

Comunicato stampa – *Embargo fino al 2 febbraio 2017, 00:01 (CET)*

Euro NCAP celebra il 20° anniversario dei Crash Test salvavita

- **Dal 1997 ad oggi, i crash test di Euro NCAP hanno contribuito a salvare oltre 78.000 vite.**
- **Vetture oggi "più sicure che mai" dopo avere investito 160 milioni di euro per testare 1800 veicoli nei crash test eseguiti dal 1997 ad oggi.**
- **Euro NCAP continua a testare le più recenti innovazioni per la sicurezza, inclusa la tecnologia di frenata automatica al rilevamento di ciclisti.**

Si stima che sono OLTRE 78.000 le vite¹ salvate grazie ai crash test lanciati da Euro NCAP proprio in questi giorni, esattamente 20 anni fa. Euro NCAP ha pubblicato oltre 630 valutazioni per la sicurezza, ha sottoposto a crash-test circa 1.800 vetture e ha investito più di 160 milioni di euro² per migliorare la sicurezza dei veicoli.

I primi test mettevano in luce significative carenze nella sicurezza delle più vendute auto familiari, inducendo un fondamentale ripensamento del design di tali veicoli, finalizzato a prevenire incidenti e salvare vite umane. A distanza di venti anni, 9 vetture su 10 sono vendute sul mercato europeo con una valutazione Euro NCAP espressa in stelle e l'industria automobilistica supporta attivamente lo sviluppo di nuovi requisiti miranti ad ottenere i migliori punteggi per la sicurezza.

Oggi, i risultati dei crash test⁴ per due vetture familiari costruite a 20 anni di distanza evidenziano gli straordinari miglioramenti apportati al fattore sicurezza a partire dal 1997. Tecnologie di sicurezza inesistenti o disponibili come optional, quali airbag guidatore e passeggero, airbag laterali, avvisatori acustici per l'allacciamento delle cinture di sicurezza e sistema ESC, sono finalmente di serie su tutte le vetture vendute in Europa.

"Siamo orgogliosi di essere da 20 anni in prima linea sul fronte della sicurezza su strada. Il programma Euro NCAP di test per la sicurezza ha consentito di raggiungere ottimi risultati per salvare vite umane e ha contribuito a far sì che l'Europa raggiungesse il tasso più basso di incidenti mortali su strada nel mondo³", ha dichiarato il segretario Generale Michiel van Ratingen.

"Euro NCAP ha offerto a milioni di consumatori gli strumenti e le conoscenze necessari per scegliere l'acquisto di vetture sicure. Negli ultimi anni, tuttavia, abbiamo assistito ad un rallentamento del progresso in questo senso ed è necessario non abbassare mai la guardia. Il nostro obiettivo è migliorare ulteriormente la sicurezza su strada nei prossimi 20 anni, non solo per i passeggeri, ma per tutti gli utenti della strada. Rispetto agli inizi, nel 1997, abbiamo già testato numerosi altri aspetti della sicurezza delle vetture e proseguiamo decisi in questa direzione. Il prossimo anno testeremo i sistemi in grado di rilevare e prevenire incidenti che coinvolgano ciclisti e stiamo mettendo a punto una tabella di marcia molto impegnativa la cui realizzazione è prevista per il periodo 2020 - 2025."

Sostenuti dalla FIA (Federation Internationale de l'Automobile), dall'ICRT (in origine International Testing) e dai governi di Regno Unito e Svezia, i primi risultati dei crash test Euro NCAP furono resi pubblici il 4 febbraio 1997. Fino a quel momento, i costruttori di veicoli erano tenuti a soddisfare solo i requisiti base dei crash test previsti dalla legge per le nuove vetture e i cui risultati non venivano pubblicati. Per i consumatori era impossibile confrontare i livelli di sicurezza delle vetture.

Il programma Euro NCAP ha introdotto per la prima volta in Europa dei test realistici condotti da esperti indipendenti e i cui risultati venivano comunicati e discussi tra consumatori, pubblico e media.

Nel primo turno di prove condotte su sette popolari vetture "supermini", la Ford Fiesta e la Polo Volkswagen ottennero tre stelle su un massimo di quattro, per il livello di protezione offerto agli occupanti adulti.

La più venduta, la Rover 100, ottenne solo una stella, mentre la Fiat Punto, la Nissan Micra, la Vauxhall Corsa e la Renault Clio ne ottennero due. Quando si passò alla valutazione della protezione pedoni, neanche un veicolo raggiunse più di due punti, indicando chiaramente ai produttori che si stavano costruendo vetture senza tenere conto degli utenti vulnerabili della strada.

I principali produttori Automotive si ribellarono all'esecuzione dei test, argomentando che per la loro severità era praticamente "impossibile" che una vettura raggiungesse l'assegnazione di tutte e quattro le stelle. Cinque mesi più tardi, tuttavia, la Volvo S40 si aggiudicò 4 stelle per la protezione dei passeggeri.

Max Mosley, primo Chairman di Euro NCAP e Chairman di Global NCAP ha commentato: "A distanza di 20 anni da quello che iniziò come un programma controverso e discusso, rifiutato dai costruttori e i cui standard di sicurezza erano ritenuti non realistici, Euro NCAP è divenuto parte integrante del filone automobilistico. Si sono evitati migliaia di incidenti mortali, la domanda di sicurezza da parte dei consumatori è cresciuta, i costruttori competono per ottenere i migliori risultati nei test e gli standard per la sicurezza delle vetture continuano a perfezionarsi."

"Il modello di consapevolezza dei consumatori implementato così efficacemente da Euro NCAP, oltre a ridefinire l'andamento del mercato europeo, ha incoraggiato altri NCAP in paesi a basso e medio reddito. La pressione dei consumatori ora informati dai crash test sta contribuendo a prendere rapidi provvedimenti relativi ai livelli di sicurezza in India, America Latina e nella regione ASEAN. Euro NCAP ha avuto un impatto effettivamente globale e può a buon motivo vantarsi di essere stata pioniera di un programma per la sicurezza su strada che ha salvato innumerevoli vite umane."

Andrew Miller, Euro NCAP President e Thatcham Chief Technical Officer: "L'impatto di questi test non va sottovalutato. Prima di Euro NCAP, i consumatori avevano la sola "parola" del costruttore. Oggi abbiamo vetture assolutamente sicure e i livelli di sicurezza offerti da ciascuna auto sono visibili a tutti. Un tale successo lo abbiamo raggiunto grazie a un'efficace collaborazione in Europa e proseguiremo su questa scia, continuando ad investire per migliorare la sicurezza."

I test Euro NCAP sono diventati sempre più sofisticati e attualmente il punteggio massimo ottenibile da una vettura è di cinque stelle, assegnate guardando non solo alla protezione offerta agli occupanti e ai pedoni in caso di impatto, ma anche alla capacità della vettura di evitare in primo luogo una collisione. I test rappresentano scenari di impatto nella vita reale che potrebbero avere conseguenze fatali o comunque gravi. I costruttori che puntano alle cinque stelle devono dimostrare che le vetture sono equipaggiate con tecnologie di serie che evitano o mitigano incidenti di questo tipo e, che, qualora la collisione fosse inevitabile, offrono un'adeguata protezione agli occupanti e agli altri utenti della strada.

"Da due decenni, Euro NCAP è la forza trainante dei miglioramenti apportati alla sicurezza delle vetture in Europa. In un'epoca contrassegnata dal continuo progresso nell'automazione e nella tecnologia, il ruolo di verifiche indipendenti assume un ruolo di indiscutibile rilievo. Ci auguriamo che l'Organizzazione resti in prima linea per la sicurezza delle vetture anche negli anni a venire", ha commentato Antonio Avenoso, Executive Director dello European Transport Safety Council.

Per le informazioni multimediali, si prega di contattare Marie Brasseur, Communications Manager, all'indirizzo e-mail: Marie_Brasseur@euroncap.com.

Note degli editori

1. Numero stimato per la prevenzione di incidenti mortali per gli occupanti di vetture tra il 1998 e il 2015, in base all'ETSC PIN Report 2016: <http://etsc.eu/10th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>
2. Stima del totale dei costi accumulati per i test eseguiti sulle vetture, ad esclusione dei costi per auto, ricambi e altri consumabili.
3. Commissione Europea - Fact Sheet 2015, statistiche sulla sicurezza stradale: Cosa c'è dietro i dati? http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-16-864_en.htm
4. Due test celebrativi sono stati eseguiti presso il Thatcham Research Centre, un impianto di prove accreditato da Euro NCAP nel Regno Unito, per dimostrare la differenza in termini di sicurezza tra una Rover 100 dei tardi anni '90 e una recente Honda Jazz. Filmati e interviste sui crash test sono disponibili nel Media Center.

Informazioni su Euro NCAP

Euro NCAP è un'organizzazione che mette a punto crash-test per le vetture nuove, al fine di offrire ai consumatori una valutazione oggettiva e indipendente delle prestazioni di sicurezza su alcune delle vetture più vendute in Europa. Fondata nel 1997 e sostenuta da alcuni Governi europei e da associazioni di consumatori, automobilisti e assicuratori, Euro NCAP è diventata rapidamente un catalizzatore di iniziative volte a promuovere l'aspetto della sicurezza nella progettazione dei veicoli. Visiti il nostro sito Web: www.euroncap.com

Le valutazioni Euro NCAP si applicano rigorosamente ai veicoli con le specifiche offerte in Europa. Non è detto che le valutazioni siano applicabili a modelli offerti in altre regioni, anche se venduti sotto identica denominazione, in quanto le specifiche di produzione e l'equipaggiamento possono variare.