

Relazione di apertura

Berardino Cantalini

Presidente del CNPI

Signore, signori, autorità, care amiche, cari amici,

è per me un grande piacere tornare a prendere la parola per presentare il IIII Rapporto sulla sicurezza in Italia.

Il nostro appuntamento si sta affermando non solo per la sua tradizionale ricorrenza annuale, ma anche per una sempre più chiara e consolidata autorevolezza che ne sta facendo un punto di riferimento insostituibile e una fonte di dati di sicuro valore, ogni qual volta in questo Paese viene affrontato il tema della sicurezza.

Un'altra costante di questa giornata è il luogo della sua presentazione. Anche quest'anno il CNEL ha voluto confermarci la sua ospitalità e sono quindi lieto di ringraziare, a nome del Consiglio Nazionale dei Periti Industriali e dei Periti Industriali Laureati e mio personale, il suo presidente Antonio Marzano.

Ma senza dubbio la costante più significativa è la presenza anche quest'anno del Censis, che firma assieme a noi il Rapporto. Il suo contributo è stato ed è decisivo nel conferire sempre maggiore peso e autorevolezza al nostro progetto. Voglio quindi esprimere pubblicamente il mio più sentito grazie al dottor Giuseppe De Rita, alla dottoressa Maria Pia Camusi e ai loro valenti collaboratori, che ci hanno affiancato con rigore e capacità anche in questa terza edizione.

Guardando in casa nostra, sento il dovere di citare il Consigliere Nazionale Franco Giola e gli esperti operativi della Commissione Nazionale sull'Infortunistica Stradale, che hanno offerto un prezioso e utile bagaglio di esperienze nel definire le questioni cruciali connesse al tema di quest'anno.

Ringrazio infine i relatori che hanno gentilmente accettato il nostro invito e che, dopo la presentazione della ricerca, interverranno nel corso della tavola

rotonda di cui sarà moderatore il giornalista Andrea Vianello. Un caloroso saluto quindi:

- alla dottoressa Maria Luisa Cavina, capo del Servizio Tutela degli Utenti dell'Isvap,
- al prefetto Mario Morcone, capo Dipartimento dei Vigili del Fuoco, Soccorso Pubblico e Difesa Civile,
- all'ingegnere Maurizio Rotondo, direttore tecnico dell'Aiscat,
- al dottor Francesco Sposato, presidente dell'Adism.

A loro affidiamo in prima battuta i risultati del nostro sforzo, chiedendogli quasi in tempo reale di avviare una comune riflessione su una questione i cui effetti riguardano, a volte in modo tragico, tutti i cittadini di questo Paese. Doveva essere presente anche l'ingegner Pozzi, presidente dell'Anas, che ha invece all'ultimo momento dovuto dichiarare forfait. Peccato!

* * *

Nel dispormi a dare anche il mio contributo alla discussione che seguirà non posso non partire da una sensazione che mi sembra di aver chiaramente percepito nel gran carosello di numeri prodotto dalla nostra ricerca.

A me sembra che al di là di ogni ragionevole dubbio sia entrata in crisi quell'equazione che per molti decenni ha sensibilmente contrassegnato i nostri modi di vivere e pensare. Per i nostri concittadini, infatti, non appare più così automatica e scontata l'identità tra velocità e progresso, tra velocità ed efficienza del sistema, tra velocità e miglioramento della qualità di vita.

Non sono un sociologo, non ho l'ambizione di farmi interprete delle evoluzioni del costume, non voglio ipotizzare strane e portentose metamorfosi del nostro vivere sociale.

Ma non posso esimermi dal ricordare come sul privilegiare la velocità si sia basata lungo tutto il secolo scorso l'idea stessa di progresso. Poteva forse esistere un progresso che non prevedesse un'accelerazione, un improvviso stacco dai blocchi di partenza, una repentina fuga in avanti?

Fino ad oggi, ad esempio, abbiamo progettato e costruito mezzi di trasporto – navi, treni, auto, aerei – nella convinzione indiscutibile che ogni volta

l'obiettivo sarebbe stato colto solo a condizione che le loro prestazioni si fossero dimostrate superiori a quelle del modello precedente, riducendo i tempi di percorrenza.

E d'altra parte anche noi, nel nostro piccolo, non abbiamo talvolta immaginato, mentre eravamo alla guida della nostra auto, che quella nuova sarebbe andata un po' più veloce?

Insomma, se Cicerone nel *De amicitia* sosteneva che non è della natura umana essere in grado di disprezzare il potere, noi potremmo allo stesso modo affermare che non è della natura umana essere in grado di disprezzare la velocità.

Però a dispetto di un progresso costruito anche sul mito della velocità e nonostante il fascino che la velocità sembra esercitare sulla natura umana, oggi assistiamo a un mutamento che era imprevedibile solo alcuni anni or sono (e i numeri raccolti dagli esperti del Censis sono lì a dimostrarlo).

Sono tutti stanchi di correre. Questa asserzione stavolta va presa nel senso letterale del termine. Non è una metafora utile a spiegare il presunto o reale declino dell'Italia. Serve solo a definire la disposizione d'animo degli italiani quando si mettono alla guida della propria auto.

E naturalmente sono soprattutto stanchi che qualcuno ancora si ostini a correre. Ne sono una chiara testimonianza la massiccia richiesta espressa dal nostro campione di maggiori controlli di polizia e l'apprezzamento per la patente a punti, considerata il più valido deterrente contro le infrazioni al codice della strada, prima tra tutte proprio l'eccesso di velocità.

Tanto per far comprendere più razionalmente quale pericolo rappresenti la velocità vorrei ricordare cosa afferma la Commissione Europea nel suo programma d'azione in materia di sicurezza stradale: "Una riduzione della velocità media di 5 km l'ora determina una riduzione tendenziale del numero di morti per incidenti stradali pari a meno il 25 per cento".

* * *

Certo, ben sappiamo che un incidente non è ascrivibile ad un'unica causa. La velocità è un importante fattore di rischio, ma non il solo. Tant'è che quel

che emerge con particolare evidenza dalla nostra ricerca è proprio il “combinato disposto” delle numerose cause che entrano in gioco nella dinamica di un incidente stradale. Tale complessità sembra costituire, ad una prima lettura dell’analisi Cnpi-Censis, proprio la difficoltà maggiore da affrontare con l’obiettivo di arginare un fenomeno di dimensioni mostruose: 5625 morti e 316.630 feriti nel 2004.

E davanti a questi numeri stupisce ogni volta la paradossale condizione di imperturbabilità con la quale – senza se e senza ma – li accettiamo convinti di una sorta di fatalità del destino al quale è impossibile sottrarci.

Ma nell’evitare di addentrarmi alla ricerca di modelli interpretativi utili a spiegare per quali misteriosi motivi la tribù degli automobilisti sia disposta ogni anno a sacrificare al dio-mobilità un così alto numero di vite umane (questo non è davvero il mio mestiere), preferisco tornare a sottolineare la complessità degli elementi in gioco quale chiave di volta sulla quale focalizzare la nostra attenzione.

L’incidente stradale è dunque la risultante di una complessa serie di cause, tra le quali vale la pena di ricordare:

- lo stato psico-fisico di chi guida (non solo stanchezza e distrazione, ma soprattutto una condizione alterata dovuta all’assunzione di sostanze alcoliche. Secondo i dati Istat questa è la causa principale in più del 50% degli incidenti);

e ancora:

- le condizioni atmosferiche (pioggia, neve, gelo, nebbia);
- i comportamenti di guida palesemente scorretti;
- lo stato delle strade (cattiva illuminazione, scarsa qualità del manto stradale, assenza di segnaletica, incroci pericolosi);
- la qualità del veicolo (battistrada consumati, freni difettosi, mancanza dei più moderni sistemi di sicurezza passiva, quali airbag, abs, controllo elettronico della trazione, ecc.)

È evidente, di fronte a questo primo e sommario elenco, che non può bastare un semplice invito alla prudenza o un banale richiamo alla saggezza popolare (“Chi va piano va sano e va lontano”) per ridurre radicalmente

quei numeri da bollettino di guerra che abbiamo poco prima ricordato.

C'è piuttosto bisogno di un concerto di forze che, pur nel reciproco rispetto delle proprie autonomie, considerino come *conditio sine qua non* dei propri programmi operativi il miglioramento dei livelli di sicurezza. In questo senso faccio mia la raccomandazione che la Commissione per la Sicurezza Stradale fece al Parlamento europeo nell'aprile del 1997:

“È ormai riconosciuto che la ripartizione tradizionale delle misure in materia di sicurezza stradale fra infrastrutture, veicoli ed utenti della strada può produrre una strategia che non considera in misura sufficiente l'impatto delle azioni sul sistema nel suo complesso e gli eventuali effetti collaterali che possono diminuirne l'efficacia. [...] Gli incidenti della strada sono prodotti da una disfunzione nei complessi sistemi che regolano l'interazione fra decisioni, azioni umane, il sistema delle infrastrutture e tutti i tipi di veicolo. Per ridurre il numero di vittime della strada occorre perfezionare questi sistemi in modo tale che le disfunzioni si facciano meno frequenti e/o possano essere compensate all'interno del sistema stesso e, in caso di incidente, creare un contesto in grado di ridurre le conseguenze”.

* * *

Ma torniamo alle cose di casa nostra. Poco meno di due settimane fa, in un convegno tenutosi a Torino, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Pietro Lunardi ricordava come l'obiettivo, stabilito concordemente da tutti i ministri dei trasporti europei, sia di ridurre del 50% in un decennio il numero di vittime della strada.

Se è pur vero, come riportano anche i dati da noi elaborati, che il trend proprio negli ultimi anni si è invertito registrando segnali positivi, resta il fatto che dal 1993 al 2004 gli incidenti stradali sono aumentati di ben il 42,2%.

Non solo, nel quinquennio 1996-2000 eravamo il solo Paese europeo (insieme a Belgio e Svezia) a non essere riuscito a ridurre il numero dei morti sulle strade, presentando invece un significativo aumento.

Abbiamo quindi un pesante, tragico fardello sulle nostre spalle e, rispetto agli obiettivi fissati dall'Unione Europea, partiamo in una condizione di

sicuro svantaggio che rende la partita incerta e dall'esito non scontato.

Ma se le cose stanno così, per quale motivo sulla patente a punti l'iniziale rigore del provvedimento si è poi via via stemperato?

Intendiamoci: alcuni rilievi alla legge hanno senz'altro a fondamento il buon senso: ad esempio, appare ineccepibile la sentenza della Corte Costituzionale che ha giudicato illegittimo per violazione del principio di ragionevolezza e quindi abrogato l'art. 126-bis, comma 2, del codice della strada, nella parte in cui assoggetta il proprietario del veicolo alla decurtazione dei punti della patente quando ometta di comunicare all'Autorità amministrativa procedente le generalità del conducente che abbia commesso l'infrazione alle regole della circolazione stradale.

Appare invece viziata di demagogia l'introduzione dei bonus per riacquisire i punti persi. Sarebbe quindi auspicabile un intervento legislativo che senza eliminare i bonus riducesse – o perlomeno rendesse meno facili – le occasioni di rinnovo dei punti. Allo stesso modo di quel che è accaduto in altri Paesi europei, nei quali si è opportunamente previsto un orizzonte temporale di consumo dei punti molto più ampio (in taluni casi coincide con la vita del guidatore) e dove non sono stati concessi strumenti di facile riacquisto dei punti. Tutto ciò ha consentito di poter osservare una costante riduzione media delle violazioni stradali.

* * *

Nella nostra indagine non ci siamo però fermati a fotografare soltanto il momento dell'incidente, di quella catena quasi infinita di 224.553 incidenti registratisi nel 2004, praticamente uno ogni due minuti e mezzo.

Li abbiamo anche "cartografati" realizzando una mappa dell'Italia che mostra come l'eterna differenza nord-sud si ripeta anche nel nostro caso, suggerendo che le necessarie politiche di intervento non potranno essere banalmente "erga omnes", ma dovranno tener conto di realtà oggettive non commensurabili tra loro. (In proposito vi chiedo di attendere la presentazione della dottoressa Camusi dove certamente questi aspetti verranno illustrati con dovizia di dettagli e anche con una competenza maggiore della mia).

Ma soprattutto, nel voler andare oltre il momento dell'incidente, abbiamo voluto indagare il "dopo". Abbiamo infatti voluto ascoltare il nostro campione su quel che è avvenuto in seguito all'incidente stradale. Perché la tragedia non termina nell'impatto, in quel momento spesso raccontato con morbosità dai telegiornali quando diffondono le statistiche sui weekend di sangue.

Quello è solo l'inizio di una dolorosa via crucis le cui stazioni possono riflettersi in maniera drammatica sulla futura esistenza non solo di chi ne è direttamente coinvolto, ma anche del suo intero nucleo familiare.

E se di questo iter ne valutiamo le conseguenze sul piano dei costi, ecco che si apre un capitolo che già per le sue proporzioni appare insostenibile: la stima per il 2005 prevede che gli incidenti stradali abbiano determinato una perdita di risorse superiore ai 32 mila milioni di euro, vale a dire che è andato in fumo una cifra pari al 2,4% del Prodotto interno lordo del nostro Paese. Detto anche in altri termini, ciò significa che ogni italiano si è accollato nel corso dell'ultimo anno una spesa di 535 euro.

* * *

Ma tornando ad analizzare le risposte del nostro campione sulle difficoltà che hanno dovuto affrontare in seguito all'incidente nel quale sono rimasti coinvolti, emerge con particolare evidenza una persistente condizione di attrito nei rapporti con le compagnie assicurative chiamate all'accertamento del danno e al suo risarcimento.

Si sottolinea, ad esempio, (e lo fa più del 30% degli intervistati), la mancanza di un perito che non faccia solo gli interessi dell'assicurazione e si invoca, tra le possibili soluzioni, la presenza di un consulente tecnico non di parte al quale affidare la ricostruzione dinamica dell'incidente e le conseguenti valutazioni, in una prospettiva di arbitrato o di arbitraggio per quel che riguarda la quantificazione del danno.

Ci sembra una richiesta legittima che intendiamo fare nostra e promuovere nelle opportune sedi, affinché il legislatore prenda in considerazione la possibilità di creare un organismo "terzo" ed indipendente nei rapporti tra compagnie assicurative e assicurati.

Va anche detto che una esigenza siffatta era già stata avvertita dal CNPI nella passata legislatura, quando presentammo all'allora ministro della Giustizia onorevole Oliviero Diliberto una bozza di disegno di legge (vi è stata consegnata una copia insieme alla cartella stampa) che prevedeva l'inserimento, anche in ragione di particolari clausole contrattuali, di un perito arbitro indipendente tra le parti.

A nostro giudizio l'ipotesi non dovrebbe vedere le società di assicurazioni pregiudizialmente schierate contro. Esse dovrebbero cogliere al volo la chiara opportunità che gli viene così offerta: una concreta possibilità di recuperare quella fiducia che i loro clienti non sembrano allo stato attuale disposti a continuare a concedere.

D'altra parte stiamo attraversando una stagione nella quale assistiamo ad una sempre maggiore creazione di organismi terzi indipendenti e qualificati in grado di promuovere procedure di conciliazione su questioni non sempre rinviabili in sede giudiziaria.

Nel nostro caso immaginiamo un organismo che sia in grado di connettersi direttamente con il cittadino e di garantirgli un rapporto più equo ed equilibrato con la sua compagnia di assicurazioni, e ciò nella condivisa prospettiva di riduzione dei costi e di aumento dell'efficienza in favore dei consumatori e degli assicurati.

È un tema che vorremmo sviluppare prima di tutto di concerto con l'Isvap, quale authority del settore, nella convinzione che il conseguimento di un tale obiettivo avrà benefiche ricadute anche sulle imprese assicurative, sul loro ruolo e sulla loro missione in un mercato più equilibrato e moderno.

Grazie per la vostra attenzione.