

Introduzione ai lavori dell'Ing. Lucio Quaglia, Presidente del Collegio dei Probiviri AIIT (Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti) e Componente Commissione Mobilità ACI – Coordinatore della sessione.

Buongiorno. Questa prima parte della seconda giornata la dedichiamo, come da programma, alla formazione degli utenti ed, in particolare, ai loro “Nuovi percorsi formativi”.

Dopo quello che abbiamo ascoltato ieri, riguardo alla formazione dei formatori, oggi andiamo su un terreno più facile, almeno dovrebbe essere tale, considerato che ormai dobbiamo “solamente” (si fa per dire) formare gli utenti.

Cercavo uno “slogan” di questa mattinata e me l’ha ispirato l’introduzione che ieri ha fatto il Presidente Lucchesi per questo Convegno.

Lui si è espresso dicendo: “Dobbiamo re-ingegnerizzare l’iter formativo”.

Anche se è un po’ difficile da pronunciare la parola “re-ingegnerizzazione” a me ha fatto molto piacere; la trovo molto esatta e particolarmente gradita dall’Associazione che ho il piacere di rappresentare, cioè l’AIIT(Associazione Italiana per l’Ingegneria del Traffico e dei Trasporti), la quale ha proprio come obiettivo sociale quello di divulgare e sostenere l’ingegneria del traffico e dei trasporti.

C’erano anche altri slogan piuttosto validi, quale quello “Gli esami non finiscono mai”, del compianto Eduardo De Filippo, oppure quello delle risposte a “La domanda sociale di sicurezza stradale” (argomento quest’ultimo che compare per la prima volta quest’anno nel 37° Rapporto annuale del CENSIS, quello destinato allo sviluppo sociale d’Italia, con un suo paragrafo di circa nove pagine).

Personalmente, tra queste tre, preferisco far riferimento alla prima formulazione e quindi ritorno alla “re-ingegnerizzazione”.

Come re-ingegnerizzare? E’ un bel problema!

A mio modesto avviso per formare “bravi automobilisti” dovremmo operare similmente alla formazione dei tecnici.

Quand’è che diciamo che un professionista “è un bravo tecnico”?

Se andiamo ad esaminare il suo curriculum professionale, ci accorgiamo che un bravo tecnico è colui che, sì, ha avuto una buona preparazione alla scuola dell’obbligo, alla scuola superiore ed all’università, ma poi si è continuamente aggiornato (con i corsi professionali integrativi, la lettura di riviste tecniche, e lo studio di nuovi documenti scientifici) e quindi è quella persona che ha “il piacere continuo dell’approfondimento tecnico”.

Non so quanto può essere utile il parallelismo introdotto tra “bravo tecnico” e “bravo automobilista”; esso potrà -però- risultare più chiaro al momento in cui si pensi non solo ai giovani, ma anche agli utenti di media età ed agli anziani.

Oggi la vita media degli utenti comprende 60 anni di guida dell’automobile, mediamente dai 20 agli 80anni di età, e quindi c’è certamente qualcosa di nuovo che occorre continuamente apprendere, dopo l’iniziale acquisizione della patente di guida.

In questo apprendimento continuo, c’è anche quello – particolare- che può derivare dalle stesse infrazioni stradali: sbagliando s’impara (se contestualmente non avviene l’incidente grave)! Al riguardo, dovremmo riflettere sull’importanza dell’effetto deterrente della prima multa (rispetto al ripetersi del comportamento scorretto), in quanto essa ha - in genere - un impatto notevole sul conducente che è “in buona fede” (fors’anche quelle successive, riferite naturalmente ad infrazioni diverse dalla prima e sempre con riferimento a guidatori in buona fede). Quindi, il poter arrivare a “contattare” tutti al momento della loro prima multa (per singolo tipo di infrazione) potrebbe risultare estremamente utile. Oggi, se da un lato questo contatto risulta più difficile svolgerlo con gli addetti alla polizia stradale (per l’enorme quantità di infrazioni esistenti) dall’altro

lato si ha il vantaggio di poterlo svolgere con il sistema della “patente a punti” al momento in cui si riceve la multa. Se la multa infatti fosse accompagnata da una spiegazione del rischio sociale che c’è nell’infrazione svolta (non è tanto importante fargli pagare la multa, quanto evitare che arrechi ancora danni alla comunità, lui compreso), qualche miglioramento sostanziale nella sicurezza stradale lo dovremmo ottenere.

Per ora mi fermo qui ed illustro solamente l’articolazione dei temi della mattinata che corrisponde all’iter formativo degli utenti, a partire - appunto- dagli aspetti generali della cultura della mobilità, di cui parlerà l’arch. Barbara Barroccu, per passare ai giovani, ossia al loro rilascio del patentino e della patente A, con l’ing. Paolo De Angelis, poi ai corsi integrativi per gli adulti, attraverso quanto esporrà il dottor Danilo Spizuoco, poi interverrà l’ing. Morici, con l’argomento della patente a punti, ossia sui vantaggi che essa può darci per l’educazione, anzi la rieducazione stradale ed infine concluderà questa prima parte della mattinata il dottore Paolo Benevolo, che ci aggiornerà – credo – sui modi più opportuni di divulgare le informazioni sugli incidenti stradali.

Probabilmente presto arriverà anche l’ex ministro Ferri, che avrà la possibilità di parlare appena arrivato. Ora iniziamo con le relazioni, invitando ognuno dei relatori a tenersi nel limite massimo di un quarto d’ora per il proprio intervento.

Dunque, adesso la parola è all’arch. Barroccu.

BARROCCU

QUAGLIA:

No, perché siamo riusciti a limitare l’uso di questo “masochistico” strumento ed anche perché il peggio non è morto mai, ossia avrebbero potuto adottare interventi ancor più disastrosi. Comunque il tempo è volato ed è opportuno concludere l’intervento.

BARROCCU

QUAGLIA:

Ringraziamo l'arch. Barroccu, che –giustamente- vuole fare anteporre i doveri ai diritti. L'ha chiamata "rivoluzione culturale", io direi che è un "ritorno culturale", perché dipende dalle generazioni: personalmente appartengo alla generazione che aveva il problema della ricostruzione post bellica, e che quindi aveva il dovere di lavorare o studiare, per acquisire i diritti del successivo benessere economico. Finalmente è arrivato l'onorevole Ferri. Lo ringraziamo della sua presenza e l'avvisiamo che siamo con molto ritardo.

Non so se vuole intervenire subito, oppure vuole prepararsi un momentino? No? Allora, approfittiamone subito. Grazie, onorevole della Sua partecipazione.

FERRI

QUAGLIA:

Noi intanto ringraziamo l'onorevole Ferri di quanto ci ha detto e credo che non avrà una battaglia molto facile nel cercare di imporre la patente a punti europea, perché se si dovesse fare una correlazione fra incidentalità, espressa in incidenti per abitante, e anni di possesso della patente a punti, non credo che verrebbe fuori un dato molto confortevole, nel senso che mi risulta che, ad esempio, i Paesi europei che hanno il più basso indice di incidentalità non hanno la patente a punti.

Con questo non voglio dire che sia un male la patente a punti, tutt'altro; è solo un modo per fargli gli auguri di vincere questa importante battaglia.

Proseguiamo il nostro iter compositivo della mattinata: dopo il tema della cultura generale esposto dell'arch. Barroccu e la parentesi europea con l'on. Ferri, passiamo ai primi rudimenti formativi, cioè passiamo al momento dell'istruzione specialistica, con il patentino e la patente A.

L'ing. Paolo De Angelis ci spiega questo argomento.

DE ANGELIS

QUAGLIA:

No, Paolo De Angelis ha un orologio precisissimo e spacca proprio il minuto.

Ora, proseguendo con l'iter formativo dell'automobilista, nasce spontanea la domanda, in preparazione a quanto ci dirà il dr. Danilo Spizuoco, che è il Dirigente della Divisione Guida Sicura a Vallelunga, se il corso (di cui parlerà) è da considerarsi come un corso di specializzazione, o -insomma- come si colloca rispetto alla patente vera e propria.

Abbiamo infatti esaminato il patentino per i ciclomotori, la patente A per le moto e la patente per gli autoveicoli: siamo così arrivati ai corsi di specializzazione? A lei la risposta.

SPIZUOCO

QUAGLIA:

Grazie, dottor Spizuoco. Erano 90 secondi però, non i 60, come ci aveva promesso. Scusi la battuta.

Proseguiamo l'iter formativo del nostro utente della strada: il patentino l'ha preso, poi ha fatto anche l'esame della patente, ha fatto il corso di istruzione di guida sicura ed ora poi si trova, finalmente, di fronte a questa nuova situazione della patente a punti. Imparerà qualche cosa da

questo nuovo strumento? Ce lo dirà adesso l'ing. Ignazio Morici, che affronta appunto l'argomento "Opportunità formative della patente a punti".

Grazie, fin d'ora Ignazio.

MORICI

QUAGLIA:

Ringraziamo l'ing. Morici anche perché lui svolge sempre una funzione da "grillo parlante" e stamani ci ha proprio indovinato; insomma, ci ha fatto fare un esame di coscienza piuttosto approfondito, anche se non so quanto potrà essere accolta la sua proposta dei corsi di aggiornamento, in occasione del rinnovo della patente, magari eventualmente perlomeno decennale.

Mi permetto di aggiungere un discorso sulla patente a punti, che non ha sollevato l'ing. Morici, e che mi sembra importante porvi attenzione.

Mi sono documentato sul sito ACI rispetto a quali infrazioni si ha una detrazione di punteggio sulla patente (l'ACI precisa, naturalmente, che le relative informazioni le ha ricavate dal sito della Polizia Stradale).

Questi sono i dati che vengono riportati: essi riguardano 73 gruppi di commi del Codice della Strada, i quali in sostanza sono tutti commi di articoli relativi al titolo V, ossia giustamente le norme di comportamento (dall'art.140 all'art.193). In totale sarebbero quindi 54 articoli, ma ne vengono coinvolti solo 35 e, come dicevo prima, riguardano 73 gruppi di commi, che non esauriscono – però – nemmeno la totalità dei commi dei 35 articoli considerati. In particolare, non vengono assolutamente toccati gli articoli che riguardano la circolazione a file parallele (art. 144), l'arresto, la fermata e la sosta (art. 157), i velocipedi (art.182), gli autocaravan (art.185), i veicoli degli invalidi (art. 188) ed i pedoni (art.190), anche

perché quest'ultimi – come i ciclisti- non provvisti di patente da decurtare di punti.

Naturalmente, l'analisi andrebbe approfondita anche riguardo a tutti i commi non considerati dei 35 articoli coinvolti. Ritengo, comunque, che quanto esposto dovrebbe già allarmare gli esperti del settore della normalizzazione.

Ad esempio, diventa preoccupante quando si legge che vengono tolti due punti per ogni infrazione relativa alla segnaletica, esclusa - però - quella della sosta. E' pur vero che la sosta viene penalizzata con due punti sulle corsie riservate, sulle fermate dei mezzi pubblici e nei posti riservati agli invalidi; però, da qui al non penalizzarla minimamente in tutte le altre situazioni di infrazione (comprese quelle di sosta selvaggia), il divario diviene inaccettabile.

L'aspetto essenziale della penalizzazione a punti sulla patente è la sua democraticità, nel senso di poter colpire anche coloro che, benestanti, lasciano sistematicamente il proprio veicolo in divieto di sosta, con la riserva mentale. "A me non importa nulla tanto le multe poi le posso pagare", mentre invece, a parere dei tecnici, la sosta ordinata è essenziale per la fluidità del traffico urbano.

In sostanza sembra corretto affermare che a quelle infrazioni provviste di pena pecuniaria deve anche corrispondere la penalizzazione di punti sulla patente (con correlazione molto stretta, tutta da verificare). Magari sarà solo una penalizzazione di un decimo di punto, ma è fondamentale che ci sia.

Scusate se Vi ho rubato tre minuti su questo argomento.

L'ing. Morici aveva richiesto la parola.

MORICI

QUAGLIA:

Giustissimo. A questo punto è previsto il break ed allora facciamolo, però con la raccomandazione che entro un quarto d'ora si rientri in sala.

(la riunione e' interrotta per una breve pausa)

(la riunione riprende dopo la pausa)

QUAGLIA:

Prendete posto, per favore? Grazie.

Allora, riprendiamo i nostri lavori. Abbiamo esaminato la patente a punti e l'abbiamo criticata - in un certo senso - per alcuni suoi aspetti. Ora vediamo, però, quali risultati ha portato questa patente a punti.

I risultati sono stati riportati sui giornali: si è scritto di 400 patenti ritirate in 6 mesi e di 370.000 lettere inviate dal Ministero per informare altrettanti utenti che è stata penalizzata la loro patente. Poi quasi tutti i giornali sono usciti con i dati degli incidenti riferiti al semestre luglio - dicembre 2003 ed in generale, si è potuto apprendere che - con dati riferiti solamente alle rilevazioni eseguite dalla Polizia Stradale e dai Carabinieri - si è avuto in sostanza una riduzione degli incidenti pari al 19%, al 18% per i morti e 23% per i feriti, rispetto all'analogo semestre dell'anno precedente.

Così riportavano alcuni giornali. Certo, qualcuno afferma: "Beh, è un bel risultato!"; ma certamente non è sufficiente, perché siamo ben lontani da quell'obiettivo europeo della riduzione del 50% degli incidenti entro il 2010 e per raggiungere il quale sono essenziali le tre aree di intervento relative a: l'educazione dei giovani, la rieducazione degli adulti e il controllo su strada da parte delle forze di Polizia Stradale.

Questi - dunque - sono i temi principali, al di là di quelli propri degli interventi di "messa in sicurezza" dei veicoli e delle strade. Peraltro, sui dati che ho citato esiste un grave timore, che è quello che essi siano solo il risultato dell'effetto "annuncio", ossia che essi si stiano diluendo

nel tempo. C'è stata un'indagine di pochi giorni fa, eseguita dalla STA, che a 6 mesi di distanza ha confrontato la percentuale d'uso della cintura di sicurezza su tre strade campione di Roma e, mentre dopo un mese (alla fine di luglio) si rilevava che l'81% degli automobilisti usavano la cintura di sicurezza, questa indagine (ripetuta dopo 6 mesi) riduce questo valore al 69%, quindi una perdita netta di 12 punti percentuali.

Ci sarebbero tanti dettagli da chiarire ma, credo che sia ora più importante sentire che cosa su questo argomento dice il dr. Paolo Benevolo, - lo conoscete - è Condirettore della rivista Onda Verde, il quale esporrà i risultati di un indagine fatta dalla stessa rivista, per verificare qual'è l'effetto dei "media" sull'argomento. La parola adesso al dr. Benevolo.

BENEVOLO

QUAGLIA:

Allora, nella speranza che l'effetto "traino" di bravi giornalisti possa ridurre l'effetto "annuncio" che si è avuto seguitando con questi articoli, termina la prima parte della mattinata.

Cedo la parola al prof. Claudio Podestà, per il coordinamento della tavola rotonda successiva. Altro bell'argomento: "La formazione dei tecnici della mobilità"! Buon lavoro e grazie a tutti i presenti, anche perchè il coffee-break non ha ridotto la loro presenza in sala.