



# L'AUTOMOBILE SICURA

di Anna Francesca Mannai

**L**e strade e le autostrade europee non sono sicure. In Europa gli incidenti stradali sono una delle prime cause di morte, con più di 120 mila vittime ogni anno: è come se un evento catastrofico uccidesse la popolazione di una intera città di medie dimensioni. A questo si aggiunga che, ogni anno, oltre 2 milioni di persone vengono ferite oppure rese disabili in incidenti stradali.

Eppure queste vittime non sono una conseguenza inevitabile dell'utilizzo delle strade: eppure tali eventi sono prevedibili e si potrebbero prevenire.

Nella graduatoria europea dei Paesi a maggior densità automobilistica l'Italia vanta un primato negativo, mentre nel mondo è seconda solo agli Stati Uniti. Uno studio condotto dall'Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile dell'Airp (Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici) rivela che nel 2007 nel nostro Paese si contavano 60 autovetture ogni 100 abitanti contro le

57 della Germania, le 51 di Gran Bretagna e Austria e le 50 della Francia.

Le conseguenze di tanto traffico sono scontate e pesano irrimediabilmente sui livelli di inquinamento, tanto da avere spinto l'Unione Europea a prendere drastici provvedimenti attraverso normative sempre più restrittive. Non è accaduto lo stesso, però, per quel che concerne la sicurezza, messa



anch'essa a dura prova da una così alta densità di auto sulle strade.

Viene naturale, a questo punto, richiamare il fenomeno delle "stragi del sabato sera" (che riguarda i guidatori più giovani) al quale, secondo i dati recentemente diffusi dal Ministero dei Trasporti, si sta affiancando il problema delle cosiddette "patenti grigie", vale a dire degli anziani al volante. Tra il 2004 e il 2008 il numero delle patenti over 60 è infatti aumentato quasi del 4% ed è arrivato a configurarsi come il 19,2% del totale: quasi un guidatore su cinque. Diventa dunque indispensabile una costante verifica dei requisiti psicofisici di chi è al volante, con l'ampliamento degli accertamenti sulle condizioni visive, uditive e cognitive.

Anche su questo fronte, l'Unione Europea sta tentando di agire individuando, in presenza di parametri ridotti, categorie di patenti con limitazione della guida alle sole ore diurne, oppure con divieto di accesso alla rete auto-