



2000

3.850 decessi

IN AUTO SI MUORE

Le vittime fra gli automobilisti sono in forte riduzione, mentre pedoni,

DI EMANUELE BARBARESÌ

Che cosa hanno in comune Usain Bolt, Cristiano Ronaldo e Giampiero Ventura, l'allenatore del Bari? La prima risposta è banale: sono personaggi legati al mondo dello sport. Ma ce n'è una seconda: nel 2009 sono stati protagonisti di gravi incidenti stradali. E ce n'è anche una terza: mentre le macchine che stavano guidando ne

sono uscite semidistrutte, loro se la sono cavata senza un graffio.

Le auto, del resto, sono sempre più sicure. E riescono a salvare persone che, fino a pochi anni fa, in seguito al medesimo tipo d'impatto se la sarebbero cavata assai meno a buon mercato. Non si tratta solo di un'impressione: le statistiche parlano chiaro. Senza andare troppo indietro nel tempo, fermiamoci al 2000, quando

i morti fra gli automobilisti sono stati 3.850, fra i motociclisti 1.407, fra i ciclisti 401, fra i pedoni 808. Nel 2008, invece, fra i pedoni abbiamo avuto 544 morti, con una forte diminuzione in riferimento al 2000 (-32%), ma nell'ambito di dati disomogenei considerando l'intero periodo (si va dai 1.037 deceduti del 2002 ai 511 del 2007). Le vittime fra i ciclisti sono state 288, con un calo del 28% che, an-

Una 600 e una 500
alla prova dei crash
test EuroNCAP:
a distanza di otto anni
la differenza fra gli esiti
dei due urti è visibile
a occhio nudo



2008

2.098 decessi

DI MENO, MA...

ciclisti e motociclisti non sono così fortunati. Per queste ragioni

che in questo caso, testimonia una riduzione tendenziale, ma non lineare (più morti nel 2007 che nel 2002). Quanto ai motociclisti, i deceduti sono stati 1.380, neppure il 2% in meno: una situazione di sostanziale stabilità, confermata dall'analisi dell'intero periodo. Il discorso cambia in modo radicale per gli automobilisti. Non solo il numero di morti del 2008, ossia 2.098, risulta nettamen-

te inferiore a quello del 2000 (-45%), ma si tratta di un calo incontestabile: ogni anno, infatti, si sono registrati meno decessi che in quello precedente. E questo in presenza di una riduzione complessiva degli incidenti (-17%) molto minore.

Insomma, in auto si muore di meno. E la ragione è semplice: in pochi anni si sono compiuti progressi enormi nella sicurezza atti-

- 45 %

il calo di morti
fra gli automobilisti
nel 2008
rispetto al 2000



- 32,67 %

più confortante la diminuzione dei morti fra i pedoni

● «Quattroruote», da sempre attenta alle esigenze degli automobilisti, offre al prezzo complessivo di 8 euro, con il numero di febbraio della rivista, un giubbotto di sicurezza. Simile a molti altri, ma con una prerogativa in più: nella sua fodera sono riportati i principali numeri di emergenza. Crediamo che si tratti di un'iniziativa utile, anche perché indossare il giubbotto prima di uscire dall'auto, in caso di sosta forzata, è importantissimo. Specie durante le ore notturne, quando la visibilità è ridotta: il rischio, diversamente, è quello di essere investiti. Per questo vale la pena di accertarsi di avere a disposizione un giubbotto per ciascun passeggero. Tra l'altro, si tratta di un oggetto che può essere utile anche ai ciclisti. Ricordiamo che, nel rispetto della normativa europea UNI EN 471, il giubbotto dev'essere di tessuto fluorescente giallo (come il «nostro»), rosso o arancione, con strisce retroriflettenti. Non è obbligatorio tenerlo in auto, però il Codice della strada (articolo 162, comma 4-ter) prescrive d'indossarlo fuori dai centri abitati in caso di uscita da una vettura ferma sulla carreggiata (ma anche sulle corsie di emergenza e sulle piazzole di sosta), pena una multa che va da 38 a 155 euro e un decurtamento di due punti della patente.

18,5% dei casi e come optional nel 9,3%. Ed erano numerose le Case a non disporre dell'Esp, neppure su richiesta, su almeno una vettura: tra le altre, Fiat, Alfa Romeo, Lancia, Peugeot, Renault, Citroën e, addirittura, Maserati e Aston Martin. Oggi, invece, l'Esp è incluso nel prezzo di listino dell'84,7% delle auto e viene proposto come optional nel 7,3% dei casi. Solo l'8% dei modelli nuovi, quindi, non lo contempla (dati «Quattroruote» di dicembre 2009). Ed è una percentuale che si ridurrà. Perché dal 2009, di fatto, nessun veicolo può ottenere le cinque stelle dei crash test EuroNCAP se nella maggior parte delle versioni in vendita non offre l'Esp di serie.

La sicurezza delle auto nuove, in definitiva, è destinata a registrare ulteriori progressi. Così come la tendenza alla riduzione della mortalità degli automobilisti. Adesso il compito prioritario è quello di cercare di ottenere una protezione più efficace degli utenti più deboli della strada, a partire dai pedoni e dai ciclisti. E, a questo proposito, occorre iniziare a «lavorare» sul serio sul miglioramento delle infrastrutture. Per esempio, con l'ampliamento della finora ridottissima rete di piste ciclabili e con la realizzazione delle strisce pedonali illuminate. Sanzionare più duramente i conducenti che non dovessero rispettarle, a quel punto, diventerà inevitabile. ●●●●