

Velocità, chi è costei?

L

a sicurezza stradale, in Italia, è considerata un po' un argomento di nicchia. Siamo un paese di trasgressori, questo è un dato di fatto, che generalmente considera l'essere multati per un comportamento scorretto come un'ingiustizia, alla stregua di una tassa esosa e anche molte battaglie che ogni giorno si combattono per il contrasto delle trasgressioni più pericolose, come ad esempio alcol, sostanze e distrazione sono considerate spesso semplici slogan di cui si può fare a meno.

È vero che la sinistrosità stradale è in calo, ma è altrettanto vero che nonostante gli etilometri guasti e la scarsità di organici su strada, non c'è praticamente pattuglia che rientri in ufficio senza una patente ritirata per effetto dell'alcoltest.

Eppure, delle conseguenze "stradali" di alcol o droga si parla quasi quotidianamente nella cronaca nera e giudiziaria, purché ricorrano certi ingredienti.

Un delitto sulla strada non ottiene mai l'audience di un intrigante giallo della provincia italiana, con schiere di criminologi che dibattono insieme ad avvocati, testimoni e conduttori sugli sviluppi giornalieri delle indagini giudiziarie (puntualmente *note* come il bollettino medico di una personalità ricoverata in ospedale).

Solo quando la storia del pirata che sfugge ubriaco dopo aver ammazzato qualcuno o che percorre contromano un'autostrada provocando una strage è infarcita di particolari fattori, riesce a fare presa, ma non sembra riuscire a cambiare i comportamenti.

Però parliamo di cronaca, del resoconto cioè di cose accadute o commesse da altri e si ha sempre la sensazione che a noi non possano capitare, né come vittime né come protagonisti: in fondo, mica giriamo con una pistola o un coltello in mano.

Pensiamoci: l'incidente stradale è come un raptus. Bevi, ti droghi o viaggi velocissimo senza pensare che possano esserci conseguenze e quando riapri gli occhi, la frittata è fatta. Fino a quel momento, è come quando si fumava una sigaretta al ristorante: il fumatore pensava solo alla propria libertà, senza curarsi degli effetti su chi aveva attorno.

Solo con la legge voluta dal ministro Girolamo Sirchia (Legge 3/2003) e coi divieti finalmente imposti – dopo gli inutili tentativi ad esempio posti in essere dal suo *lontano* predecessore Costante Degan, che fece analogo ma infruttuoso tentativo nel 1986 – il fumo passivo è divenuto una realtà e tutti, volenti o nolenti, si sono dovuti adeguare.

Sulla velocità, non abbiamo ancora un Girolamo Sirchia ma se accostassimo la sortita di Degan a quella di Enrico Ferri, che nel 1988 fece istituire il limite massimo in autostrada a 110 all'ora, il paragone reggerebbe eccome.

Il disegno di legge di Degan – che prevedeva il divieto di fumare nei locali pubblici – fu fatto a pezzi all'esame del Parlamento, che lo bocciò. Perché?

Erano tempi diversi: nella più italica maniera, si voleva forse far passare per proibizionista una legge che invece avrebbe tutelato, che avrebbe imposto avvertimenti sui pacchetti e vietato l'acquisto delle *bionde* ai minori.

Alla fine, dopo alcune iniziali vittorie, il fuoco incrociato della stessa maggioranza, fece cadere la proposta.

Idem per Mister 110 – così venne ribattezzato il ministro Ferri – e la sua idea di farci andare tutti più piano: il decreto passò, ma all'interno dello stesso governo, presieduto all'epoca da Ciriaco De Mita, le polemiche infuriavano. Il ministro delle Poste, Oscar Mammi, annunciò il voto contrario, affermando di non ritenere affatto che la causa principale degli incidenti fosse la velocità. *“Se fosse così – dichiarò Mammi – sulle autostrade tedesche, dove non ci sono limiti sarebbe un'ecatombe. Io, piuttosto sequestrerei la vettura a chi ha le gomme lisce, oppure ritirerei la patente a chi ha troppi incidenti in un certo arco di tempo”*.

Nemmeno un anno dopo, il decreto venne ritirato.

Tempi lontani, nei quali non c'era nemmeno un tasso alcolemico da controllare né una cintura da allacciare per forza, e infatti in quell'anno le vittime accertate della strada furono 6.939 e i feriti 228.186.

Ma oggi, cos'è cambiato?

Sul fronte della comunicazione, poco o niente: una recente indagine commissionata da TIM a Vidierre e svolta sul macro-argomento *“sicurezza stradale”*, ha rivelato che al tema viene riservato solo lo 0,03% del palinsesto tv, lo 0,02% di quello radiofonico e lo 0,11% della carta stampata.

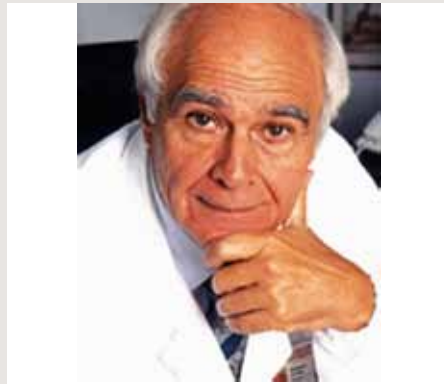
Siamo grati a TIM per la ricerca, ma anche se non ne avevamo la certezza numerica la circostanza ci era assolutamente nota.

La risposta alla domanda più retorica e al tempo stesso più banale che potremmo porci, è naturalmente semplicissima: pochissimi di noi (legislatori compresi) consideriamo la velocità pericolosa, soprattutto se ci troviamo alla guida.

In un'intervista a Il Fatto Quotidiano del 16 marzo scorso, Alex Zanardi dà il suo parere. *“Si fa qualcosa – dice il pilota e campione paraolimpico – ma si parla per slogan nel tentativo di essere più incisivi, perché su questo tema nessuno ha molta voglia di ascoltare, c'è un rifiuto alla percezione del rischio. E si continua a puntare il dito sulla velocità e sull'alcol, come se fossero gli unici atteggiamenti scorretti e pericolosi”*.



L'ex ministro dei Lavori Pubblici
Enrico Ferri



L'ex ministro della Salute
Girolamo Sirchia

Invece, credo che occorra lavorare sul livello di attenzione: bisogna saper tenere gli occhi fissi sulla strada, saper adattare la velocità alle condizioni del traffico, del fondo stradale e dell'auto. Digitare messaggi sul cellulare mentre si guida è pericolosissimo, per esempio, ma pochissime persone sono state messe nelle condizioni di sviluppare un interesse e una crescita su questi temi".

Zanardi, sull'argomento controlli, è stato poi molto chiaro: *"recentemente mi hanno chiesto di diventare testimonial di una campagna sulla sicurezza per le autostrade; io sono stato molto chiaro sul fatto ritengo sbagliato che le risorse a disposizione della polizia stradale siano ridicole, e che la sicurezza si faccia a colpi di autovelox e affini. Alla fine non ci siamo trovati d'accordo: loro volevano che parlassi di quanto il tutor avesse ridotto gli incidenti. Certo, sarà utile, ma se si parla per slogan e certe cose non vengono spiegate, non ci sarà mai consapevolezza".*

Zanardi colpisce certamente nel segno, però, parliamoci chiaro: abbiamo così tanto bisogno che qualcuno ci dica che tenere un bambino slacciato in macchina è pericoloso, per saperlo?

Abbiamo due "eppure".

Eppure numero 1: secondo uno studio dell'ospedale Infantile di Torino, 6 bambini su 10, coinvolti in un incidente stradale a bordo di un'auto, muoiono o restano feriti gravemente ma è solo l'osservatorio ASAPS che dà i numeri più precisi, visto che il computo si ferma ai 13 anni e non ai 14, potendo così escludere

i neo-conducenti di ciclomotori: nel 2013 le vittime sono state 52.

29 bambini erano trasportati (55,7%), 4 i ciclisti e 18 erano a piedi 1 in ciclomotore. Fino a 5 anni la fascia più a rischio con 27 vittime e questi, potete giurarci, o non erano legati o erano legati male.

Mammì, il ministro delle Poste che avversò Ferri, aveva dunque ragione a dire che la velocità non è la causa principale degli incidenti?

Certo, se un bambino non è legato, in caso di incidente si fa male, ma la colpa è della velocità o della mancanza della cintura? Come dire: è nato prima l'uovo o la gallina?

Torniamo alla differenza che corre tra causa d'incidente e causa di lesione o morte: sicuramente la velocità elevata, se non provoca un certo incidente, ne aggrava le conseguenze.

Eppure numero 2: in autostrada la sinistrosità è più che dimezzata e nel 2012, sebbene i Tutor siano rimasti attivi il 38% di tempo in più rispetto al 2011, le sanzioni sono diminuite del 29%. Questo vuol dire che funziona come deterrente, e dato che la prospettiva è di avere tutor attivi a ogni ora ci si aspettano altri risultati positivi in autostrada. Nel 2012 infatti gli incidenti erano scesi del 22% e il tasso di mortalità si era ridotto del 50%.

Questo perché, a nostro avviso, del Tutor si è parlato tantissimo e crediamo si sia lontani come collettività dal ritenerlo uno strumento di cassa, argomento che ha praticamente reso *illegale*,

agli occhi del consumatore stradale, l'accertamento della velocità istantanea.

Infatti, ogni postazione fissa o (autovelox) deve essere preceduta da un segnale che la indichi e una pattuglia che posizioni un radar o un teletaser deve prima predisporre un cartello a terra e dimostrare di averlo fatto. Non esiste altro paese al mondo nel quale la polizia debba dire a tutti che sta per effettuare un controllo: l'effetto dissuasivo dovrebbe darlo il rispetto stesso di una norma (e la sua condivisione) e non la paura di essere multati.

La forza del Tutor è che pur partendo dalla minaccia di una sanzione, ha costretto gli utenti ad abituarsi ai 130 e, per un verso o l'altro, ha ottenuto la condivisione di una norma e di conseguenza il suo rispetto.

L'idea, che proponiamo da tempo, è quella di studiare una forma di comunicazione che colpisca nel segno, che spieghi – ad esempio – che alle alte velocità si riduce la possibilità di reagire in tempo, quando è necessario: perfino Hamilton ha bisogno di tempo per elaborare le informazioni che arrivano dai sensi per decidere se reagire o non farlo e poi agire di conseguenza.

Bisogna trovare un modo di comunicare, senza troppi slogan ma con efficacia, che la distanza di frenata aumenta in funzione della velocità e che, quindi, la possibilità di evitare una collisione diminuisce. Del resto, quando si parla di rischio relativo gli studi dicono che ad ogni chilometro orario in più il rischio di incidenti aumenta del 3%.

Nessuno vuole andare a 110, ma abbiamo la sensazione che Enrico Ferri aveva capito qualcosa ben prima di molti suoi colleghi politici ma, come si dice, *nemo profeta in patria...*

***Sovrintendente della
Polizia Stradale**