

# IL VALORE DELLA VITA sulla strada...



**È**

stato subito chiaro. Nessuno poteva pensare che con l'improvviso e tragico arrivo della pandemia da covid 19 l'attenzione della politica, dei media, dell'opinione pubblica sui temi e valori della vita sulla strada potesse aumentare o solo rimanere tale al livello (già molto basso) preesistente.

Per altro grazie al lockdown, durato oltre due mesi, gli incidenti e il numero delle vittime

sulla strada sono ovviamente diminuiti.

Ma anche alla ripresa della normale mobilità in estate, per altro oggi nuovamente minacciata dal rigurgito pandemico, l'attenzione sui costi umani e sociali della incidentalità stradale è stato praticamente pari a zero.

Per richiamare un briciolo di attenzione sul tema c'è voluta l'inaugurazione del nuovo viadotto di Genova e la commemorazione delle 43 vittime del viadotto Morandi con il sovraccarico di tragico dolore dei familiari.

Poi a disturbare - ma poco - le ferie agostane è intervenuta la tragedia di Castelmagno (CN) dove nella notte di san Lorenzo 5 ragazzini che erano andati con un gruppo di 9 a vedere romanticamente le stelle cadenti hanno perso la vita in un incidente avvenuto in un tornante di una strada non asfaltata di montagna.

Passata l'emozione della tragedia è tornato il silenzio totale. Viene da domandarsi fino a quando questo silenzio, non degli innocenti ma dei responsabili, potrà durare. Forse ancora in molti non si rendono conto del valore della vita sulle strade.

Valore che oggi sembra prossimo allo zero. Basta vedere come a distanza di sei anni l'attesa riforma del CdS sia praticamente ancora al nastro di partenza, così come la proposta invocata dall'ASAPS fin dal 2015 di prevedere la sospensione della patente alla prima violazione per uso del cellulare alla guida, dopo una serie di promesse estive ripetute ogni anno sia persino scomparsa dagli impegni. E le promesse modifiche alla legge sull'Omicidio stradale che fine hanno fatto?

Vogliamo parlare poi delle condanne sempre più lievi e imbarazzanti per numerosi omicidi della strada legati all'abuso di alcol o sostanze? O alle archiviazioni per fatto di lieve entità per chi viene trovato bello ebbro alla guida, senza avere causato incidenti (ovviamente solo rimandati) o alle assoluzioni per conducenti ubriachi perché il giudice ha ritenuto che il solo etilometro non sia sufficiente

a dimostrare lo stato di ebbrezza, ma serva un prelievo del sangue magari in piena notte, distogliendo quell'unica pattuglia per 3-4 ore dal suo itinerario.

Dovremmo poi parlare anche dei progetti di chiusura di molti distaccamenti della Polizia Stradale posizionati proprio sulle arterie più pericolose: le strade statali.

L'estate ci ha dimostrato che quando si vuole i controlli anti covid sulle strade ci sono. Poi dopo improvvisamente si fanno rari, molto rari.

Ma i costi sociali e umani sulle strade rimangono eccome! Per esempio nei soli fine settimana estivi secondo i dati raccolti dall'Osservatorio ASAPS hanno perso la vita ben 167 motociclisti, di cui abbiamo dato contezza settimana per settimana. Da inizio dell'anno hanno già perso la vita 26 bambini sulle strade di cui 17 solo nei tre mesi estivi. Chi ne ha parlato, se non l'ASAPS?

I dati Istat - Aci degli incidenti ci hanno fatto leggere percentuali solo in parte positive: - 0,2% gli incidenti, - 0,6% i feriti, - 4,8% i morti. Però attenzione il paragone si è fatto col 2018 nel quale solo nella tragedia del viadotto Morandi si erano contate 43 vittime. Per cui togliendo questo dato di un evento straordinario e drammatico in realtà la diminuzione dei morti sulle strade passa da meno 161 a meno a - 118 e la percentuale diventa di un più modesto -3,5%. L'obiettivo meno 50% delle vittime nel decennio anche con l'aiuto non richiesto del covid 19 rimane molto lontano.

E i costi sociali? Ecco per quelli più attenti ai costi economici rispetto a quelli umani ricordiamo che Istat e Aci hanno parlato di un costo per incidenti stradali di 17 miliardi pari all'1% del Pil. Ma i conti non sembrano tornare. Ce ne parla con una analisi da par suo l'ing. Stefano Guarnieri vice presidente dell'Associazione Lorenzo Guarnieri in un suo interessante articolo a pagina 8 di questo numero. Secondo le stime ben ragionate di Stefano i costi economici ammonterebbero invece a 33,8 miliardi di euro, pari all'1,89% del Pil. Lui spiega bene perché.

Ecco allora che il valore della vita sulla strada ha parametri valutativi molto bassi tali da non meritare serie politiche di contrasto e sanificazione del sistema strada, ma il valore economico è molto alto, lo dice la matematica. Chissà che qualcuno non cominci a guardare almeno a quello.

**\*Presidente ASAPS**