

Incidenti in autostrada, vittime in aumento. Servono più controlli



Una pattuglia della Polizia stradale controlla il traffico sull'autostrada A14 nei pressi di Bologna

Giordano Biserni è furioso: “Voglio proprio vedere se gli sponsor della velocità avranno ancora il coraggio di insistere sull'aumento del limite di velocità fino a 150 km/h - sbotta il presidente dell'[Asaps, l'Associazione amici della polizia stradale](#) –

per conto nostro ci opporremo ferocemente.” Secondo i dati del Ministero dell'Interno nei primi nove mesi del 2010 le vittime in autostrada sono aumentate del 14% con una netta inversione di tendenza rispetto al biennio precedente. Una stima difficile da giustificare anche alla luce dell'entrata in vigore, proprio alla fine dello scorso luglio, del nuovo codice della strada che, tra le altre novità, ha introdotto una stretta decisa sul consumo di alcol – completamente vietato ai neopatentati e ai conducenti per professione – la visita biennale per gli over 80, l'esame per recuperare i punti persi sulla patente.

Biserni, a chi si riferisce esattamente quando parla di “sponsor della velocità”?

Ovviamente a quegli assessori, sindaci e chi per loro che dal dicembre del 2009 hanno iniziato a lanciare campagne in questo senso. Non è certo un caso se l'aumento di incidenti mortali abbia coinciso con il lancio di queste tesi possibiliste. Se davvero si arrivasse a correre in autostrada fino a 150, per un ipotetico risparmio di tempo di 8 minuti, gli unici effetti reali sarebbero quelli di un aumento dell'inquinamento, dei consumi e delle code causate dagli incidenti per l'alta velocità.

A parte questo, come si spiegano, di fatto, tanti morti in più quest'anno in autostrada?

Dall'inizio dell'anno le vittime in autostrada sono state 246, 31 in più rispetto al 2009. Noi dell'Asaps abbiamo preso in esame una quindicina di questi casi e quello che abbiamo riscontrato è che si tratta per lo più di sbandamenti che avvengono soprattutto di notte o all'alba ma non per forza in concomitanza anche con cattive condizioni atmosferiche, piuttosto con una situazione psicofisica alterata da stanchezza, consumo di alcol e droga.

Le vittime chi sono?

Per lo più si tratta di automobilisti che diventano, per varie cause, pedoni. Scendono dalla loro auto e vengono travolti. Tra i casi di cui ci siamo occupati uno è avvenuto in Emilia Romagna: due camionisti si ribaltano, scendono illesi dal loro camion e vengono investiti. E ancora, sabato scorso, dopo la manifestazione della Cisl a Roma, un manifestante è sceso dalla sua auto nel modenese ed è stato falciato. Insomma, si tratta di persone che restano in panne, che scendono dai pulman, che si fermano ad aiutare altri automobilisti in difficoltà, operai che lavorano nei cantieri e finiscono ammazzati così.

Qual è la causa?

La velocità. Chi scende dalla propria auto in autostrada non si rende conto di essere un birillo su una pista di bowling, non capisce che anche un leggerissimo sfioramento può essergli fatale. Mentre chi è fuori dall'auto vede arrivare una macchina anche a un km di distanza, chi sta guidando, soprattutto se è notte, si rende conto della presenza di un pedone solo quando ce l'ha a 100, 150 metri di distanza. Se calcoliamo che a 130 km/h si percorrono oltre 35 metri in un secondo si capisce benissimo che basta un po' di stanchezza, un ritardo sul tempo di reazione e non c'è più scampo. **Cosa si deve fare?**

Noi abbiamo già sollecitato la Consulta per la sicurezza stradale affinché venga aperto un confronto su questa strage assurda.

Il codice della strada, tra l'altro inasprito pochi mesi fa, non basta?

Il codice della strada è una buona medicina, ma perché sia anche efficace servono medici e infermieri che sappiano somministrarla.

Sta chiedendo più controlli?

Chiedo il ripianamento immediato dei 1500 agenti che ancora mancano per arrivare ai 13mila previsti e poi chiedo che siano ancora aumentati. Chiedo inoltre l'introduzione di narco test efficaci da utilizzare nell'immediato. Ad oggi con i controlli antidroga in autostrada siamo all'anno zero, sono rarissimi, quasi inesistenti. Si parla di 1349 sanzioni in nove mesi, il che significa nulla, significa che queste sanzioni sono state elevate solo dopo un incidente e non prima a scopo preventivo, altrimenti sarebbero state molte di più.

Il consumo di alcol alla guida però intanto è stato depenalizzato...

Guardi, la depenalizzazione non è una cosa in assoluto negativa perché porta con sé l'immediatezza della sanzione amministrativa. Grazie a ciò le amministrazioni avranno più interesse ad aumentare i controlli. Se un etilometro oggi costa circa 4500 euro con 9 sanzioni già ce lo ripaghi e tutto il resto è guadagnato.

Sì, ma nel frattempo le risorse per mettere più pattuglie in strada e gli alcol e i narco test scarseggiano...

Questo è un falso problema e spiego anche perché: per ogni pattuglia in più sulle strade si assiste alla diminuzione proporzionale degli incidenti, il che significa un risparmio per lo Stato e un risparmio di vite umane, di mutilati e di stati comatosi alla Eluana Englaro. Quello che ci serve davvero è un codice della strada basato su patente, libretto e soffio (etilometro, ndr) subito e sempre e poi, eventualmente, anche saliva. Negli altri Paesi già funziona così.