

## **PERCHE' ... TANTI MORTI PER INCIDENTI STRADALI? – AGGIORNAMENTO DELL'8/10/2002**

*Di Giovanna Corsetti*

### **TELEGIORNALE**

Una nuova tragedia sulle strade delle vacanze a ...

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Ogni anno in Europa sono circa 40.000 le morti su strada, con un costo di 160 miliardi di euro, il 2% del PIL europeo. Per questo la Comunità Europea nel 2000 ha chiesto ai paesi membri di ridurre i morti su strada del 50% entro 2010. Noi ce la faremo?

### **CARMELO TROTTA - EX DIRIGENTE GENERALE MOTORIZZAZIONE CIVILE**

No. Perché i dati che risultano da tutti i documenti ufficiali ci confermano che non ce la faremo. Perché non si è fatto il passo, la scelta di mettere sotto osservazione questo fenomeno.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Cosa vuol dire?

### **CARMELO TROTTA - EX DIRIGENTE GENERALE MOTORIZZAZIONE CIVILE**

Un dato. Il nostro codice prescrive già dal '92 di avere l'archivio nazionale dei conducenti, ed è stato fatto, l'archivio nazionale dei veicoli, ed è stato fatto, prevedeva anche l'archivio nazionale delle strade, e non è stato fatto dopo 18 anni, e prevedeva, e prevede ancora, l'archivio nazionale degli incidenti stradali per avere il dato complessivo delle cause più frequenti: la via d'uscita è "conoscere per intervenire", ma se non si conosce, non si interviene

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Vuol dire che se nessuno sa che esistono strade così, nessuno si preoccupa di ripararle.

### **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

Di incidenti stradali ci eravamo occupati già alcuni anni fa, precisamente nel 2001, anno in cui l'Italia aveva accolto la richiesta della comunità europea rivolta, a tutti i paesi membri, di dimezzare il numero di morti su strada, entro il 2010. Nel 2010 ci siamo. Molti paesi membri l'obiettivo lo hanno raggiunto. Dopo la pubblicità vediamo come sono messe le nostre strade e se la patente a punti funziona.

### **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

Ma i soldi delle multe dove vanno a finire? Allora, in Europa la prima causa di morte nei giovani tra i 14 ed i 25 anni è l'incidente stradale. L'Europa ci ha detto dovete attuare delle politiche serie di prevenzione entro il 2010. Noi abbiamo aumentato la spesa, abbiamo aumentato i controlli abbiamo rese più

severe le leggi e i risultati si sono visti, poi l'attenzione è un po' calata, sono spariti, sono stati tolti 17 milioni dal piano nazionale sicurezza. E allora andiamo a vedere come sono messe le nostre strade e come funziona il tutor.  
Giovanna Corsetti.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Ostacoli sulle vie di fuga, lance, alberi tagliati a misura di pericolo, e alberi mai potati.

### **GIORDANO BISERNI - PRESIDENTE DELL'ASAPS**

Un sistema strade, diciamolo, eh, diciamolo, che non permette più nessun errore.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Secondo codice della strada è il Ministero dei Trasporti che avrebbe dovuto istituire l'archivio nazionale delle strade e controllare, sempre secondo codice, che i comuni reinvestano il 50% dei ricavi delle multe, un miliardo e mezzo ogni anno, in sicurezza stradale, ma non esistono rendiconti ufficiali. E va a finire che le cose più importanti sono quelle che non si vedono: strisce pedonali, ostacoli sulla strada, cartelli di precedenza e divieti.

### **GIORDANO BISERNI - PRESIDENTE DELL'ASAPS**

Noi abbiamo un sistema urbano che fa paura. Lei immagini quando piove, l'acqua fa livello, quella famosa buca nemmeno la vediamo, se ci va dentro con la macchina se la cava, ma Lei ci va con un ciclomotore, con una bicicletta o con una moto, è devastante.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Non sappiamo quanti siano gli incidenti e i morti provocati da buche, segnali, ostacoli e strisce pedonali nascoste. L'archivio nazionale sulle cause degli incidenti, che avrebbe dovuto creare il Ministero dei Trasporti, manca e gli unici dati disponibili sono quelli Istat. Secondo l'Istat, il 76% degli incidenti, con oltre 2 mila morti e 230 mila feriti, avviene in città e tra le cause ci sono quelle dovute al conducente, al veicolo e al pedone, ma la strada non c'è!

### **CARMELO TROTTA - EX DIRIGENTE GENERALE MOTORIZZAZIONE CIVILE**

E non è così. E' un dato bugiardissimo perché non fotografa l'effettiva realtà del nostro Paese. Perché sembra che manchi all'Istat il 40% dei dati, insomma, no? Cioè, qualcuno non manda i dati all'Istat.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

L'Istat elabora per legge i dati forniti dalle forze dell'ordine, ma non sempre le forze dell'ordine intervengono e non sempre inviano il modulo, e almeno 14 volte su 100 il modulo non è chiaro. Se è vero che nei dati Istat, risulta che il 14% degli incidenti segnalati avviene in circostanze "imprecise". Ma c'è un altro dato su cui non tutti sono d'accordo: l'alcool secondo l'Istat nel nostro Paese provoca solo 2 incidenti mortali su 100.

### **GIORDANO BISERNI - PRESIDENTE DELL'ASAPS**

C'è un difetto di raccolta dei dati di comunicazione. E spesso capita che le forze di polizia, dopo che hanno rilevato un incidente, vadano ad evidenziare le norme di comportamento violate. Mancata precedenza, sorpasso azzardato, velocità... e magari non la causa che le ha determinate. Il 40% di questi episodi è dovuto a soggetti che hanno bevuto.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Secondo i dati dell'Organizzazione mondiale della sanità l'alcool provoca tra il 35 e il 40% degli incidenti mortali, per questo la Comunità Europea stabilisce precise regole di prevenzione per la guida in stato di ebbrezza.

### **CARMELO TROTTA - EX DIRIGENTE GENERALE MOTORIZZAZIONE CIVILE**

Ogni conducente di un Paese membro dovrebbe essere controllato dal punto di vista dell'assunzione di alcool almeno una volta ogni 4 anni.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Da noi la media è una volta ogni 40 anni. In Francia, in Spagna, in Portogallo, Paesi dove i morti sono diminuiti del 50%, ogni anno si controlla tra il 15 e il 20% dei conducenti. In Italia solo il 4% viene sottoposto ad alcool test. Perché?

### **NICOLA TANZI – SEGR. GENERALE SINDACATO AUTONOMO POLIZIA**

Per la carenza di uomini. E le faccio un esempio. Negli anni '70 il personale delle forze di polizia stradale era nel numero di 11 mila e 900 circa. Viaggiavano sul nostro territorio circa 14 milioni di automezzi. Oggi abbiamo lo stesso numero di operatori sulla strada ma il numero delle vetture che circolano sono 46 milioni.

### **GIOVANNA CORSETTI**

Chiedete almeno più etilometri per tutte le forze dell'ordine?

### **NICOLA TANZI – SEGR. GENERALE SINDACATO AUTONOMO POLIZIA**

Ci è stato risposto che non ci sono risorse economiche per fare questo.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

60 centesimi a cittadino è quello che si spende ogni anno in Italia, per la sicurezza stradale, invece dei 5 dell'Inghilterra, dei 12 della Spagna, o dei 23 euro della Francia. In Italia gli incidenti, i morti ed i feriti costano ogni anno 30 miliardi di euro, 500 euro a cittadino, inclusi i neonati, ed è il costo più alto di tutta l'Europa. In compenso risparmiamo sugli etilometri, cioè su questo. Durante un normale controllo con la stradale alla barriera di Caserta, improvvisamente arrivano urla. La lite nasce da una gara di sorpassi e per la fila al casello.

Questa volta la polizia c'è, e per la sicurezza di tutti evita che la gara continui. Documenti, patente e assicurazione sono in ordine, i signori potrebbero

andare, ma siccome la stradale questa volta ha l'etilometro, lo usa. Zero sessantanove. Il limite è 0,50. Zero settantacinque. Anche lui, ha bevuto troppo per guidare e anche lui invece di rimettersi alla guida aspetta che qualcuno lo venga a prendere. Avere più etilometri vuol dire poterli usare tutte le volte che serve e non solo quando se ne ha uno a disposizione. Per questo negli altri Paesi Europei tutte le forze di polizia sono dotate di etilometri. In Italia ne abbiamo 4 mila e 500 su circa 50 milioni di conducenti, meno di uno ogni diecimila.

#### **NICOLA TANZI – SEGR. GENERALE SINDACATO AUTONOMO POLIZIA**

Noi abbiamo necessità di aumentare la prevenzione sul nostro territorio. La prevenzione si aumenta con un appostamento di risorse necessarie per poter assumere poliziotti e fare controlli più efficaci sul territorio italiano.

#### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

L'efficacia dei controlli dipende dal numero: più se ne fanno, più il cittadino sa di essere controllato e meno viola le regole. In mancanza di uomini, si può chiedere aiuto alla tecnologia, come nel caso del tutor.

#### **ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

Misura la velocità tenuta da un veicolo su un singolo tratto autostradale.

#### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Un sistema di telecamere, all'inizio ed uno alla fine della tratta controllata, rilevano la targa del veicolo ed il tempo impiegato, che diviso la distanza percorsa, ci dà la velocità media.

#### **ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

Se la velocità media è superiore al limite di velocità oltre la tolleranza, il dato viene conservato per gli operatori che procederanno poi all'accertamento dell'infrazione.

#### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Il tutor quindi non punisce la singola accelerata, ma solo l'abitudine ad una guida troppo veloce. Il tutor non fa agguati. E' ben segnalato con cartelli in autostrada, e sul sito della polizia stradale sono riportati tutti i tratti in cui è installato e quelli in cui è in funzione. Tutti sanno cioè di esser controllati, dove e come. E i risultati si vedono.

#### **ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

All'inizio del tutor avevamo velocità medie anche di 180, 190 chilometri orari. Adesso si sono abbattute di oltre il 15%. Siamo intorno ai 145, 155.

#### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Un incidente su due è provocato dalla velocità. Ridurla significa ridurre incidenti e morti.

**ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

Incidenti con esito mortale si sono ridotti del 50% circa.

**GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Cinquanta per cento dei morti in meno sulle autostrade controllate dal tutor. Proprio quello che ci chiedeva la Comunità Europea. E a proposito, tutti quelli che cercano di evitare il tutor nascondendosi sulle corsie di emergenza sappiano che...

**ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

E' stato installato il tutor e quindi anche lì si fa il controllo della velocità.

**GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

E non serve neppure provare a taroccare le targhe, perché si viene riconosciuti lo stesso.

**ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

Questa era una "L" che è stata fatta apparire con un pezzo di nastro adesivo "C". Oppure questa era una "F" che hanno modificato in lettera "E". Però nostri operatori sono stati in grado di individuare prima l'alterazione, poi da questa alterazione risalire al numero e alla sigla effettiva della targa.

**GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Così oltre a pagare la multa si viene anche denunciati. Ma quanto costa un sistema così?

**ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

50 mila euro a corsia. Oggi abbiamo circa 700 corsie con tutor complessivamente. Potete fare i vostri conti.

**GIOVANNA CORSETTI**

35 milioni di euro per controllare 2 mila 200 chilometri. Ma chi paga?

**ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

Allo Stato tutto quello che riguarda il tutor non costa una lira, ecco, perché tutto il sistema viene normalmente gestito e mantenuto dalla Società Autostrade, e noi provvediamo alla gestione dal punto di vista operativo.

**GIOVANNA CORSETTI**

E le multe a chi vanno?

**ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

All'Erario, alle casse del Ministero dell'Economia e delle Finanze, che li riassegna poi in base ad altri criteri secondo le norme vigenti.

**GIOVANNA CORSETTI**

Al Ministero degli Interni da cui voi dipendete non torna nulla?

**ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

Al momento no.

**GIOVANNA CORSETTI**

E qual è l'ammontare delle multe?

**ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

150 milioni di euro all'anno.

**GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Autostrade per l'Italia paga 35 milioni di sistema Tutor e paga macchine, manutenzione e carburante per la polizia stradale per garantirsi i controlli sulle proprie autostrade. Gli agenti della polizia fanno e inviano verbali per 150 milioni di euro. Ma quante multe sono 150 milioni di euro?

**ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

L'anno scorso abbiamo accertato 530 mila infrazioni circa. A queste naturalmente vanno aggiunte altre 200, 220 mila infrazioni per coloro che non indicano il nominativo del conducente.

**GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

220 mila sanzioni aggiuntive sono la multa della multa, ossia la possibilità di evitare la perdita di punti pagando. Nel 2003, quando fu introdotta la legge, il proprietario dell'auto pagava la multa e, se non diceva chi era alla guida, perdeva anche i punti. Dal 2006 con il decreto salva punti chi riceve la multa e sta zitto...

**ANGELO TANCREDI - DIRIGENTE POLIZIA STRADALE DI RAVENNA**

Non c'è la decurtazione dei punti ma c'è la sanzione pecuniaria aggiuntiva.

**GIOVANNA CORSETTI**

Che ammonta?

**ANGELO TANCREDI - DIRIGENTE POLIZIA STRADALE DI RAVENNA**

Circa 250 euro.

**GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Una specie di tassa sull'illegalità per i controlli a distanza, quelli cioè dove la contestazione non è immediata, come quando veniamo fermati su strada. E la patente a punti che fine fa?

**ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

Ha messo in discussione la patente a punti, basata proprio sulla perdita dei punti in relazione alla gravità dell'infrazione commessa. Se io amministrazione pubblica non riesco a dimostrare che un conducente ha commesso un'infrazione è evidente che non posso procedere alla decurtazione punti, e questo mette in crisi un po' il sistema.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Così rispettare i limiti dipende da quanto costa farlo o non farlo e chi è ricco e se lo può permettere con 250 euro ha risolto il problema, e continua a correre. Chi invece i 250 euro non ce li ha deve trovare altre soluzioni.

### **ANGELO TANCREDI - DIRIGENTE POLIZIA STRADALE DI RAVENNA**

Non per ultimo abbiamo visto persone decedute che risultavano però conducenti di veicoli, quindi persone alle quali poi dovevamo fare le contestazioni.

### **GIOVANNA CORSETTI**

Come funziona ce lo spiega qualcuno bene informato.

### **ANONIMO**

Le pompe funebri forniscono dei morti freschi che sono deceduti nella fase che corre fra il momento che hanno preso il tutor e il momento che arriva la notifica. Allora le liste di funerali che hanno fatto forniscono un po' di nomi. Quando hanno la patente del deceduto forniscono il nominativo con la fotocopia della patente.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Tra il prendere la multa e ricevere la notifica, un paio di mesi passano, bisogna perciò trovare la patente di qualcuno che fosse vivo al momento della violazione e morto prima dell'arrivo del verbale. Ma ci sono anche altri sistemi.

### **ANGELO TANCREDI - DIRIGENTE POLIZIA STRADALE DI RAVENNA**

Noi non abbiamo mai visto tante patenti panamensi, patenti brasiliane, patenti indiane, patenti pakistane, in realtà di stranieri che facendo delle opportune verifiche non sono mai entrati in Italia, e quindi se clandestini in questo caso chi ha fornito quei dati è stato denunciato per favoreggiamento all'ingresso in territorio nazionale clandestinamente.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Ma c'è anche chi ricorre a patenti false e rischia una denuncia per false dichiarazioni... e chi invece ci prova con le lingue.

### **ANGELO TANCREDI - DIRIGENTE POLIZIA STRADALE DI RAVENNA**

E' stata trasmessa una patente di guida polacca, in realtà nel "nome e cognome" è stato inserito "Prawo Jazdy" che in realtà significa in polacco "Patente di Guida".

### **GIOVANNA CORSETTI**

Ma dove si trovano tutte queste patenti false?

### **ANGELO TANCREDI - DIRIGENTE POLIZIA STRADALE DI RAVENNA**

Organizzazioni criminali che sono proprio dedite a raccogliere e trasmettere dati falsi visto che noi abbiamo visto le stesse patenti, gli stessi personaggi, in diverse parti d'Italia, fornire attestazioni che stessero conducendo dei veicoli.

### **GIOVANNA CORSETTI**

E quanto costa avere una patente diciamo "in prestito"?

### **ANGELO TANCREDI - DIRIGENTE POLIZIA STRADALE DI RAVENNA**

Abbiamo fonti confidenziali che si può aggirare intorno ai 100 euro.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Un giro d'affari che vale milioni ed è inesauribile, poiché i punti si possono togliere...?

### **ANGELO TANCREDI - DIRIGENTE POLIZIA STRADALE DI RAVENNA**

Solo alle patenti italiane.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Ma ora tutto il business rischia un duro colpo da un progetto di legge in discussione in Senato che prevede di portare da 130 a 150 il limite in autostrada, proprio nei tratti controllati dal tutor. E finisce che lo strumento che ha insegnato agli italiani ad andare più piano e che per una volta ci copiano anche i francesi, diventerà il mezzo per andare un po' più veloci.

### **ANTONIO FORTE - POLIZIA STRADALE**

Tutto il sistema di sanzionamento dovrebbe essere in qualche modo rivisto perché con il sistema delle tolleranze praticamente con un limite di velocità di 150, potremmo arrivare anche a 165, senza conseguire alcuna violazione.

### **GIOVANNA CORSETTI FUORI CAMPO**

Quando si alzano i limiti, normalmente si abbassano le tolleranze, vuoi andare a 150, ma appena li superi, arriva la multa e salata. Invece, in questo caso, insieme ai limiti si alzano anche le tolleranze

### **GIORDANO BISERNI - PRESIDENTE DELL'ASAPS**

Chi vuole i 150 all'ora, in realtà vuole andare a 200 km orari pagando una somma inferiore di quella che si paga oggi e perdendo meno punti. Facciamo un esempio: se Lei con i 130, va a 200 km orari, oggi,

### **GIOVANNA CORSETTI**

...con i limiti di oggi.

### **GIORDANO BISERNI - PRESIDENTE DELL'ASAPS**

Oggi, perde 10 punti e paga 345 euro. Quella norma prevede che fino a 200 all'ora se la cava con 155 euro e 3 punti. Ma stiamo scherzando?

### **GIOVANNA CORSETTI**

Cioè 200 all'ora...?

### **GIORDANO BISERNI - PRESIDENTE DELL'ASAPS**

All'ora, di media...155 euro e 3 punti!



## **MILENA GABANELLI IN STUDIO**

Della patente a punti ha più avuto effetto il suo annuncio qualche anno fa che non poi quando è entrata in vigore, dopo abbiamo capito come funzionano i meccanismi e la ricreazione è un po' continuata. Invece la riforma del codice della strada è ferma in Senato dal luglio del 2009, il Ministro Matteoli ne aveva annunciato l'approvazione già con l'esodo della scorsa estate, se continua così, non entrerà in vigore nemmeno con il prossimo esodo. Sempre per via del fatto che i parlamentari e anche il ministro hanno mille altri impegni. Sulla sicurezza stradale comunque torneremo nelle prossime puntate e adesso la buona notizia.