in autostrada, sia su strade secondarie.

«Oltre a ispirare i produttori

a realizzare veicoli più sicuri, il programma Truck safe riunirà per la prima volta tutti gli attori dell'ecosistema della sicurezza dei mezzi pesanti, i quali hanno molto da guadagnare dalla presenza di camion più sicuri sulle strade europee», ha affermato Michiel van Ratingen, secretary general di Euroncap, «Un camion sicuro è anche più redditizio, a tutto vantaggio delle imprese e dell'Europa nel suo complesso».

La speranza, adesso, è che tutti i costruttori decidano di mettersi alla prova nelle prossime sessioni del programma Truck safe perché i veicoli valutati siano tutti di ultima generazione. Le premesse ci sono, basterà aspettare qualche mese.

La speranza, adesso, è che tutti i costruttori decidano di mettersi alla prova nelle prossime sessioni del programma Truck safe perché i veicoli valutati siano tutti di ultima generazione. Le premesse ci sono, basterà aspettare qualche mese.

Fabrizio Dalle Nogare