

Introduzione ai lavori del Prof. Ing. Claudio Podestà, Ordinario di Tecnica ed Economia dei Trasporti Politecnico di Milano e Componente Commissione Mobilità ACI - Coordinatore della seduta.

Proseguendo il nostro lavoro dopo quello che abbiamo ascoltato, mi viene alla mente un episodio personale a proposito della patente a punti: molti anni fa, quando studiavo negli Stati Uniti, precisamente a Chicago, la patente a punti era in vigore. La patente a punti era disciplinata in questo modo: all'inizio dell'anno si andava alla Motorizzazione, si riceveva la targa metallica che allora rappresentava il bollo rinnovato della macchina e si avevano cento punti per la patente: finiti i cento punti, per quell'anno non c'era scampo: era finita! Per esempio un limite di velocità superato erano 30 punti; un divieto di sosta erano 3 punti, più o meno così. Cioè io ho visto persone piangere quando a giugno avevano finito i punti, perché pescati tre volte sopra i limiti di velocità.

Questo per dire come si potrebbe anche discutere sulla questione del recupero dei punti, cosa che dai dibattiti di questi giorni mi sembra stia andando in modo un po' opinabile, diciamo eufemisticamente così.

La conclusione di questo nostro convegno è dedicata, come voi sapete, al problema della formazione dei tecnici.

Ieri il prof. Filippi, che siede qui davanti, ha già cominciato ad affrontare l'argomento, tant'è che c'era una slide che forse potremmo riprendere, con degli accenni interessanti che ha fatto lo stesso Filippi. Io poi mi richiamerei a un'osservazione preliminare che aveva fatto il Presidente, quando ha detto: "Esiste una dicotomia fra normazione e attuazione", che danneggia l'efficacia dei provvedimenti, delle normative.

Io direi che nel nostro campo esiste una dicotomia tra concezione-progettazione dei sistemi di viabilità e la loro pratica attuazione, che danneggia poi l'efficacia dei risultati, congiuntamente ad un limitato controllo repressivo.

In questo, mi permetto di dire che io non sono molto d'accordo su alcune tesi qui sostenute.

Qualcuno ad esempio ha fatto osservare che i dati ufficiali dicono: l'83% di responsabilità della incidentalità, e quindi della mortalità, ecc. stradale è dei conducenti, il 16% delle strade, l'1% dei veicoli.

Secondo me, non bisogna mai dimenticare che il tutto è fortemente mediato attraverso il contesto operativo, cioè il comportamento finale, a cui noi attribuiamo poi queste perverse conclusioni, è mediato dal quadro ambientale in cui si verifica. Poi sentiremo Benedetto, su come la progettazione debba intervenire in modo certo più significativo ed incisivo a propiziare comportamenti virtuosi.

Abbiamo seduti attorno a questo tavolo illustri tecnici, in particolare Schintu, della Dirigenza dell'AISCAT che quindi rappresenta il sistema autostradale, Iascone, che rappresenta l'ANCI e quindi – diciamo – la viabilità urbana, Mastrangelo, dell'ATAC di Roma, come voce del trasporto pubblico locale, Benedetto, che è il formatore dei tecnici di maggiore rilevanza, cioè l'Università e finalmente Vella, dirigente dell'Ufficio Studi dell'ACI e quindi che ci dice quello che l'ACI ritiene in merito a questi argomenti.

Io direi subito, per non perdere altro tempo - siamo a mezzogiorno - grosso modo dieci minuti per ciascuno e darei la parola a Iascone, con questa raccomandazione a tutti i relatori: parliamo proprio della formazione del personale nelle istituzioni, che fanno parte della vostra sfera di attività. Diciamo, formazione del personale e incidenza che questa formazione ha sulla efficienza del traffico, quindi sulla sinistrosità nelle aree di competenza.