

Intervento dell'Ing. Marcello Vella, Direttore Studi Ricerche e Responsabilità di Progetti dell'ACI

Vi ringrazio per essere rimasti fino a quest'ora, che di sabato è già un grande successo.

Devo all'inizio una risposta all'ing. Morici, che già in parte gli hanno dato altri relatori: e cioè, gli incidenti che attualmente si misurano con la patente a punti sono solo incidenti rilevati dalle forze di Polizia e dai Carabinieri, cioè sono solo incidenti extraurbani. Paragonati, non so come, perché nessuno ha pubblicato la metodologia statistica utilizzata per paragonare gli eventi di cui si parla ad analoghi eventi dell'anno prima.

Però, si sa, che nell'anno cambia la pioggia, cambia il vento, cambia il calore, cambiano i ponti e cambiano le feste e, oltretutto, non rispecchiano la stessa classificazione statistica dei dati dell'ISTAT, perché "morto" in incidente stradale è chi muore entro 30 giorni dall'evento. Allora il lunedì mattina non si può sapere chi è statisticamente morto la domenica prima. Chi è morto sul colpo, sì. Chi morirà, no.

Che cosa faremo? A novembre pubblicheremo i dati del 2003; con l'ISTAT si è d'accordo per separare i due periodi prima e dopo la patente a punti, in maniera da capire qual è l'errore statistico. I dati non è che sono falsi, non sono attendibili, che è diverso!

Seconda questione: affrontare il problema della cultura (da ieri tutti si affannano a sottolineare questo aspetto), una cultura, come diceva il prof. Benedetto, interdisciplinare e non la cultura di un particolare.

Diceva l'ing. Schintu: "La stampa può fare dei danni gravissimi: chiede a gran voce il 150 km/h in autostrada". Ma è la stampa o sono i redazionali? Perché qui bisogna che ci capiamo bene su certi aspetti.

Roma-Napoli: 200 km circa. Con le normative previste potrebbero essere percorsi a 150 km/h solo 150 km, cioè, a 150 km/h 150 km, un'ora di percorrenza.

A 130 all'ora, com'è oggi, si ha un'ora e otto minuti. Si può fare una campagna stampa su queste scelte di significato nullo? Per soli 8 minuti. Perché uscire dal raccordo anulare significa stare due ore in attesa prima di partire per Napoli e arrivati sulla tangenziale di Napoli, altre due ore per arrivare dentro la città! Ma allora di cosa discutiamo? Ma ci fosse un giornale che avesse sollevato il problema!

E così è anche sulla Roma-Milano, non vi illudete, perché dei tratti in cui si possa andare veloci, salvo la nebbia e salvo tutta una serie di questioni che attraversano la pianura padana, saranno sì e no 300 km! Allora, di che si discute? Si seguita a discutere di questi problemi?

Questa è la mancanza di cultura.

In realtà, se andiamo a vedere, la strada che cos'è?

E' la fabbrica del trasporto! Gli incidenti in fabbrica sono diminuiti notevolmente negli ultimi 50 anni: prima su strada o in fabbrica si contava lo stesso numero di morti. Oggi in fabbrica si sono ridotti a poche centinaia gli incidenti mortali, perché sono state introdotte tutta una serie di normative rigorose; non è che l'operaio deve fare attenzione a non toccare il cavo dell'alta tensione, non ci deve essere il cavo dell'alta tensione da toccare!!

Su strada, invece, abbiamo l'art. 141 del Codice, opposto alla legge 626, che recita: "Ci sono le buche: guardale! Mancano i segnali: e che non lo vedi? C'è parecchia acqua della pioggia che non scola: e che non l'hai vista? E quindi comportati di conseguenza per non avere incidenti!".

Lo potremmo fare anche in fabbrica! Ci sono i cavi di alta tensione scoperti, c'è la mannaia che passa di traverso: attenti, potrebbe essere pericoloso e ci si potrebbe finire sotto! Tutto questo causerebbe sicuramente incidenti e morti nell'ambiente di lavoro!

In realtà c'è già una posizione culturale della comunità nel suo complesso che è completamente diversa nell'affrontare la sicurezza nei due settori. Questi sono i veri punti su cui riflettere.

E perché l'art. 141 del Codice stabilisce questo? Perché l'amico Iascone sa che la Commissione del Codice è formata dalle Amministrazioni dello Stato proprietarie delle strade che si proteggono dai rischi degli incidenti trasferendo il problema in testa all'utente.

Ecco perché ci vuole la cultura, perché bisogna ribaltare queste posizioni. C'è poco altro da dire.

Sono d'accordo con l'amico Iascone quando ha detto: "Lo Stato aveva un ufficio che si preoccupava, al di sopra di tutti, della sicurezza su strada; ora lo ha soppresso. Forse perché la sicurezza ormai è tale per cui non c'è bisogno dell'ufficio? Oppure meglio, c'è qualcosa che non quadra nel suo complesso".

Qual'è il ruolo dell'ACI? Il ruolo dell'ACI è sicuramente quello di pungolo, di promotore di una maggior cultura, di una miglior cultura, di una cultura globale del settore. ACI non ha operatività nell'immediato su questi aspetti, non è proprietario di strade, non costruisce veicoli, rappresenta l'utenza che tutti i giorni combatte su strada. Quindi, qual è il compito di ACI? Il compito è promuovere cultura. Oggi siamo qui perché ci preoccupiamo di questi problemi e io sono orgoglioso di lavorare nell'ACI e di occuparmi di queste cose. A tal proposito mi rivolgo al prof. Podestà, precisando che non sono io il dirigente della Direzione Studi, ma soltanto un attivo collaboratore.

Come affronta l'ACI queste problematiche? L'ACI è arrivata alla 60^a edizione della Conferenza del Traffico e della Circolazione e questo significa che è da prima dell'ultima guerra mondiale che si esaminano questi aspetti. Siamo arrivati alla 15^a edizione del Convegno Tecnico e sono, dunque, quindici anni che l'ACI si preoccupa di andare a vedere con i tecnici questi aspetti. Quest'anno saremo al 2^a Salone Internazionale della Sicurezza Stradale, questo significa che abbiamo promosso un'altra manifestazione per far sì che chi ha responsabilità

delle strade, e cioè i comuni, le province e le regioni, oltre allo Stato, possa essere messo in condizioni di valutare tutta una serie di nuove tecnologie, di nuovi apparati e di nuovi modi di essere per gestire le strade in sicurezza.

E siamo già a tre. Poi abbiamo dato vita al MO.VE, un osservatorio internazionale; l'idea è quella che stiamo andando verso i 25 paesi dell'Europa e riteniamo opportuno che qualcuno si preoccupi di uniformare ed unificare un modo di essere univoco delle comunità nazionali di fronte a questi problemi.

L'ungherese che verrà a guidare in Italia sarà in grado di affrontare il nostro traffico o sarà un pericolo per noi e per lui stesso? E noi saremmo un pericolo per gli ungheresi se andassimo a Budapest? Su un problema dovremmo riflettere: guidiamo tutti nella stessa maniera? Per definizione, la Comunità emana l'ordine: tutti guidano bene, c'è la patente riconosciuta e finisce lì. Ma non è così. Quindi, MO.VE è uno sforzo che ACI Italia ed altri Automobile Club Europei stanno portando avanti perché questi problemi vengano posti alla giusta e doverosa attenzione delle Autorità Comunitarie. Infine, provincialmente in Italia, almeno una volta l'anno, ogni Automobile Club locale organizza una manifestazione su questi problemi per un totale di 106 manifestazioni, quindi, ogni tre mesi c'è una manifestazione a livello nazionale, ed ogni mese circa otto a livello locale. Editiamo riviste tra le quali "Onda Verde" che è destinata a tutti i sindaci ed agli addetti ai lavori per dibattere tali problemi e per cercare di fare cultura sugli stessi.

Da ultimo, ma non la più scarsa, l'ACI ha istituito una scuola con la Fondazione "Filippo Caracciolo", nella visione americana delle "Corporate University". Alcune società, che sono all'avanguardia, come la "Tre Emme" o la "Kodak", per dialogare sul mercato con i loro prodotti innovativi, non trovando interlocutori validi nelle varie amministrazioni, hanno sentito la necessità di dover costituire loro stessi una università che preparasse, con corsi post-universitari, tecnici capaci poi di far tesoro di quanto appreso nella successiva attività

professionale. Il dott. Iascone diceva che parecchi Comuni, ad oggi, non hanno l'ufficio "traffico", nonostante la circolare del 1967 dell'allora Ministro dei LL.PP. Benigno Zaccagnini prevedesse la necessità, per chi ha gestione di strade, di dotarsi di uffici del traffico e di uffici sulla mobilità. Figuriamoci!!!

Tra le varie attività culturali e pratiche svolte da ACI, poi, c'è quella dei corsi di guida sicura e anche questa è un'altra iniziativa che l'ACI conduce con grande difficoltà. Ma il Comune di Roma, ad esempio, non ha i soldi per fare un centro di guida sicura per i cittadini di Roma? Io penso che li abbia ma non li vuole spendere; forse non lo ritiene necessario, forse non lo sa!! La proposta provocatoria è che chi viene eletto nelle cariche istituzionali del Comune, della Provincia, della Regione o del Parlamento Nazionale, prima di adire alla carica, frequenti un corso di venti giorni sulla sicurezza stradale in modo da conoscere a fondo le problematiche del settore e così avere dalle Istituzioni risposte meno inattuabili; forse, allora, qualcuno si renderà conto che il problema del trasporto è un problema serio e non un problema residuale considerato solo dopo aver costruito le case, aver pianificato il territorio, o aver risolto questioni di altro genere che riguardano la televisione o i giornali. Grazie.