

### *Conclusioni (avv. Franco Lucchesi)*

Un sentito e doveroso ringraziamento da parte dell'ACI a tutti coloro che hanno contribuito con le loro relazioni a rendere ricco ed estremamente utile questo incontro. Quello che posso dire è che abbiamo materiale sufficiente per poter elaborare delle nostre proposte anche nell'ottica di presentare il nostro progetto di un nuovo Codice della Strada semplificato, con non più di 60 articoli. Purtroppo non sono molto ottimista in proposito perché mi sembra che le ipotesi del ministro Bianchi siano allo stato prevalentemente orientate a interventi frammentari dettati dall'emergenza.

Con riferimento all'eccesso di velocità, non entro nello specifico perché è un argomento che ha sempre diviso l'opinione pubblica ed è stato spesso affrontato senza i dovuti approfondimenti. L'ACI, peraltro, ha criticato le posizioni del ministro Lunardi perché, contrariamente a quello che la stampa riportava, i 150 km/h nei tratti autostradali in cui l'infrastruttura, le condizioni climatiche e le condizioni di traffico lo consentono, possono essere considerati un limite accettabile. Ritengo, però, più adeguato sostenere il principio della variabilità del limite di velocità, focalizzando l'attenzione sull'attività di formazione del conducente unitamente a un'adeguata vigilanza sulle strade. Credo, perciò, che l'oggetto del Convegno sia giusto - nonostante le eccezioni del dottor De Viti - poiché posto all'interno di un percorso che l'ACI sta realizzando, iniziato sia con il cambiamento della sua mission, con il "Manifesto dell'etica della mobilità responsabile". L'intento è quello di sviluppare una cultura ed una coscienza della mobilità responsabile, di cui l'on. Ferri ha colto e apprezzato il significato, soffermandosi, in particolare, sull'influenza delle norme sui comportamenti.

Io non credo che il problema delle c.d. “stragi del sabato sera”, ad es., si risolva applicando una sanzione da 12.000 euro, anche perchè, vista l’insufficienza dei controlli sulle strade, ci sono buone probabilità che le norme restino inapplicate. Non bisogna, perciò, limitarsi a reprimere i comportamenti ma occorre, in primo luogo, intervenire su di essi per creare una diversa cultura della mobilità.

C’è poi da dire che una maggiore sicurezza sulla strada non significa solo perseguire finalità sociali, ma anche ottenere un’utilità economica. Intervenire sulla sicurezza, infatti, non vuol dire perseguire solo fini sociali ma anche utilità economiche, visto che l’incidentalità costa al nostro paese 37 miliardi di euro all’anno. Allo stato per raggiungere l’obiettivo europeo del 2010 occorre diminuire del 10% la mortalità ogni anno, mentre il tasso di diminuzione è solo del 4%. Essere in linea con l’obiettivo 2010 farebbe risparmiare allo Stato 3.700 miliardi di euro. Quante pattuglie potrebbero vigilare sulle strade con 3.700 miliardi di euro?

Sarebbe bene che si realizzassero anche analisi costi-benefici come queste anche nel settore della sicurezza stradale.

Grazie ancora dei preziosi contributi offerti che mi propongo e mi impegno a rappresentare alle Istituzioni competenti (Parlamento e Governo) quale proposta ACI per una revisione legislativa urgente, finalizzata a favorire una rapida inversione di tendenza della strage quotidiana che ancora oggi caratterizza le strade del nostro Paese.