

Venerdì 26 gennaio 2024

Noi e le regole

VELOCITÀ, SANZIONI, CONSENSO

di **Giovanni Costa**

Il clima di ironica indulgenza, se non di malcelata approvazione, che si è creato attorno all'abbattimento in Veneto di una quindicina di autovelox (se ne segnalano altri in Emilia e Lombardia) mi sembra inaccettabile. E ancor meno accettabili mi sembrano le dichiarazioni di alcuni amministratori locali che sembrano arrendersi rinunciando a ripristinarli. Così si decreta il successo dei «vendicatori» e si apre la strada alle emulazioni. A questo si aggiunge la polemica contro l'introduzione a Bologna dei 30 km innescata dal ministro Salvini che ha posto ai sindaci restrizioni alla loro adozione. Il che sembra un po' contraddittorio per un Governo che si dichiara

orientato a contenere il centralismo statale a favore delle autonomie locali.

È noto che il numero e la gravità degli incidenti sono maggiori nelle aree urbane, e in loro prossimità, rispetto alle strade di grande scorrimento. Non dovrebbe commuovere il grido di dolore dei «tartassati dell'autovelox» se solo si pensasse ai dolori veri, spesso irreparabili, delle vittime degli incidenti stradali e dei loro familiari. Se solo si pensasse ai costi che vengono caricati sulla sanità pubblica e sul sistema previdenziale. Costi sicuramente maggiori e infinitamente più «ingiusti» di quelli caricati con finalità di deterrenza sugli automobilisti indisciplinati. Che potrebbero proteggersi diventando più disciplinati, una esortazione che raramente si trova nei proclami anti autovelox.

SEGUE DALLA PRIMA

Detto questo, non c'è alcun dubbio che sarebbe meglio operare attraverso il consenso, l'educazione, la spiegazione dei motivi che richiedono limitazioni alla libertà dei singoli. Porto due esempi: il fumo e le rotonde.

Il divieto di fumare nei locali pubblici fu introdotto dal ministro Girolamo Sirchia con una legge approvata nel 2003 dopo un

tentativo insabbiato del suo predecessore, Umberto Veronesi, che però ebbe il merito di aprire la strada. Le reazioni avverse furono molto forti ma Sirchia continuò con determinazione spiegando le ragioni del provvedimento e raccogliendo consensi da molti fronti. Al punto che già nel 2005, «il 90 per cento degli italiani intervistati si dichiarava a favore dei limiti al fumo nei luoghi chiusi [...] questa tendenza si è rafforzata nel tempo ed è cambiata anche la

percezione del fumo nei luoghi privati: nel 2008 il 70 per cento degli italiani dichiarava di non consentire il fumo in casa, in nessuna stanza, nel 2021 la percentuale era salita all'88,6 per cento» (Fonte: Fondazione Veronesi). In questo caso il «consenso informato» è stato più efficace delle sanzioni previste per i trasgressori.

L'introduzione delle rotonde è un altro caso di forti reazioni contrarie basate sul timore che avrebbero provocato un rallentamento del traffico, un aumento degli incidenti, difficoltà di assimilazione. Una rotonda è un sistema di autoregolazione dei comportamenti degli automobilisti che sostituisce

il semaforo, sistema gerarchico e coercitivo. Quando è ben progettata, la rotonda è la dimostrazione della superiorità dei sistemi di regolazione del traffico basati sulla fiducia. L'evidenza empirica dimostra che diminuiscono gli incidenti e sicuramente la loro gravità, il traffico è più scorrevole, diminuisce l'inquinamento, migliorano nel tempo i comportamenti degli automobilisti e dei motociclisti. Anche ciclisti e pedoni, due categorie non amate dalle rotonde, rivedono i loro comportamenti o, almeno, i

loro percorsi. Quando questi benefici non si ottengono è perché la rotonda non è stata adeguatamente progettata, né correttamente inserita come parte funzionale di un sistema di scorrimento. È così, per prova ed errore, che anche gli amministratori e i loro staff tecnici apprendono e migliorano le loro capacità progettuali.

Questi due esempi suggeriscono che sarebbe un errore rinunciare agli autovelox e un errore ancora più grave rinunciare a produrre le condizioni per la loro accettabilità.

Giovanni Costa

© RIPRODUZIONE RISERVATA