



## **INTERVENTO PRESIDENTE ACI, ENRICO GELPI**

*Roma, 17 novembre 2010*

---

Desidero innanzitutto rivolgere un ringraziamento alle strutture di ACI e di Istat per la sempre maggiore qualità d'impegno che di anno in anno è assicurata nella realizzazione dell'analisi statistica ufficiale sull'incidentalità stradale in Italia. Anche grazie a questo lavoro, sul problema della sicurezza stradale s'è ormai acceso un faro difficile da spegnere.

Sono certo che la collaborazione in atto ormai da anni proseguirà in futuro, ulteriormente implementata, con il nuovo protocollo d'intesa che ACI e Istat stanno predisponendo anche alla luce di quanto previsto dal nuovo Codice della strada.

Vorrei non peccare di presunzione, ma ritengo che sono davvero poche le indagini statistiche che hanno, come questa, riflessi diretti in tutti i principali settori della vita di un Paese - dal sociale all'economico, dal sanitario a quello delle infrastrutture e della sicurezza pubblica - e che soprattutto possono stimolare occasioni di studio e interventi migliorativi.

D'altra parte, l'importanza d'una conoscenza puntuale e aggiornata del dato statistico è dimostrato essere fondamentale in funzione preventiva degli incidenti stradali. Ne è la riprova la riforma recente al Codice della strada, che prevede un ruolo essenziale per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, competente istituzionale per la sicurezza stradale, ai fini della rilevazione del dato da parte delle Forze dell'ordine, unitamente all'attribuzione dei fondi necessari per l'espletamento dell'attività.

Veniamo all'indagine statistica. Comunico subito i tre principali dati - i più attesi -, rimandando a tra poco, con gli interventi in programma, l'analisi in dettaglio: nel 2009 le vittime sono diminuite del 10 per cento, i feriti e gli incidenti di oltre l'1 per cento. Comunico anche i costi sociali. Pur se non compresi nell'analisi statistica, l'ACI li ha voluti ugualmente calcolare: sono pari a 28 miliardi di Euro. La cifra risente naturalmente della contrazione del Prodotto interno lordo registrata lo scorso anno.

E' la prima volta dal 2001 che il dato relativo alle vittime si attesta al 10 per cento in meno. Ho preso a riferimento il 2001 perché, com'è noto, a partire da quell'anno e per i successivi dieci l'Italia, insieme agli altri Paesi europei, è impegnata a conseguire l'obiettivo della riduzione del 50 per cento del numero delle vittime da incidente stradale.

Oggi contiamo una riduzione di oltre il 40 per cento e rientriamo nei migliori dieci paesi europei. Se la tendenza positiva sarà confermata anche dai dati relativi al 2010, il prossimo anno l'Italia potrà dire di avere svolto un buon lavoro ai vari livelli d'intervento e di sensibilizzazione e di avere quindi centrato l'obiettivo europeo.

Da quel momento partirà subito un'altra sfida fino al 2020. In proposito, ricordo che oltre all'obiettivo fissato dalla Unione Europea c'è pure l'iniziativa altrettanto importante dell'ONU che, su sollecitazione della Federazione internazionale dell'automobile, di cui l'ACI è socio fondatore e io vicepresidente, ha indetto un decennio di azione per la sicurezza stradale. Ai Governi e alle istituzioni internazionali, l'ONU chiede un impegno per salvare cinque milioni di vite sulle strade nei prossimi dieci anni.

Come ACI continueremo a dare il nostro contributo, forti dell'esperienza maturata anche a livello internazionale e delle numerose iniziative istituzionali e proposte concrete al Governo e al Parlamento che caratterizzano la nostra azione per il miglioramento della sicurezza stradale. Ribadiamo, pertanto, che ormai non è più rinviabile l'avvio d'una offerta formativa più adeguata ai rischi che la mobilità di oggi presenta nelle aree urbane e fuori delle città. La guida distratta e la velocità elevata rimangono tra le prime cause di incidente.

Dobbiamo soprattutto rivolgere lo sguardo ai giovani, in particolare a quelli compresi nella fascia d'età 18-21 anni, e varare interventi esclusivi di formazione alla mobilità sicura e responsabile. Sono stati oltre 33mila i conducenti più giovani coinvolti in un incidente. Più di 200 sono morti e i feriti superano numero 21mila. Questa fascia d'età rappresenta il 15 per cento del totale mentre sono solo il 4,7 per cento dei patentati. Ciò significa che hanno una probabilità di essere coinvolti tripla rispetto alla media.

Il dato risulta ancora più evidente se confrontato con una fascia d'età di conducenti che guidano da molti più anni: tra 40 e 44 anni abbiamo il 12 per cento dei patentati ed il 10 per cento dei conducenti coinvolti in incidente. Inoltre, i giovani conducenti nel 79 per cento dei casi hanno un incidente nel centro abitato e 1 su 3 si trova a bordo di un veicolo a due ruote. I diciassetenni, infine, rappresentano il 2 per cento dei conducenti coinvolti.

Una più adeguata e accurata formazione, dunque. A quest'obiettivo risponde la realizzazione di una iniziativa dell'ACI, il cui lancio risale a qualche mese fa. Si tratta di "Ready2Go", network di autoscuole. Già presenti in molte città, entro la fine del prossimo anno saranno capillarmente attivate su tutto il territorio nazionale.

L'Autoscuola ACI, oltre ad avvalersi di strumenti altamente innovativi che caratterizzano i moduli didattici come valore aggiunto, segue il neopatentato nei successivi tre anni con proposte periodiche di aggiornamento formativo, tra le quali la frequenza di un corso di guida sicura presso uno dei Centri ACI, di cui il più noto è Vallelunga, all'avanguardia in Europa per qualità d'impianto e tecnologia.

Sull'utilità dei corsi di guida sicura entro i primi tre anni dal conseguimento della patente, ritengo ormai non sussistano più dubbi. L'ACI ha proposto di renderli obbligatori, ma il legislatore non ha ritenuto di inserirli tra le modifiche al Codice della strada recentemente varate.

Viceversa, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta approfondendo il tema ed è stato recentemente sottoscritto un Protocollo d'intesa tra il Ministero, l'ACI e altri per l'individuazione degli standard di qualità dei corsi e dei formatori.

Oggi rilanciamo la proposta dell'obbligo di frequenza dei corsi anche in considerazione del fatto che laddove in Europa – Austria, ad esempio - sono stati introdotti, il numero di incidenti causati da conducenti appartenenti proprio alla fascia d'età 18-21 anni si è ridotto notevolmente.

Sguardo, quindi, più attento ai giovani ventenni ma pure – sempre rispetto all'obiettivo della mobilità sicura e responsabile - più attenzione all'utenza debole della strada. Il numero relativo all'investimento di pedone non presenta variazioni percentuali rispetto al 2008. Tuttavia, seppure di poco, aumentano le vittime. Va pure evidenziato che nel rapporto tra numero di morti e totale delle persone coinvolte l'indice di gravità per i pedoni sale a 3,9.

Da parte sua l'ACI contribuisce alla tutela dell'utenza debole della strada con diverse iniziative. Tra queste, ricordo i test europei indipendenti sulla sicurezza degli attraversamenti pedonali. Siamo capofila del progetto e a fine mese renderemo noti i risultati 2010 dei 18 test effettuati in diverse città europee. I test hanno riguardato anche Firenze e Torino.

Più recente è invece il progetto sperimentale "Aci per il sociale". E' un'iniziativa destinata a un ventaglio di utenza: anziani, diversamente abili, extracomunitari. Nelle sedi degli Automobile Club provinciali e in alcuni punti di contatto ACI con il pubblico, promuoveremo e svolgeremo attività formativa sui temi della sicurezza stradale, sulla mobilità ecosostenibile e attività informativa che riguarderà tra l'altro le recenti modifiche al Codice della strada.

Un breve accenno merita il problema sicurezza della rete stradale. E' necessario che non rallenti l'azione d'impulso per l'innalzamento degli standard di qualità. Come evidenziano i dati ACI-Istat, gli incidenti più gravi si verificano sulle strade extraurbane, con una media di 5 morti ogni 100 incidenti.

Oggi viene distribuita anche l'ultima realizzazione statistica ACI sulla "Localizzazione degli incidenti stradali", oggetto di presentazione. Arricchito di nuove informazioni, nel volume sono indicati i tratti meno sicuri della nostra rete stradale extraurbana. Le pagine presentano parecchie conferme rispetto agli anni precedenti. Non è certamente un buon segnale.

Con riferimento ancora ai tratti di strada pericolosi, è in fase sperimentale una nostra iniziativa per l'individuazione certa di tratti stradali non corrispondenti ad accettabili standard di qualità e sicurezza, attraverso l'utilizzo di apparecchiature video posizionate a bordo di uno speciale veicolo. I risultati della sperimentazione saranno messi a disposizione delle amministrazioni competenti per gli auspicabili interventi d'adeguamento.

Infine, dopo la presentazione a marzo scorso alla Commissione europea di una prima bozza di stampa, è ormai prossima la pubblicazione, in collaborazione con i gestori, del primo Atlante europeo della sicurezza stradale. Indicherà i livelli di rischio degli itinerari nazionali con particolare attenzione alle strade contraddistinte dalla sigla "E", i principali collegamenti attraverso l'Europa.

Su quegli itinerari andrà applicata la direttiva europea sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali. E' una direttiva che l'Italia non ha ancora recepito e che rappresenterà un passaggio importante per l'avvio d'una nuova fase dove certamente l'esperienza di istituzioni come l'ACI potrà essere messa a fattor comune nell'interesse generale del Paese e delle sue politiche d'intervento a favore della sicurezza stradale.