

*Considerazioni conclusive del Prof. Ing. Claudio Podestà, Ordinario di tecnica ed Economia dei Trasporti Politecnico di Milano e Presidente Commissione Mobilità ACI.*

Nella ormai prossima chiusura del nostro convegno, volevo fin da adesso esprimere soddisfazione e ringraziamenti alla presenza di tante persone attente e vivacemente attive, partecipi di quello che abbiamo discusso. Questo è evidentemente un segnale di incoraggiamento alla organizzazione di queste iniziative: la parte che abbiamo sviluppato oggi che in qualche modo era una conseguenza di quanto discusso ieri, cioè argomenti puntuali, precisazioni su specifici temi che hanno tutti attinenza con le tecniche per la riduzione degli incidenti, per il miglioramento della sicurezza. Naturalmente ci sarebbe bisogno di un ulteriore approfondito sviluppo, però la discussione ha fornito degli spunti interessanti e dei risultati abbastanza conclusivi e convincenti.

Il discorso di ieri invece è stata una apertura di ragionamento su un tema di grande respiro strategico. Il tema della normativa che presiede alla progettazione delle infrastrutture stradali è chiaramente di respiro tale che non permette di essere esaurito in una semplice sessione di convegno. Tanto è che ieri sera ne abbiamo avuto la riprova, si è accesa una discussione fra due tesi. Anzi io non mi sarei mai aspettato che si finisse quasi con una baruffa tra autorevoli studiosi e progettisti. In effetti devo dire che ancora non mi è del tutto chiaro quali siano i termini di questa disputa, e quindi avrei piacere che qualcuno ulteriormente ne parlasse, e vedo qui per fortuna seduti due dei partecipanti alla discussione di ieri: abbiamo ancora qualche minuto e ce lo concediamo.

Io voglio dire questo a me la tesi che in fondo mi sembrava sostenuta, parlo per grandi linee, dal Professor Benedetto, non è questione di deroghe, deregulation, o cose del genere, quello che è

fondamentale è che alla fine si possa verificare, analizzare, autenticamente valutare i risultati della progettazione e validarli sulla base di simulazioni, di metodi quantitativi adeguati, che permettano di misurare e dunque di conseguire il risultato di ottimizzazione della sicurezza, che ovviamente tutti auspichiamo, i progettisti per primi.

L'altro corno del dilemma, la famosa cogenza delle norme che porta a tutta una serie di conseguenze, di difficoltà applicative ecc, e anche di aggravamento di responsabilità e implicazioni di questo genere, diciamo mi sembra un po' sia rimasta in secondo piano e quindi come un qualche cosa che merita di essere ulteriormente approfondita.

Io la vedo così: probabilmente la vedo non del tutto correttamente, se voi ci aiutate a dire due parole conclusive sulla messa a fuoco della questione, credo che aiuteremo l'Automobile Club ad assumere un posizionamento giusto, neutrale e ben collocato nei confronti della difesa degli interessi della sicurezza e quindi degli utenti.

Se Domenichini o Marchionna vogliono venire a dire due parole aiutandoci in questo senso io sarei molto grato. Il Professor Marchionna è professore titolare di Strade all'Università di Trieste.

-----

Grazie Marchionna, mentre chiamerei Domenichini a darci la parola conclusiva. Vorrei però osservare due cose, quando Marchionna lamenta l'assenza, la carenza di una controparte scientifica di un tavolo scientifico ecc, su cui misurare la validità, l'importanza di questi argomenti, io osserverei che sarebbe importante anche una partecipazione dell'ACI: mi spiego meglio. Essendo anziano ho fatto parte, negli anni fino al 70-80 delle commissioni CNR di cui l'ACI faceva parte d'obbligo, e mi sembra che oggi a maggior ragione

sarebbe doveroso che la voce dell'utenza più autorevole fosse sempre presente nel decidere questioni che si applicano alle norme di comportamento, ecc.

La seconda osservazione è questa: quando Marchionna cita ancora per l'aspetto cogente delle norme il sistema ferroviario e il sistema aeroportuale in generale, non ci dimentichiamo che sono sistemi di trasporto a decisioni fortemente accentrate, governate da una volontà centrale con persone ultra professionalizzate, mentre sulla strada abbiamo l'ulteriore difficoltà della dispersione di decisionalità, per cui praticamente ogni soggetto si comporta autonomamente ed è quindi molto problematico che le norme di progettazione possano tener conto di una tanto vasta aleatorietà di situazioni.

Ti pregherei Domenichini di concludere con poche parole perché abbiamo dei vincoli di orario e poi vorrei che il Presidente dell'ACI ci desse le sue conclusioni alla fine. Prego.

-----

Su queste parole del Collega Domenichini chiudiamo il Convegno, io vi ringrazio caldamente e vorrei che il nostro Presidente, così come ha iniziato, ci desse le sue conclusioni.