

La patente a punti ha esaurito il suo effetto deterrente: l'Italia continua ad essere la maglia nera d'Europa

L'INCHIESTA

Il governo ha inasprito le pene, ma ancora non basta. Il Vaticano: anche noi e la scuola dovremmo fare di più

Incidenti stradali, il primato della vergogna

Leggi e promesse non fermano le stragi: nell'ultimo esodo 11 morti in più del 2007

di CARLO MERCURI

ROMA - Per le strade italiane, di questi giorni, ci sono 3.000 militari. Essi hanno il compito di irrobustire la deterrenza contro la microcriminalità e di aumentare la nostra percezione di sicurezza. Leggiamo ora i dati del Censis: dicono che nel 2006 le vittime di omicidi e atti violenti sono state 663, che i morti sul lavoro nel 2007 sono stati 1.170 e che le vittime di incidenti stradali nel 2006 sono state ben 5.669, quasi otto volte più delle morti per omicidio. In Italia, quindi, si muore molto di più per incidenti stradali che per omicidi. Allora perché, invece che i militari in funzione anticriminalità non si è deciso di mettere 3.000 poliziotti in più su strade e autostrade?

Le vittime di serie B. La ragione è che, come dicono molti osservatori, le vittime della strada in Italia vengono quasi considerate come un fatto ineliminabile e meccanicamente connesso allo sviluppo dell'automobile e della rete viaria. Errore. Tanto da meritarsi una bacchettata da parte della World Health Organization dell'Onu: «E' arrivato il momento di smettere di considerare le morti da traffico e le ferite come una conseguenza inevitabile dell'utilizzo delle strade: tali eventi sono prevenibili». Prevenibili sì, ma come?

Il week end nero. L'ultimo week end ha fatto registrare 43 morti sulle strade, undici in più rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Ci sono stati meno incidenti ma più morti. «Il calo del 10% degli incidenti stradali registrato

da gennaio ad oggi rischia di vanificarsi», lamenta Giordano Biserni, presidente dell'Asaps, l'Associazione sostenitori della Polizia stradale. Tanto lavoro per nulla, allora? Le 35.915 pattuglie della Polstrada che nel 2007 hanno contestato 23.339 violazioni al Codice della Strada con 37.296 punti decurtati, 1.248 patenti di guida e 1.315 carte di circolazione ritirate, non hanno sortito alcun effetto? E le misure contro l'alcol e la droga, gli etilometri, gli autovelox, le campagne di sensibilizzazione, possibile che abbiano prodotto così scarsi risultati? Che cosa deve fare l'Italia per abbandonare la scomoda posizione di "maglia nera" d'Europa, quanto a sicurezza stradale? Nel 1995 era la Germania la "maglia nera", con 9.454 morti, un numero che oggi ha dimezzato. Più o meno lo stesso cammino "virtuoso" hanno seguito Francia e Gran Bretagna. In Italia, invece, siamo passati dalle 7.020 vittime del 1995 alle attuali 5.669. Di più non siamo riusciti a fare. Ma perché?

La patente a punti. L'unico, vero deterrente contro i cattivi comportamenti alla guida è stato rappresentato dall'introduzione della patente a punti. «Ma ora ha esaurito la sua efficacia e bisogna inventare qualcosa di nuovo», ha detto il ministro Matteoli. E ha proposto di montare le scatole nere su tutte le auto.

Le ricette anti-incidenti. Sulla scia di Matteoli, molti hanno provato a lanciare nuove idee in tema di sicurezza stradale. Il ministro Calderoli ha spiegato che quello degli incidenti stradali e delle morti sulle strade «è un problema complesso» e che la proposta di Matteoli «va bene ma non basta. Ci vuole - ha proseguito - un ventaglio di interventi perché un problema così com-

plesso non si risolve con un solo provvedimento». Intanto lui ne propone uno: chi fa un incidente dovrebbe essere co-

stretto a fare una visita in un reparto di riabilitazione o di lungodegenza riabilitativa per rendersi conto di persona delle conseguenze che possono avere i suoi comportamenti. E' la tendenza, diciamo così, del contrappasso. Poi c'è la tendenza "Hi-tech", come quella del commissario europeo Tajani, che propone di montare sui Tir i tachigrafi digitali: «Sono gli orologi che segnano le ore di lavoro e quelle di riposo di un camionista», ha spiegato, aggiungendo: «Le versioni non

digitali potevano essere manomesse. Quelle digitali, no». Il Codacons invece, per bocca del suo presidente Carlo Rienzi, torna a privilegiare l'elemento umano: «Servono più pattuglie di polizia stradale», ha detto Rienzi e ha così conti-

nuato: «Scatole nere e nuovi spartitraffico sono fumo negli occhi. Servono solo per fare arricchire l'industria, ma non prevengono le stragi». Rienzi ha anche puntato il dito contro Anas, Province e Comuni, colpevoli «di non aver installato sulle loro strade i tutor, che sulla rete autostradale hanno fatto calare gli incidenti del 50 per cento». Proposta sensazionale e futuribile quella del senatore del PdL Andrea Fluttero: un etilometro blocca-motore. In che cosa consista ce lo spiegherà in autunno quando, come lui stesso ha affermato, ne parlerà in Parlamento. Idea saggia e casereccia invece quella di Antonio Cinelli, sindaco di Monte San Giovanni Campano (Frosinone): ha ordinato a tutti i cittadini di indossare appositi indumenti catarifrangenti durante le passeggiate serali. Invece di affrontare a monte il problema degli incidenti stradali, lo affronta a valle: questione di metodo. Su tutto e su tutti, però, la parola dell'arci-

vescovo Agostino Marchetto: «Abbiamo bisogno dell'impegno di tutti perché in gran parte gli incidenti so-

no causati dal fattore umano. Forse la scuola dovrebbe fare di più per aiutare a essere prudenti, per sé e per gli altri. Anche la catechesi, la predicazione. Certo, ci sono ancora zone della nostra anima da evangelizzare, una forse è quella dell'etica applicata alla strada».

Azione e reazione. Ha detto il sottosegretario all'Interno **Al-**

fredo Mantovano: «Tra le tante disposizioni sulla sicurezza ne ricordo una particolarmente importante e dai più sottaciuta: in Italia, da due mesi, chi guida ubriaco o sotto effetto di sostanze stupefacenti si vede confiscata la propria autovettura. In altri termini, abbiamo introdotto la misura di maggior contrasto dell'insicurezza stradale, indispensabile nella prevenzione delle cosiddette "stragi del sabato sera". Sono norme - ha aggiunto il sottosegretario - che, nel complesso, stanno già dando ottima prova di sé, rendendo ancora più incomprensibile, nel merito, la contrarietà di un'opposizione che pure le aveva in parte predisposte quando era maggioranza».

Paradossale che un'azione rigorosa abbia prodotto una reazione di tutt'altro segno. Segna infatti l'Asaps che dall'inizio del 2008 sono vertiginosamente aumentati gli episodi di pirateria stradale (l'incremento è dell'82 per cento rispetto all'anno scorso). Fra le ragioni che hanno determinato questo fenomeno pare che ci sia proprio il timore di perdere i punti sulla patente o, peggio, di vedersi sequestrata la propria auto.