

*Intervento del prof. Giuseppe Moesch
ordinario di Economia dei trasporti
Università degli Studi di Salerno facoltà di Economia*

IMPATTO DEGLI INCIDENTI STRADALI SUL SISTEMA ECONOMICO DEL PAESE

PREMESSA

Appare oltremodo significativo analizzare alcuni dati che potremmo definire autoesplicanti della situazione mondiale del trasporto su strada.

Nel marzo del 2007, l' IRAP¹ riferì che a livello mondiale il numero di morti per incidenti stradali ammontassero ad 1,2 milioni e che le persone ferite o permanentemente disabili raggiungessero i 50 milioni. Il dato non risulta distribuito uniformemente a livello mondiale e si ritiene che oltre il 90% sia da ascrivere alle popolazioni dei Paesi a basso reddito.

Molti sforzi sono stati avviati nei paesi più ricchi per modificare questa situazione, e gli obiettivi di politica dei trasporti che gli stessi si sono dati hanno dimostrato che esiste la possibilità che opportuni interventi, di tipo normativo, infrastrutturale, sulle tecniche costruttive dei veicoli, sulla protezione attiva e passiva degli utenti della strada e sull'educazione degli stessi possono ridurre drasticamente il numero delle vittime e la qualità tanto da far ritenere che i valori per questi paesi diminuiranno sensibilmente.

Nel periodo 2000 -2020 i dati globali dovrebbero crescere almeno del 50% ma dovrebbero aumentare di oltre l'80% nei paesi a più basso reddito.

I dati in questione non hanno un grande *appeal* sull'opinione pubblica: un aereo che cade ci angoscia si tratta in genere di qualche centinaio di vite stroncate in un solo istante; uno *tsunami* provoca qualche migliaio di morti così come una inondazione, e subito il sentimento di solidarietà ipocrita delle società opulente ci impone di partecipare alla sottoscrizione di fondi per aiutare le vittime degli eventi di cui sopra; in buona sostanza si tratta di gesti apotropaici per evitare di essere tra le vittime in futuro.

Gli incidenti stradali hanno il *pregio* di distribuirsi con uniformità nel tempo e nello spazio, salvo il diverso accento tra paesi ricchi e poveri come abbiamo potuto notare in precedenza, mantenendo però costante quella

¹ *International Road Assessment Programme*

caratteristica di dati *pudichi*, e *fastidiosi*, e certamente non così rumorosi da crearci difficoltà psicologiche come gli effetti degli eventi catastrofici, tanto da poter essere assimilati ai rumori di fondo di una società che non vuole essere disturbata nel suo processo di sviluppo.

Tuttavia in qualche modo il problema emerge e le varie organizzazioni tentano di dare risposte che sono ovviamente diverse a seconda dei diversi sistemi di riferimento: così se l'analisi viene svolta a livello europeo o statunitense ci potrà più facilmente essere una molteplicità di soluzioni tecnologicamente sofisticate, cosa evidentemente poco fattibile in paesi poveri, che presentano normalmente liste di priorità diverse, in particolare quando si devono affrontare problemi come epidemie, carestie, siccità.

La stessa IRAP sostiene che il miglior modo di valutare quali siano le migliori scelte in merito alle decisioni di investimenti per salvare vite e ridurre gli effetti di gravi ferite, è quello di comparare i costi con i benefici di quella riduzione, ma non omette di dire che la metodologia per quelle valutazioni è specifica per ogni paese e per il proprio livello di sviluppo.

La prima affermazione che possiamo dedurre da questa impostazione è che se riuscissimo a definire cos'è un incidente e quali siano le conseguenze dello stesso, gli effetti dipenderanno dal sistema di riferimento. I morti del Ciad o dell'Honduras, valgono in termini monetari in modo diverso da quelli Francesi o Norvegesi; questo discorso vale in assoluto ma dipende anche da dove l'incidente si è verificato.

In effetti se un abitante del Ciad viene investito nel centro di Londra potrà lasciare ai propri eredi un gruzzolo più significativo di quanto avrebbe lasciato se l'incidente si fosse verificato nel proprio paese.

Ma questo non basta perché come vedremo i criteri di valutazione di quella vita perduta dipenderanno dal fatto che si tratti di un immigrato clandestino o dell'ambasciatore di quel Paese.

Ma la cosa non termina ancora qui in quanto lo stesso evento avrà effetti diversi oltre che sul singolo deceduto anche sull'intero sistema economico del paese dove l'evento si è verificato e addirittura potrà incidere sull'economia complessiva del paese più povero.

Quanto andiamo esponendo può apparire forse paradossale ma non è solo espressione dell'IRAP; la valutazione del WHO², propone gli stessi dati peraltro confermati dai risultati di uno studio di Koornstra del 2003³ che utilizzano anche dati simili tutte basate sulla valutazione che gli incidenti nei paesi in via di sviluppo sono funzione diretta del PIL di quei paesi, ed in particolare ambedue gli studi sostengono che con un PIL pro capite pari a zero il numero di morti risulta pari a 5 per ogni centomila abitanti, sale a 25 per centomila con un PIL procapite

² Peden M., Scurfield R., Sleet D., Mohan D., Hyder A. A., Jarawan E., Mathers C. - World report on road traffic injury prevention - World Health Organisation 2002

³ WBCSD Mobility Report, 2004

pari a 5000 \$ e si stabilizza per cominciare a decrescere a partire da un PIL procapite oltre la soglia dei 5000 \$.

Tutti questi studi differiscono di poco e conducono praticamente agli stessi valori adottati dalla Banca Mondiale che basa le proprie considerazioni su di un lavoro basilare di Koptis and Cropper⁴; secondo i quali i valori degli incidenti sono pari a zero per paesi con reddito procapite fino a 200 \$; gli stessi autori riconobbero nel 2005 che le differenze in meno tra i loro dati e gli altri, erano da ascrivere alla diversa modalità di costruzione delle banche dati.

La prima considerazione da fare è ovviamente che nei paesi in via di sviluppo dove già risulta difficile quantificare il numero di abitanti e la loro localizzazione, per l'inesistenza di catasti, censimenti paragonabili a quelli occidentali e l'impossibilità di monitorare le popolazioni, tutti i dati sono da considerare aberranti.

Comunque analisi empiriche hanno dimostrato che in alcuni paesi in via di sviluppo i dati della mortalità confrontati con quelli più sviluppati sono assai maggiori di almeno dieci volte; riteniamo sia abbastanza irrilevante scontrarsi sui numeri perché quello che in questa sede è interessante rilevare è se esiste o meno una legge che lega la crescita degli incidenti mortali al crescere del reddito procapite e se e da che punto in poi un reddito procapite più elevato mette in moto meccanismi di flessione della mortalità.

Sembrirebbe che i vari studi si discostino sui valori di base di quelle statistiche mentre appare esistere una coincidenza in merito al livello di virata di quei dati, essendo il giro di boa posto al superamento del livello dei 5000 \$.

Resterebbe però ancora inspiegabile perché i dati tra paesi parimenti opulenti siano così difformi; se ne è occupato ad Harvard Kavi Bhalla che ha avuto modo di notare su lunghe serie storiche che il cambiamento non sia da attribuire ad elementi legati al PIL vedi alcuni casi emblematici come ad esempio Francia e Belgio che hanno avuto tassi di mortalità doppi rispetto all'Inghilterra o all'Olanda, o ancora Cipro che ha sofferto una mortalità sei volte maggiore di Malta, o come ancora gli USA abbiano valori doppi rispetto a Canada ed Australia e così via.

Lo studioso attribuisce la determinazione del punto di svolta ad eventi diversi in particolare dalla decisione politica, a partire dagli anni 70, di intervenire per ridurre drasticamente quei valori di morte.

La cosa singolare è che altri studi specifici per paesi che si trovano in condizioni intermedie tra quelli più poveri ed i più avanzati hanno mostrato valori che contrastano anche essi con quelli strettamente legati al livello del Pil ma sembrano piuttosto afferire all'utilizzo di quel PIL a partire dalle condizioni di manutenzione delle strade alla tipologia di veicoli utilizzati e quindi alla vulnerabilità dei guidatori; in buona sostanza si viene evidenziando che sistemi di

⁴ 5. Koptis E, Cropper M. *Traffic fatalities and economic growth*. Washington (DC): World Bank; 2003. Policy Research Working Paper 3035

riferimento più avanzati non vedono modificarsi i livelli di incidentalità ma anche la tipologia e gli effetti degli stessi, e che in aree più opulente non esistono condizioni di sicurezza direttamente legate al reddito ma dipendendo le stesse dalla capacità politica dei governanti di saper intervenire anche e forse soprattutto con norme assai più stringenti sulla progettazione dei veicoli, con politiche di investimenti in infrastrutture e con azioni basati sulla *moral suasion* nei confronti della popolazione.

Non vorremmo aver dato l'impressione di voler affrontare il tema in termini etici in quanto potrebbe essere considerato come una sorta di offesa rispetto al credo liberista; quello che andiamo proponendo è che il business può continuare a reggere per gli operatori senza per questo far necessariamente pagare un tributo in termini di vite al mostro chiamato trasporto; non vorremmo far credere alle compagnie di assicurazioni che i grassi premi che esse raccolgono non sempre giustificate dai non servizi offerti, debbano scomparire o assumere forme diverse, e lo stesso vale per i costruttori di veicoli o di infrastrutture.

Riteniamo solo possibile, invece tentare di affrontare i problemi attribuendo ad ognuno i costi da esso stesso generati.

È di questi giorni la pubblicazione⁵ dello studio sui Costi sociali degli incidenti stradali relativi al 2006, e non credo che ci si debba attendere da questo odierno intervento né di riproporre né di contestare in qualche misura l'entità di quei valori.

Ritengo piuttosto che quello che dovremmo oggi affrontare è il senso della impostazione culturale sottesa a quei dati, il concetto stesso di costi ed eventualmente quello di costi sociali, per poi affrontare temi anche più difficili quali chi li genera, chi li subisce, chi li percepisce, quali si pagano, chi li paga, quali non si pagano.

Affrontare il tema proposto implica innanzitutto far chiarezza e comprendere il significato dei termini proposti.

I TERMINI DEL PROBLEMA

Il tema che stiamo affrontando comprende alcuni vocaboli che il normale ascoltatore automaticamente interpreta utilizzando il metalinguaggio che gli è proprio.

Se ad esempio parliamo di palazzo Madama la quasi totalità degli ascoltatori assocerà a quelle parole il concetto di spazi istituzionali ovattati ed atmosfere degne di ospitare la seconda carica dello Stato e dove si promulgano le leggi ed attribuiscono il termine Madama alle Dame che lo hanno abitato a partire da Caterina de' Medici che vi soggiornò spesso o dalla prima a cui fu riferito il nome Margherita d'Austria o la seconda Violante Beatrice di Baviera; in realtà

⁵ da parte dell'ufficio Studi e Ricerche dell'AcI guidato dalla dottoressa Elisabetta Schietroma e frutto del lavoro della dottoressa Lucia Pennisi, Coordinatore centrale dell'area Area Professionale Statistica e degli altri esperti dell'Ente

dall'inizio dell'800 il governo pontificio vi insediò gli uffici del tribunale e la sede della polizia e che da quell'epoca il concetto di Palazzo Madama divenne sinonimo di terrore in quanto per traslato la Madama non era altro che la Polizia che all'epoca non aveva certamente i tratti delle nostre forze dell'ordine.

Orbene, quando trattiamo il tema oggetto di questo intervento, il termine "impatto"⁶ sembra assumere normalmente una connotazione assolutamente negativa e questo aspetto è ulteriormente avvalorato dall'altro lemma ad esso legato ovvero "incidenti"⁷ stradali.

Che cosa è un incidente stradale? Bisogna risalire alla Convenzione di Vienna del 1968⁸ che definisce l'incidente stradale come il fatto verificatosi nelle vie o piazze aperte alla circolazione nel quale risultano coinvolti veicoli (o animali) fermi o in movimento e dal quale derivate lesioni a persone, anche se oggi il codice della strada italiano considera incidenti stradali anche quelli da cui derivino solo danni a cose.

Quest'ultimo è un aspetto particolarmente importante perché tra gli elementi che noi dovremmo poter prendere in considerazione vi sono anche alcuni altri aspetti delle "cose" quali ad esempio l'ambiente.

Quello che incide allora non sono altro che i costi generati dagli effetti degli incidenti sulle persone e sulle cose e ancora più importante è stabilire se possiamo in maniera analitica individuarli, classificarli ed esprimerli in termini monetari.

Molto si è scritto per tentare di dare risposte esaurienti a quei quesiti a cominciare dal punto di vista finanziario e aziendalistico, per tentare poi nel seguito di mitigare alcune delle maggiori aberrazioni con l'introduzione di concetti legati all'analisi costi-benefici; si è parlato allora di costi diretti o indiretti, monetari o non monetari, monetizzabili o no e si sono profuse milioni di parole per determinare chi li genera, chi li subisce, chi li percepisce, chi li paga, quali non si pagano e perché ed ogni volta si trovano più o meno elucubrate argomentazioni per affermare *oggettive* verità.

Le domande poste tendono in fondo a dare risposte a quesiti quali come fare per ripristinare le condizioni *que ante*, e superare gli effetti dell'impatto degli incidenti sia sulle persone che sulle cose e sull'ambiente in generale.

⁶ *impatto* s. m. [dal fr. *impact*, e questo dal lat. *impactus*, part. pass. di *impingere* "urtare"]. - 1. Urto, incontro più o meno violento di un corpo con una superficie, soprattutto in alcuni usi del linguaggio scientifico e tecnico; in partic.: a. In balistica, il punto in cui un proiettile incontra il bersaglio; angolo d'impatto, l'angolo che la tangente alla traiettoria forma, all'urto, con il piano tangente alla superficie colpita nel punto d'impatto, così che l'effetto perforante risulta tanto maggiore quanto più l'angolo si avvicina a 90°. b. In astronautica, con riferimento a un veicolo spaziale, il posarsi sul suolo di un corpo celeste: i. morbido, violento. c. In usi fig., urto, contatto che avviene in modo brusco, considerato in relazione agli effetti che se ne possono risentire: l'i. con un nuovo ambiente, con un mondo estraneo; il primo i.; il difficile i. con la realtà della vita. Con accezione partic. in ecologia, valutazione d'i. ambientale, (anche nella sigla V.I.A.), l'insieme dei metodi d'analisi scientifica che consentono di formulare una previsione attendibile dei danni (o genericam. degli effetti) che possono essere prodotti su un ambiente naturale da grandi opere pubbliche. d. Influenza esercitata da qualche cosa: la pubblicità televisiva ha un forte i. sui giovani; talvolta, effetto, impressione: il discorso del ministro ha avuto un i. negativo sugli ascoltatori. 2. Nel linguaggio marin. del litorale tirrenico, vento di mare perpendicolare alla costa, sinon. di imbatto. - *Vocabolario Treccani*

⁷ *incidente*² s. m. [uso sost. dell'agg. *incidente*]. - 1. Avvenimento inatteso che interrompe il corso regolare di un'azione; per lo più, avvenimento non lieto, disgrazia: un i. di volo; i. stradale; i. sul lavoro.

⁸ Cfr

Un primo tipo di problemi è legato alla enorme eterogeneità dei veicoli in circolazione; sulle stesse strade, salvo eventuali esclusioni per talune categorie di veicoli, possiamo vedere mezzi a trazione animale o addirittura umana, insieme a sofisticate autovetture, camion ed utilitarie che non sono solo espressione della necessità di effettuare trasporti di cose o persone, ma nella maggior parte dei casi rappresentano espressioni di un modo di essere; il mezzo di trasporto è in primo luogo uno *status symbol* almeno per quanto riguarda il trasporto delle persone.

Noi viviamo costantemente la pressione pubblicitaria all'acquisto di autovetture che sono in grado di correre a velocità superiori ai duecento chilometri orari, ben consci che non esistono strade capaci di offrire condizioni di sicurezza tali per poterli raggiungere, che le norme attuali lo impediscono e che nella stragrande maggioranza dei casi il potenziale acquirente non ha mai seguito un corso di guida sicura; la pubblicità di quelle auto può certamente configurarsi come un reato ovvero come istigazione a delinquere.

In un paese come l'Italia, caratterizzato da piccoli comuni arroccati o grandi città con centri storici con strade assai strette vediamo affermata la libertà di circolazione a mezzi quali i SUV, progettati per terreni accidentati di campagna o di montagna ed utilizzati per accompagnare i bambini a scuola o per fare la spesa.

Non è raro riscontrare come elemento a sostegno della scelta di quell'acquisto, la sicurezza, ed in effetti l'esperienza insegna che quando vi sono incidenti tra un camion ed una cinquecento sia essa nuova o storica, non sarà certo il camion ad avere la peggio, tuttavia il fatto di rendere compatibili sullo stesso sedime mezzi con caratteristiche così diverse porta alla creazione di gerarchie di potenziali vittime derivanti dagli sfizi di qualche annoiato consumatore.

Prima ancora che i potenziali incidenti accadano, sarebbe necessario intervenire per prevenire gli effetti di scelte non controllate, si pensi solamente alla diversa altezza in cui sono localizzati i paraurti cioè gli elementi che dovrebbero per primi assorbire gli effetti di una collisione; ovviamente trascurando in tutta l'analisi gli aspetti connessi con i maggiori costi in termini di carburante e di inquinamento o a quelli riferibili al maggior spazio occupato sulla strada e in sosta.

La diversa dotazione di sistemi di sicurezza attiva e passiva di veicoli con caratteristiche diverse è un ulteriore esempio di come varino gli effetti degli incidenti se consideriamo ad esempio più veicoli che procedono in file di cui solo alcuni sono dotati di dispositivi di frenata assistita di radar o anche solo di abs, anche nel caso in cui le capacità dei guidatori fossero assolutamente omogenei, ci si troverebbe di fronte a comportamenti dei veicoli che non garantirebbero dal rischio di collisione.

Possiamo però renderci conto che non esiste una normativa che protegge da questa situazione, ed infatti mezzi con caratteristiche così disomogenee possono circolare insieme purché rispettando le norme che si risolvono in un

generico comportamento di non superamento di una velocità massima uguale per tutti, limite che peraltro non viene rispettato neanche in presenza di sistemi di rilevazione *tutor*, che viene attivato a campione su alcune tratte, e che giustifica il fatto che chi percorre le autostrade italiane si rende conto di essere sorpassato a velocità folli e non avere riscontri di sanzioni estreme come il ritiro della patente o multe salatissime.

Una norma senza sanzioni, senza il controllo e senza la certezza della pena è una norma che si può collocare nel campo della *moral suation* ma difficilmente si trasformerà in una modificazione di comportamenti; la possibilità remota di dover pagare una ammenda è un deterrente economico significativo solo per classi a basso reddito ma non per tutti gli altri.

Associando alla bassa probabilità di essere sanzionato il costo relativamente basso dell'ammenda si capisce come risulti quasi indifferente per chi possiede un'auto con costi superiori ai cinquantamila euro, e che di conseguenza dovrebbe avere un reddito di livello elevatissimo, dover pagare per quell'eccesso che contribuisce a creare condizioni di incidentalità elevatissime.

Associare il concetto di ammenda a quello di proporzionalità al reddito, avrebbe effetti sostanzialmente differenti in termini di deterrenza, ovviamente in un sistema in cui tutte le infrazioni vengano riscontrate.

Tra l'altro si avrebbe anche la possibilità di controllare indirettamente la coerenza tra auto di lusso e reddito dichiarato, facendo scattare meccanismi di controllo che raramente vengono attivati.

Questo tipo di soluzione già adottata in altri paesi del nord Europa, renderebbe efficaci gli interventi normativi e comportamentali riducendo drasticamente il costo dell'incidentalità per il sistema economico.

TEORIA NORMATIVA E TEORIA POSITIVA

Da quanto sopra detto emergono chiari alcuni punti ed in primo luogo l'enorme divario tra paesi ricchi e poveri in merito alla mortalità da incidenti stradali, ma non basta far crescere il PIL per avere automaticamente un miglioramento della situazione, ma è indispensabile una chiara volontà politica per attivare processi di miglioramento tecnologico e procedure normative capaci di educare i guidatori ed imporre standard di sicurezza ai produttori ed indurre i proprietari di veicoli obsoleti a cambiare le proprie auto.

Gli incentivi alla rottamazione sono spesso andati in questa direzione, ma sono andati a beneficio indistintamente di tutti senza tener conto della diversa capacità di spesa di soggetti diversi; un agiato commerciante ovvero un professionista sarà ben lieto di poter usufruire del beneficio per l'acquisto di una vettura nuova che comunque avrebbe comprato perché abituato a rinnovare l'auto dopo un limitato numero di anni.

I percettori di più basso reddito sono quelli che hanno le auto maggiormente obsolete e pericolose ma sono anche quelli che con maggiori difficoltà potranno decidere di rottamare la propria auto; all'interno degli stessi paesi ricchi si forma una sorta di gerarchia tra potenziali vittime della strada e saranno i più deboli a subire le più gravi conseguenze.

Cambiare le caratteristiche delle infrastrutture o dei mezzi riduce ovviamente i livelli di incidentalità e lo stesso ovviamente accade, come abbiamo notato, per la imposizione di norme comportamentali fatte realmente rispettare.

Ovviamente la riduzione di quegli effetti genera costi che vengono scaricati sui soggetti che pagano le imposte e non su coloro che generano i rischi.

Ritornando al caso dei SUV si comprende facilmente che essendo trattati come qualunque altro generico veicolo i proprietari degli stessi non avranno particolari limitazioni nell'usare il mezzo né tantomeno pagheranno in maniera differenziata per il costo che essi generano all'intera economia direttamente con la crescita dei costi di inquinamento e di congestione ed indirettamente per la maggiore pericolosità che essi generano per gli altri utenti della strada ed in particolare per i pedoni.

Se non si intende perseguire una politica di prevenzione, allora si abbia il coraggio di affermare che per ogni incidente causato da un SUV dovrà essere comminata una sanzione forte per i guidatori; non è sufficiente sostenere che le assicurazioni pagheranno per gli eventuali danni, in quanto l'aggravio derivante dai danni risarciti si traslerà sull'intera massa degli assicurati e non su quelli che hanno generato i danni.

Il caso SUV è semplicemente emblematico ed esplicativo di situazioni diverse che generano costi sociali prima ancora di creare incidenti e che può facilmente estendersi a categorie di veicoli quali ad esempio quelli che circolano con gomme usurate o con mezzi non perfettamente efficienti.

Ripetiamo che la riduzione degli effetti nei paesi più avanzati si è avuto sia attraverso la crescita degli investimenti infrastrutturali e sui veicoli ma anche e soprattutto sull'applicazione di stringenti norme comportamentali.

In realtà limitarsi alla valutazione dei costi connessi ai danni alle cose ed alle persone è assai riduttivo ed appartiene alla logica della monetarizzazione dei danni con situazioni aberranti quali il diverso valore della vita umana che viene correlata alla perdita di reddito e che quindi presenta valori bassissimi per soggetti appartenenti a paesi in via di sviluppo o a classi di reddito inferiori.

La conseguenza è che non appare facile armonizzare le normative ed anche la difficoltà di ipotizzare scelte politiche simili non appare semplice da realizzare: pensiamo al caso delle soluzioni tecnologiche da utilizzare in caso di legge permissiva o vincolante⁹ ed inoltre alle differenze di costi che si possono

⁹ Se si ritiene di voler abbattere il livello di inquinamento attraverso l'applicazione di speciali meccanismi, la cosa sarà possibile solo nei casi di un sistema di leggi vincolanti. Infatti sarà assai difficile che in presenza di leggi permissive la coscienza individuale accetti di sostenere un onere che può essere evitato.

generare per gli stessi prodotti realizzati in paesi con normative differenti ad esempio per la tutela del lavoro con i conseguenti costi.

Il caso Cina è solo esemplificativo mentre assai più drammatico è l'imposizione di standard validi *erga omnes* per un gruppo di Stati (vedi UE) che anche nell'ipotesi di aiuti, a causa del diverso livello di sviluppo, non possono facilmente adattarsi e subire costi accessori per imporre standard di sicurezza omogenei.

Che fare allora? Non abbiamo certezza in merito agli elementi da mettere nel conto, ai valori da applicare ma la cosa più drammatica è che anche se avessimo risposte per quelle domande ed avessimo un dato certo esprimibile in miliardi di euro, quali sarebbero le conseguenze. Ci spaventeremmo molto ed adotteremo politiche diverse? Modificherebbero i nostri comportamenti? Avremmo una diversa coscienza di noi?

Se così è allora utilizziamo quei dati che derivano dalle accurate stime che gli analisti delle assicurazioni producono moltiplicandolo per 3,14 o 6,28 o per un qualsiasi numero molto più grande senza farlo sapere in giro così ci spaventeremo ancora di più.

Purtroppo come si diceva all'inizio né il dato relativo alle vittime né quello relativo ai costi ci appaiono come entità significative, e la sola cosa che ci turba è l'elevato costo delle assicurazioni o l'effetto della perdita di vite umane di persone che ci sono vicine; gli altri sono pura astrazione, come dicevamo rumore di fondo della nostra società.

Il problema è allora risolvibile solo in termini politici con una chiara scelta che tendendo ad azzerare la mortalità e quindi eliminando il problema della valutazione della vita umana, si possa ricondurre alla quantificazione dei danni materiali.

Se azzerassimo gli incidenti quel ragionamento diventerebbe assai più facile perché le indicazioni teoriche e quelle positive sarebbero assai più prossime.

L'ACI ha speso grandi energie in questa direzione vedi la battaglia sulla patente a punti che l'amico Rosario Alessi ha portato avanti instancabilmente e che finalmente ha visto la luce solo nel 2001, ma che dopo una prima fase nella quale i risultati si sono visti con la tangibile riduzione degli incidenti e dei morti, le vecchie abitudini hanno ripreso il sopravvento quando gli utenti hanno realizzato che il rischio di essere controllati si è drasticamente ridotto.

L'auto è oggi un bene ibrido che racchiude in sé una miriade di valori da quelli di status a quelli di funzionalità da quelli prestazionali a quelli del confort, ma contemporaneamente è un bene che può essere visto come un pericoloso strumento di morte.

Guidare un'auto in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di droghe ha la stessa valenza che uscire di casa armati sapendo che all'occorrenza quell'arma verrà usata.

Se si cominciasse ad applicare con maggiore severità la legge come sta incominciando ad accadere con qualche rara sentenza che vede nella morte per mano di un automobilista ubriaco o drogato il reato di omicidio volontario se non addirittura premeditato forse cominceremmo ad avvicinarsi alla riduzione del numero delle vittime ed alla riduzione dei costi per l'intero sistema economico.

Il vero problema che non mi stanco di sottolineare e che ripeto da oltre vent'anni in ogni manifestazione o intervento ma che principalmente insegno ai miei studenti è che noi viviamo in un Paese senza controlli e non solo nel settore dei trasporti.