

*Intervento dell'avv. Federico Carnazzi, componente della Commissione Giuridica dell'A.C. Bergamo*

Diversamente da quanto fatto in precedenti occasioni, la commissione Giuridica dell'ACI di Bergamo, di cui faccio parte, non ha predisposto per questo convegno una sua specifica relazione. Il mio intervento prende pertanto spunto dai temi ed osservazioni dei precedenti relatori.

Diceva giustamente, e bene, ieri il Presidente Lucchesi, che per raggiungere l' "Obiettivo del 2010-Un traguardo per la vita" oggetto del convegno, è innanzitutto necessario che si verifichi una modifica del comportamento dell'utente-automobilista che deve dare luogo ad una sorta di circolo virtuoso tale da portare al raggiungimento di questo obiettivo. Diceva anche e peraltro stamattina, nel suo accorato appello, il Dr.Ferri che tale modifica di atteggiamento presuppone però necessariamente una sorta di interiorizzazione della validità e della cogenza delle norme.

Tale interiorizzazione è però resa difficile dal nostro attuale sistema di legiferare che così come ci hanno ben illustrato il dr.Puoti, il dr.Scotti e gli altri relatori, è oggi caratterizzato da un'alluvione di norme, dalla loro mancata chiarezza e dalla loro contraddittorietà. Perché le stesse possano essere interiorizzate, e quindi rispettate, è pertanto necessario, così come ancora ci hanno detto i suddetti relatori, che le norme "vengano cambiate" e che siano: poche, chiare, facilmente riconoscibili e comprensibili, e che prevedano anche una equità della sanzione. Oltre a detti requisiti a mio modesto parere le norme dovrebbero anche presentare altre caratteristiche, che invece mancano nel nostro sistema, e cioè: quella di una loro intrinseca ragionevolezza e quella di una maggiore uniformità, sia di applicazione concreta che di interventi legislativi, che appunto invece mancano nel nostro sistema.

Sotto il primo profilo è sufficiente ricordare quanto emerso dalle relazioni di ieri per rendersi conto che quando in una strada rettilinea, fuori dal centro urbano, si pone così come è stato bene illustrato dalle sequenze fotografiche mostrateci, un limite di velocità di 10 Km orari, tale norma, o meglio tale applicazione della norma, non può essere in alcun modo sentita dall'utente

come “ragionevole” e che ciò porta non solo ad una sua necessaria disapplicazione in concreto ma anche ad una sfiducia più generale nel dato normativo e nella sua applicazione.

Idem è da dirsi, ad esempio, per le zone 30 cui ha accennato ieri anche il presidente Lucchesi, che, utili e lodevoli dove veramente necessarie rischiano di diventare diseducative e controproducenti se applicate in modo indiscriminato e su larga scala.

Viaggiare infatti a 30 Km orari, come si dovrebbe viaggiare in tali zone, significa infatti “non viaggiare”/essere quasi fermi (provare per credere).

E’ allora evidente che se applicato come sta accadendo in molti Comuni e anche da noi, in difetto di situazioni specifiche e ben limitate (strade particolarmente anguste, centri storici, zone ad alta frequentazione commerciale, di negozi, pedoni ecc.) tale tipo di intervento non può essere percepito in alcun modo come “ragionevole” dall’utente-automobilista e ciò non può che comportare le conseguenze di cui sopra e cioè, non solo la disapplicazione in concreto del comando imposto, ma anche un più generale e più grave disaffezione/disattenzione alla norma in se e per se, perché percepita come fonte di comandi irragionevoli.

Sotto il secondo profilo è poi necessario che ci sia anche un’uniformità di “applicazione” concreta delle norme stesse. Benché l’Italia sia il paese dei campanili, noi non possiamo infatti consentire che, come succede per esempio dalle nostre parti, e credo in molte delle vostre, su uno stesso tipo di strada, con le stesse caratteristiche, si succedano, a seconda del territorio Comunale che si sta attraversando, cartelli contenenti limiti di velocità, di pericolo, od altro assolutamente diversi e disomogenei tra di loro e che ad esempio si passi, senza alcuna ragione apparente e comprensibile da un limite di 30, a 50, a 70 Km orari.

E’ infatti evidente che per potere essere “interiorizzato”, un comportamento di guida corretto e virtuoso deve diventare anche un comportamento “automatico” e che l’automobilista deve pertanto sapere in modo immediato e automatico, interiorizzandolo, che quando percorre un certo tipo di strada ciò comporta automaticamente che egli deve tenere, ripeto, in modo automatico, determinati tipi di condotta, ivi compreso un determinato limite di velocità,

senza dover essere costretto a prestare una continua attenzione a cartelli continuamente diversi e dover così adeguare di volta in volta la sua condotta alle diverse valutazioni “soggettive” dei singoli enti (Comuni) che regolamentano la circolazione.

Quindi io credo che sarebbe giusto che l’ACI si facesse promotore, direi meglio “segnalatore” agli organi competenti di questo aspetto della vicenda e che noi dovremmo chiedere al Governo, o meglio al Ministro dei Trasporti un più diretto ed efficace intervento affinché anche nell’applicazione pratica e concreta delle norme regolamentari in materia vi sia una uniformità di condotte anche da parte dei singoli Enti Locali che le applicano.

Oltre che nella loro applicazione concreta è poi e però necessario innanzitutto che le norme siano uniformi anche dal punto di vista dell’intervento legislativo.

Qui il mio pensiero va gioco forza ad un tema di recentissima attualità che è quello della velocità, e dei suoi limiti. Infatti, come tutti sappiamo, mentre fino a pochi mesi fa il Ministro Lunardi sosteneva che, seppure a certe condizioni, in certi tratti e con certe condizioni di traffico, avrebbe aumentato i limiti di velocità sulle autostrade da 130 a 150 Km orari, ora, a pochi mesi di distanza il nuovo ministro va ribadendo che li abbasserà a 120, e ciò con un divario tra i due limiti pari circa al 25% della velocità complessiva, che non è certo di poca rilevanza.

Orbene, se di fronte ad un dato che è squisitamente “tecnico” il cittadino si trova di fronte a due tipi di risposta di gran lunga differenti è evidente che egli viene a trovarsi in una situazione di disorientamento assoluto che gli rende impossibile interiorizzare ed accogliere dentro di sé la norma perché gli è impossibile comprendere quale dei due comandi sia quello giusto.

Pertanto di fronte a tale situazione noi dobbiamo chiedere che chi ci rappresenta, il nostro Governo o il nostro Parlamento, assumano una condotta che non sia una condotta ondivaga e soprattutto che non sia una condotta che, come purtroppo invece accade, è decisa e adottata sulla base dell’emotività e del momento.

Il problema della velocità infatti non trova il suo fondamento in valutazioni etiche, o morali, o in scelte di politica generale più alta e complessiva, ma

viene strettamente collegato ad un assioma ben specifico, e cioè quello che deriva dalla equazione: meno velocità uguale a meno incidenti, meno morti e meno costi sociali.

Il problema è quindi quello di capire se questo strumento della riduzione di velocità sia quello utile a realizzare questo obiettivo e, di fronte alla diversità di proposte di cui sopra (120 o 150 km orari), noi abbiamo il diritto di pretendere che prima di attuare le relative scelte normative i nostri governanti affrontino il problema con un'angolazione rigorosamente scientifica e scientificamente giustificata.

Personalmente io non sono molto favorevole alla riduzione dei limiti di velocità ed anzi propenderei anche ad un loro innalzamento, nei modi e tempi già illustrati dal ministro Lunardi, però sarei assolutamente pronto ad accettarla una volta che mi venisse scientificamente dimostrato che la sua sola riduzione ha una specifica incidenza sull'incidentalità e sulle sue conseguenze.

Se vogliamo realizzare un approccio scientifico al problema occorre però fare una prima considerazione e cioè che se è pacifico che una maggiore velocità, comportando una maggiore forza d'urto, produce senz'altro dei danni maggiori, è però altrettanto vero che, così come dimostrano tutti i crash-test di fatti anche dalle più importanti case automobilistiche, per salvaguardare l'incolumità delle persone evitandone la morte o le lesioni non basta certo una riduzione di velocità da 130 a 120 Km/h e bisognerebbe invece effettuare una riduzione molto più drastica e totale di tutti i limiti di velocità.

Peraltro, come ci hanno ben ricordato con i loro studi e le loro osservazioni il prof. Fiori e il prof. Giardino, in Germania ad esempio la circolazione sulle autostrade non prevede in genere limiti di velocità di alcun genere; gli stessi sono molto pochi, e probabilmente proprio per ciò vengono rigorosamente rispettati; e ciò nonostante, e nonostante il numero di vetture circolanti in Germania sia ben più alto del nostro, il numero di incidenti e di mortalità è decisamente inferiore al nostro.

Ciò mi fa allora pensare che il problema delle morti e/o degli incidenti non è certo quello della velocità e che nella stragrande maggioranza dei casi la loro

causa principale sia da ricercare in altri comportamenti e nella violazione di altre norme, quali sorpassi vietati, mancata precedenza, guida in stato di ebbrezza, ecc...E mi fa pensare che non è la velocità l'unico elemento su cui insistere e che prima di arrivare a prendere determinate decisioni in materia sia necessario avere un approccio scientifico al problema e vedere quali possono essere gli altri strumenti, normativi e di intervento, quali ad esempio quelli sull'educazione stradale e civica, sulla patente, ecc... ecc..., utili allo scopo.

Tutti noi siamo profondamente colpiti dal problema delle morti, e soprattutto delle morti dei più giovani, perché ovviamente la giovane vita stroncata ci colpisce di più.

Perché ci sia una certa serietà nelle norme, con conseguente possibilità che la norma venga interiorizzata e quindi applicata, credo però che dobbiamo pretendere che il legislatore prima di fare proclami o applicare limiti di velocità discontinui e disomogenei (oggi 120, domani 150) realizzi uno studio scientifico ed adeguato del problema che ci possa consentire di dire che se riduciamo la velocità di tanto questo intervento da solo, è sufficiente, e in che misura, a ridurre gli incidenti e le loro gravi conseguenze.

Diversamente, sarà difficile che si possa interiorizzare questa continua ed ingiustificata variazione di norme.

Vi chiedo scusa di queste osservazioni un po' estemporanee, non organiche e Vi ringrazio.