

## **"NEL POSTO GIUSTO"**

*Di Giulio Valesini e Cataldo Ciccolella*

*Collaborazione Eva Georganopoulou*

*Immagini Alfredo Farina – Davide Fonda – Fabio Martinelli – Paolo Palermo – Marco*

*Ronca – Alessandro Spinnato*

*Montaggio Raffaella Paris*

*Grafica Giorgio Vallati*

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

È la sera del 19 ottobre del 2022 quando Francesco Valdiserri, un ragazzo di 18 anni, cammina sul marciapiede lungo la via Cristoforo Colombo a Roma, la strada a scorrimento veloce più lunga d'Europa. Sta tornando a casa dopo una serata al cinema con un amico. Un'auto corre, salta sul marciapiede e lo colpisce alle spalle. Francesco muore sul colpo. La vettura è guidata da una ragazza di 23 anni che risulterà positiva all'alcol test.

### **LUCA VALDISERRI**

La cosa più, che, almeno a me personalmente fa più male, è pensare a quante cose gli sono state tolte, quante esperienze, quanta musica non ha potuto sentire...

### **GIULIO VALESINI**

Scrivere...

### **LUCA VALDISERRI**

Quanti film non ha potuto vedere, quante cose non ha potuto scrivere, sì...

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Francesco era un appassionato di calcio, tifoso della Roma. Nella vita come nello sport stava dalla parte dei più deboli: per lui, un giorno, anche la nazionale del Togo avrebbe potuto vincere i mondiali di calcio. Si era iscritto al primo anno di università: studiava musica, letteratura e spettacolo. Aveva scelto le note delle canzoni per esprimersi: era il cantante della band Origami Smiles.

### **LUCA VALDISERRI**

Francesco per noi era nel posto giusto, sopra un marciapiede oggettivamente tu pensi di essere al sicuro. Era una delle raccomandazioni che non gli ho mai fatto, delle tante da padre ansioso: "torna a casa presto, non fare questo", "non camminare sul marciapiede" oggettivamente non glielo avevo mai detto. La ragazza che l'ha ammazzato, lei era nel posto sbagliato al momento sbagliato. Per cui no, non è stato un incidente, è stato un errore dovuto alla immensa sopravvalutazione delle proprie capacità. Ha cercato di fare probabilmente una manovra per girare a destra dove, a quella velocità e nelle condizioni in cui era, nemmeno Leclerc o Verstappen avrebbero potuto controllare la macchina.

### **GIULIO VALESINI**

A che velocità andava?

### **LUCA VALDISERRI**

Fra i 70 e gli 80.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Viale Cristoforo Colombo è una sorta di autodromo urbano con limiti di velocità tra i 30 e i 50 all'ora che quasi nessuno rispetta.

**LUCA VALDISERRI**

È un autodromo, soprattutto la notte.

**GIULIO VALESINI**

Su questa strada sarebbero serviti gli autovelox?

**LUCA VALDISERRI**

Su questa strada, come su tantissime altre strade. Però noi non possiamo pensare di ridurre il numero dei morti se non riduciamo la velocità.

**GIULIO VALESINI**

Quindi la velocità è l'elemento su cui intervenire?

**LUCA VALDISERRI**

Mentre io sono sicuro al 100% che non tutti sono alla guida ubriachi, alla guida drogati, alla guida con lo smartphone, penso che un buon 80% degli italiani non rispetta i limiti di velocità. Per cui statisticamente sì, credo che la velocità sia il primo problema in questo caso.

**SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Francesco è uno dei 3159 morti in incidenti stradali del 2022, ultimi dati disponibili. Incidenti che hanno provocato anche 223 mila feriti. Francesco è morto sulla Cristoforo Colombo, una via molto nota a Roma che va dalle terme di Caracalla, attraversa le architetture dell'EUR e arriva fino al Lido della capitale. È uno dei luoghi della grande bellezza però si è trasformata negli anni in un cimitero a cielo aperto. Una media di dieci morti all'anno tra automobilisti, ciclisti, pedoni. Basta andare a prendere un incrocio a caso come abbiamo fatto noi e ci vai a guardare dentro e scopri che ci sono stati 196 feriti negli ultimi dieci anni. Si è sempre parlato di mettere un autovelox su quella via perché la velocità è una delle cause maggiori di questi incidenti però le promesse sono cadute nel nulla. È proprio a Francesco e alle vite spezzate come la sua che vogliamo dedicare questa puntata. Avevamo tirato un sospiro di sollievo quando avevamo visto che con l'introduzione del tutor e della patente a punti nei primi anni duemila si era riusciti a dimezzare i morti: allora ne contavamo pensate 7mila. Poi insomma... c'è stata una inversione di tendenza in questo ultimo anno: nel 2024 c'è stato un aumento dei morti e un aumento dei feriti. Si tratta esclusivamente di fatalità, di comportamenti sbagliati, di distrazione? No, noi pensiamo che si tratti anche di scelte politiche non fatte. Ecco, quelle che ci hanno portato dal 13° posto al 19° posto in tema di sicurezza stradale in Europa. I nostri Giulio Valesini e Cataldo Ciccolella.

**FILIBERTO MASTRAPASQUA - DIRETTORE SERVIZIO POLIZIA STRADALE**

3159 nel 2022, vuol dire che noi abbiamo cancellato dalla nostra geografia un paese. I primi mesi dell'anno, comunque, ci dicono che gli incidenti sono in qualche maniera aumentati e hanno una tendenza abbastanza inquietante.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

A giugno scorso, quando il governo ha dato il via libera alla riforma del codice della strada, il ministro Salvini ha annunciato modifiche anche alla regolamentazione degli autovelox.

**CONFERENZA STAMPA DEL 27/06/2023****MATTEO SALVINI - MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Il Consiglio dei ministri, approvando questo testo, ha dato mandato al ministero delle Infrastrutture, che ho l'onore di guidare, di emanare un successivo regolamento per mettere un po' di ordine nella giungla degli autovelox.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Per accompagnare il provvedimento, il ministero delle Infrastrutture ha pubblicato delle slide come questa con un'accusa neanche troppo velata ai Comuni e agli enti locali di truffare i cittadini con gli autovelox.

**GIULIO VALESINI**

Io qua leggo "basta autovelox truffa, via gli impianti mangiasoldi".

**LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Questa cosa è offensiva. Noi abbiamo in alcune città dei dati statistici che ci indicano un numero di morti e feriti che è crollato dopo quelle postazioni.

**GIULIO VALESINI**

Non è vero che fate cassa con gli autovelox?

**LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Absolutamente no.

**GIULIO VALESINI**

Però lo deve spiegare a Salvini.

**LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Noi abbiamo avuto anche un'ispezione del Ministero, l'abbiamo superata, dimostrando che il 50% delle somme incassate dal nostro Comune sono state tutte impiegate per la sicurezza stradale. Lo devono fare tutti i Comuni italiani.

**GIULIO VALESINI**

Salvini ha ragione quando dice che è stato usato come un bancomat l'autovelox?

**MARCO GRANELLI - ASSOCIAZIONE NAZIONALE COMUNI ITALIANI**

Che ci sia stato qualche elemento in passato non tarato che ha creato problemi è vero. Oggi però tutti gli autovelox vengono posizionati sulle località sulla base di uno studio.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

E comunque basta poco dopo l'installazione perché gli automobilisti imparino a rallentare prima ed evitare la multa. A quel punto il velox "guadagna" meno di quanto costa e si limita "solo" a salvare vite.

**LORENZA MAZZOTTI - COMANDANTE POLIZIA PROVINCIALE RAVENNA**

Io non le nascondo che in una prima fase di installazione gli introiti siano maggiori, ma io le posso garantire che poi cala vertiginosamente.

**GIULIO VALESINI**

Perché la gente si abitua...

**LORENZA MAZZOTTI - COMANDANTE POLIZIA PROVINCIALE RAVENNA**

Noi abbiamo degli autovelox che ci costano dei soldi, all'anno, tra taratura e manutenzione, costa oltre 10.000 euro. Noi abbiamo autovelox che non hanno introiti di 10.000 euro.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

La procedura per l'installazione di autovelox in Italia prevede che sia il proprietario della strada a chiedere l'autorizzazione al prefetto, presentando prima l'indice di pericolosità valutata sui numeri di incidenti registrati negli ultimi anni.

### **ANDREA COLOMBO - ESPERTO MOBILITÀ SOSTENIBILE**

La normativa italiana è già tra le più iper garantiste d'Europa. In Italia gli autovelox devono essere puntualmente e ripetutamente segnalati e visibili. Queste regole all'estero non esistono.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Secondo SCDB - considerato il database mondiale degli autovelox, l'Italia è il paese che ha piazzato più rilevatori della velocità al mondo. Sarebbero oltre 11mila. Un numero rilanciato dal Codacons a inizio anno quasi come il segno di un'ingiustizia e considerato attendibile da tutti, politici compresi. Il sito si alimenta con le segnalazioni degli utenti e a controllare bene, i numeri non tornano.

### **LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

11.291. Cioè, rispetto ad altre nazioni...

### **GIULIO VALESINI**

In Gran Bretagna...

### **LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

7mila. Ma la Germania 4 mila.

### **GIULIO VALESINI**

Il triplo della Germania...

### **LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Se io vado a vedere, queste sono tutte le postazioni che mi dà di Verona, tutte! Verona tangenziale sud, bresciana, via Lugagnano, strada regionale...

### **GIULIO VALESINI**

Queste sono quelle che dovrebbe aver messo lei, in pratica?

### **LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Sì, dovrei governarli tutti io. Non è così!

Noi abbiamo un autovelox fisso e un autovelox mobile.

### **GIULIO VALESINI**

Quindi è tutto falso?

### **LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Questo non è attendibile.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Dunque, la lista del sito SCDB è sovradimensionata e ha alimentato una narrazione che fa dell'Italia la leader europea di Autovelox e multe. E il Ministro Salvini, che raccoglie gli umori del popolo, a fine marzo, con un decreto ad hoc, norma i velox e ne limita l'uso, soprattutto in ambito urbano.

**MATTEO SALVINI - MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI -  
20/02/2024**

Stiamo lavorando anche però, per salvare il portafoglio e il risparmio degli italiani, evitando l'anarchia dell'autovelox ovunque. L'autovelox in punti pericolosi: scuole, asili, ospedali, strade strette è sacrosanto, l'autovelox su stradoni messo lì per spennare gli automobilisti non c'entra niente con la sicurezza. Stiamo anche lavorando per evitare le multe multiple sullo stesso tratto di strada. Quindi la sicurezza e la vita prima di tutto. Però senza tassare, tartassare gli automobilisti e i motociclisti che di tasse le pagano già tante, tante, tante.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Ma se in realtà i rettilinei urbani sono fra le strade più a rischio di violazione dei limiti, con il nuovo decreto interministeriale Salvini sembra smentire sé stesso perché proprio davanti ai punti pericolosi come scuole, asili e ospedali, dove oggi spesso i limiti sono già scesi a 30 km/h, in base al nuovo testo, i Comuni non potranno più usare gli autovelox fissi né quelli mobili.

**ANDREA COLOMBO - ESPERTO MOBILITÀ SOSTENIBILE**

In sostanza dice che sotto i 50 chilometri orari nelle città non si può controllare con autovelox né fissi né mobili il rispetto dei limiti. Ed è possibile farlo solo con la presenza della pattuglia dei vigili che contesta sul momento che significa ovviamente ridurre enormemente la efficacia deterrente.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Quindi in una città ci vorrebbero decine e decine di pattuglie - che non ci sono - che fermano un guidatore alla volta. In pratica significa che la gran parte delle scuole non sarà protetta. Inoltre, il decreto di Salvini prevede che le postazioni mobili sui 50 km/h che oggi non devono essere concordate, saranno sottoposte anch'esse a un accordo con la Prefettura. A Olbia, il sindaco di Forza Italia Settimo Nizzi governa la città con la giunta di centrodestra compresa la Lega per Salvini. È stato il primo in Italia ad abbassare i limiti di velocità nella sua città a 30km/h all'ora nel 90% del territorio comunale.

**GIULIO VALESINI**

Però se dopo un ministero le dice lei non può mettere un nuovo autovelox se la città ha limiti sotto i 50 le azzoppa il provvedimento.

**SETTIMO NIZZI - SINDACO DI OLBIA (SS)**

Metto l'autovelox mobile, metto il telelaser e il controllo lo faccio non possono essere assolutamente vietati. Altrimenti quando muore un bambino perché uno stava correndo, chi paga? Paga il ministero? Io non penso che il direttore generale del Ministero dei trasporti che ha predisposto la direttiva abbia voglia di avere sulla propria coscienza un morto in più.

**LUCA VALDISERRI**

La destra fa il codice della strada di destra, dove la parte repressiva-punitiva è molto forte, la parte di controllo della velocità è praticamente assente. Ringraziando Salvini di essersi occupato del tema, però, ci volevano dei correttivi anche, appunto, su quella parte che magari il suo elettorato vede con meno piacere.

**GIULIO VALESINI**

Noi siamo tra i pochi paesi che segnala prima gli autovelox.

## **LUCA VALDISERRI**

La gestione degli autovelox in Italia è demenziale, sinceramente.

## **GIULIO VALESINI**

Perché?

## **LUCA VALDISERRI**

Perché noi togliamo autovelox, tutor, scout-speed.

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Oltre alla scure voluta da Salvini, sugli autovelox e i tutor si è abbattuta ad aprile una controversa sentenza della Cassazione che in pratica li mette tutti fuorilegge. Tutto comincia a Treviso, quando questo autovelox, approvato ma non omologato, piazzato sulla tangenziale della città ha rilevato che l'avvocato Andrea Nalesso andava a 97 all'ora dove il limite è 90. Lui ha contestato e vinto in tutti i gradi di giudizio. Secondo i giudici anche se è tarato, cioè rileva la velocità in modo corretto, il processo per autorizzare questo velox - detto "approvazione" - non equivale all'omologazione, che sarebbe la procedura standard.

## **ANDREA NALESSO - AVVOCATO**

Non l'ho portata io in Cassazione, ha fatto tutto il Comune, quindi è stata forse se l'avessi saputo che avrei sollevato un caso del genere... Ho messo nei guai i Comuni d'Italia e mai mi sarei aspettato che nessuno autovelox fosse omologato.

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Sì, perché questa multa da appena 60 euro ha rivelato la clamorosa falla nel sistema autovelox che adesso rischia di mettere in ginocchio i bilanci degli enti locali. Le prime 20 città italiane nel 2023 hanno incassato dalle multe per eccesso di velocità circa 73 milioni di euro che servono soprattutto per rifare illuminazione pubblica, manti stradali e manutenzione.

## **ANDREA NALESSO - AVVOCATO**

L'articolo 142 è molto chiaro sul punto e stabilisce che per le rilevazioni di velocità costituiscono fonti di prova solo le risultanze provenienti da dispositivi che sono stati debitamente omologati.

## **GIULIO VALESINI**

Chi le deve emanare queste specifiche tecniche?

## **ANDREA NALESSO - AVVOCATO**

Senz'altro è l'autorità ministeriale, che peraltro non sono ancora state emanate dal governo. È una questione sul tappeto da quando è entrato in vigore il Codice della strada, cioè ben 32 anni fa.

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Ora i sindaci si mettono al riparo: da quando è uscita la sentenza già dieci Comuni, fra cui Fano, Pesaro e Pordenone, hanno spento i loro velox, devono scegliere tra il danno erariale e gli incidenti sulle strade per eccesso di velocità.

## **ANDREA NALESSO - AVVOCATO**

Teoricamente sono tutte multe che sono state fatte con autovelox illegittimi.

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

E pensare che nella prima bozza di riforma del codice della strada presentata dalla maggioranza c'era un testo che avrebbe equiparato in modo definitivo approvazione e omologazione. Stranamente poi, in Commissione Trasporti, una manina lo ha fatto sparire e ora non c'è nella versione arrivata al Senato. Ora, gli automobilisti di tutta Italia potrebbero far arrivare sulle scrivanie dei giudici di pace valanghe di ricorsi con buone possibilità di vittoria.

**GIULIO VALESINI**

"Via gli impianti mangiasoldi, meno burocrazia, utilizzo solo di strumenti certificati tutelando i cittadini da multe pazze" cioè quindi praticamente il Ministero scrive elementi certificati quando lei doveva fare certificazione.

**MARCO GRANELLI – ASSOCIAZIONE NAZIONALE COMUNI ITALIANI**

Quando l'omologazione la deve fare il Ministero! Non.. con le ditte, le imprese...

**GIULIO VALESINI**

Se lo sono detto da soli, insomma...

**MARCO GRANELLI – ASSOCIAZIONE NAZIONALE COMUNI ITALIANI**

E se lo sono detto sì...

**GIULIO VALESINI**

A proposito di legalità, ha visto adesso è uscita la sentenza a Treviso che dice che gli autovelox sono, nessun autovelox è omologato, no?

**GALEAZZO BIGNAMI - VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Eh.

**GIULIO VALESINI**

Sa chi doveva fare le norme tecniche per l'omologazione?

**GALEAZZO BIGNAMI - VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Il Ministero.

**GIULIO VALESINI**

Il Ministero. Sa da quant'è che non le fa? Trent'anni.

**GALEAZZO BIGNAMI - VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Sì, Salvini c'è però da un anno e mezzo.

**GIULIO VALESINI**

Ho capito...

**GALEAZZO BIGNAMI - VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Su questo al Senato ha detto "stiamo rilasciando le norme".

**GIULIO VALESINI**

Però ha trovato il tempo di fare la direttiva sugli autovelox che dice che sotto i 50 all'ora non si possono mettere autovelox né fissi né mobili. Ma lei ha visto la slide del ministero che dice stop agli autovelox truffa?

**GALEAZZO BIGNAMI - VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

No, io quella non l'ho vista perché purtroppo...

**GIULIO VALESINI**

L'avete fatta voi...

**GALEAZZO BIGNAMI - VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Ma io non l'ho vista.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Nel paese c'è un clima di tifo per l'illegalità, al punto che qualcuno a inizio anno ha cominciato a distruggere con un flessibile decine di autovelox nel nord est. Per molti è un supereroe. Fleximan è il nome con cui il popolo esalta le sue gesta. Ne ha buttati giù quattro solo nella provincia di Ravenna.

**LORENZA MAZZOTTI - COMANDANTE POLIZIA PROVINCIALE DI RAVENNA**

Lì c'era l'autovelox. Segato.

**GIULIO VALESINI**

Ci sono telecamere qua? Nessuno ha visto niente?

**LORENZA MAZZOTTI - COMANDANTE POLIZIA PROVINCIALE DI RAVENNA**

È stato fatto in una notte di nebbia spaventosa.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Invece a Rovigo da pochi giorni c'è un indagato: Enrico Mantoan, dirigente padovano di Forza Nuova. Avrebbe abbattuto cinque autovelox nella provincia veneta. Ma Fleximan ha parecchi emuli che pensano, abbattendo gli autovelox, di far risparmiare i soldi delle multe ai cittadini. Peccato che ripristinarli costerà alle casse pubbliche migliaia di euro.

**GIULIO VALESINI**

Quanto costerà sostituirli tutti?

**LORENZA MAZZOTTI - COMANDANTE POLIZIA PROVINCIALE DI RAVENNA**

Faccia lei una botta di conti.

**GIULIO VALESINI**

100.000?

**LORENZA MAZZOTTI - COMANDANTE POLIZIA PROVINCIALE DI RAVENNA**

Come minimo, come minimo...

**GIULIO VALESINI**

Quindi qua lo rimetterete l'autovelox?

**LORENZA MAZZOTTI - COMANDANTE POLIZIA PROVINCIALE DI RAVENNA**

Assolutamente.

## **GIULIO VALESINI**

E se lo risegano?

## **LORENZA MAZZOTTI - COMANDANTE POLIZIA PROVINCIALE DI RAVENNA**

Lo ricompriamo. Questa è una strada comunque pericolosa. Ci sono stati dei mortali. Conduce verso il mare, mischia un traffico di mezzi pesanti con veicoli, biciclette e motorini. Negli ultimi tre anni, noi con l'installazione degli autovelox siamo riusciti a ridurre da 41 morti a 23 morti.

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Per combattere la mitologia di Fleximan e la guida spericolata dedica il suo tempo Marco Scarponi, fratello del campione del ciclismo Michele, maglia rosa nel Giro d'Italia del 2011. Fu ucciso nel 2017 mentre si allenava, da un furgone che non aveva rispettato uno stop. Marco gira le scuole per sensibilizzare i ragazzi.

## **MARCO SCARPONI - FONDAZIONE MICHELE SCARPONI**

Mi è successo un caso molto particolare con ragazzi della prima media che conoscevano Fleximan, c'era chi lo disegnava. Stiamo dalla parte di Fleximan, di quello che taglia gli autovelox e l'abbiamo fatto diventare un supereroe anche attraverso la stampa?

## **GIULIO VALESINI**

Perché dietro c'è anche un retaggio culturale anche politico perché...

## **MARCO SCARPONI - FONDAZIONE MICHELE SCARPONI**

Ci si scherza sopra. Il nostro è il paese dei non controlli, il nostro è il paese che continua a dire che la morte sulla strada è, come dire, accettata.

## **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Allora non si può considerare come ineluttabile un incidente stradale, una morte per incidente stradale. Sugli autovelox in questi anni abbiamo assistito a una narrazione paradossale. Praticamente secondo il database mondiale degli autovelox, l'Italia con 11mila apparecchi deterrebbe il record mondiale, una cifra che viene rilanciata dal Codacons per sottolineare un'ingiustizia. Peccato però che abbiamo scoperto che si tratta di una cifra gonfiata dovuta soprattutto alle segnalazioni degli automobilisti. Insomma, tanto è bastato per alimentare un clima politico ostile nei confronti degli autovelox che ha trovato terreno fertile tra i cittadini, e ha alimentato anche il mito di Fleximan che va a tagliare i pali dei rilevatori dicendo che lo fa per tutelare le tasche dei cittadini, che poi vengono svuotate per ripristinarlo il palo. Poi c'è il caso dell'avvocato Nalesso: ha fatto ricorso per una multa di 60 miseri euro, è arrivato fino in Cassazione e ora la sentenza rischia di mettere virtualmente fuori legge tutti gli autovelox d'Italia, e mettere anche in crisi le casse dei Comuni e degli enti locali. Questo perché, perché dice l'articolo 142 del codice della strada che per essere ritenute fonti di prova le rilevazioni di velocità devono essere sostanzialmente provenienti da apparecchi omologati. I nostri autovelox invece sono solo autorizzati. Ecco, questo perché per omologarli bisognava che il ministero emanasse le cosiddette specifiche tecniche. In 32 anni il nostro governo non lo ha mai fatto. Ora il ministro Salvini invece ha cominciato una sua battaglia personale nei confronti dell'autovelox, è stato emesso un decreto ministeriale che impedisce il posizionamento di apparecchi laddove il limite della velocità è di 30 km/h. Ora si tratta in genere di luoghi come le scuole, gli ospedali, gli asili dove c'è un incrocio di figure fragili, più deboli, che se tu non ci metti poi l'autovelox o un sistema che veramente dissuade dal percorrerli ad alta velocità, rendi quei luoghi più fragili, più insicuri. Al posto degli autovelox Salvini vorrebbe le macchine della polizia, il

cosiddetto blocco stradale. Bene, a parte che mancano le macchine, poi il blocco, lo vedremo, può essere facilmente aggirato grazie a chat e a delle applicazioni che avvertono gli automobilisti, ma non solo.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Le chiamano le 16 ore della morte, quelle tra le 22 e le 6 delle due notti del fine settimana. Solo in queste ore del week end tra il 2022 e il 2023 in Italia abbiamo contato più di mille feriti e 374 morti. Per fermare la mattanza la sera nelle città si intensificano pattuglie e posti di blocco, autovelox mobili ed etilometri. Ma oggi ci sono chat di gruppo su Whatsapp e Telegram, comunità virtuali nelle quali gli iscritti rivelano in tempo reale dove sono i controlli. Queste sono le strade di un sabato sera nella capitale. Tra i gruppi più frequentati c'è "Salva la patente Roma". è a numero chiuso. C'è una sola regola condivisa da tutti: dopo poche ore i messaggi si autodistruggono, per non lasciare tracce. Grazie ad un iscritto l'abbiamo provata anche noi: se qualcuno ha bevuto e vuole eludere i controlli sa quali strade evitare. In poche ore intercettiamo tutti i posti di blocco piazzati per controllare la movida sulle strade della capitale. alla fine, siamo noi ad essere fermati.

### **AGENTE DI POLIZIA**

È possibile la patente di guida?

### **GIULIO VALESINI**

Certo.

### **AGENTE DI POLIZIA**

La carta di circolazione, certificato assicurativo. E anche i documenti del signore.

### **GIULIO VALESINI**

Certo. Stiamo vedendo che sono segnalati prima i posti di blocco.

### **AGENTE DI POLIZIA**

Sono segnalati prima i posti di blocco?

### **GIULIO VALESINI**

Waze... ci sono delle chat.

### **AGENTE DI POLIZIA**

Eh, sì, me l'hanno detta 'sta cosa...

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

È il segreto di pulcinella. Qui siamo a Verona, sul Lungadige, la polizia municipale fa i controlli di routine sulla velocità.

### **FEDERICO BONFIOLI - POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Questo è un Tru Cam, è un'apparecchiatura di nuova generazione, può fare fotografie e filmati dei veicoli che vengono attenzionati.

### **GIULIO VALESINI**

OK.

### **FEDERICO BONFIOLI - POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Quindi c'è proprio la certezza della prova che il veicolo attenzionato è questo che viene registrato.

**GIULIO VALESINI**

E che ci sono io alla guida?

**FEDERICO BONFIOLI - POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Se chi guida porta le cinture piuttosto che usa il telefono o ha dei comportamenti scorretti. Ecco, 68.

**GIULIO VALESINI**

Questo corricchiava in effetti...

**FEDERICO BONFIOLI - POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Fermalo. La Lancia Ypsilon bianca. 68 km orari su 50, faremo anche una prova etilometrica, detto "pre-test".

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Anche a Verona c'è un gruppo di cittadini che su Telegram avvisa gli automobilisti della presenza della polizia per evitare i controlli. Si chiama "posti di blocco Verona e provincia". Oltre 5 mila iscritti. riescono perfino a sapere con una settimana di anticipo le strade che saranno controllate. La polizia si è appena piazzata. Pochi minuti dopo arriva la segnalazione di un automobilista che avvisa tutti gli altri.

**GIULIO VALESINI**

Ma voi la conoscete questa chat qui? Posto di blocco Verona e provincia, 5300 iscritti.

**FEDERICO BONFIOLI - POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Non è una chat ufficiale questa.

**GIULIO VALESINI**

No, questa è una chat Telegram.

**FEDERICO BONFIOLI - POLIZIA LOCALE DI VERONA**

No, mai sentito... Mai sentita. Cosa dice questa chat?

**GIULIO VALESINI**

Praticamente segnala tutti i posti di blocco a Verona e provincia. Vede? Carabinieri davanti serra di *Bogliano*, direzione Nord.

**FEDERICO BONFIOLI - POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Quindi hanno segnalato anche noi adesso.

**GIULIO VALESINI**

Posto di blocco Lungadige Attiraglio: è questa qui, in precedenza posto di blocco davanti alla banca di Caprino, posto di blocco carabinieri via Stracaldiero a fianco alla farmacia posto di blocco stradale... adesso hanno segnalato anche questo. 10 minuti, un quarto d'ora.

**FEDERICO BONFIOLI - POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Sì, da poco siamo qui.

**GIULIO VALESINI**

Non la conoscevate?

## **FEDERICO BONFIOLI - POLIZIA LOCALE DI VERONA**

No...

## **LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Credo che su questo il legislatore debba iniziare a intervenire, perché non vengono avvisati solo delle pattuglie della polizia locale, ma ci sono di tutte le forze di polizia, anche quando sono sui controlli di contrasto alla criminalità comune e organizzata.

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Ma non ci sono solo le chat fai da te, perché dare dritte su come muoversi rende bene. Il settore delle app di navigazione ha fatto 16 miliardi di fatturato a livello globale nel 2022. Qualche applicazione, però, è usata per evitare i controlli e gli autovelox più che battere il traffico. Come Coyote, 5 milioni di utenti in tutta Europa che promuove il suo prodotto "come il migliore per evitare le multe". Oppure Waze, un'app che Google ha comprato dieci anni fa per ben 1,3 miliardi di dollari. Le informazioni sul traffico, posti di blocco e autovelox fissi e mobili arrivano dalle segnalazioni degli automobilisti che mentre guidano fanno da palo; interagiscono con l'app e avvisano i colleghi a quattro ruote. Un pericolo nel pericolo.

## **GIULIO VALESINI**

Questo è l'articolo 46 del Codice della strada, no? Che dice che è vietata la produzione, commercializzazione d'uso di dispositivi di localizzazione di apparecchiature di rilevamento della velocità. Mi spiega la differenza tra questo e Waze, per esempio?

## **LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Il Ministero dell'interno ha chiarito che sono assistenti di guida e pertanto non c'è la certezza che quel controllo di quella pattuglia sia attivo o meno. E si gioca su queste parole.

## **GIULIO VALESINI**

Io apro un'app, che tra l'altro si vanta di questo servizio, e mi dice dove lei si è appostato, io faccio un'altra strada, magari ho bevuto, evito il controllo, scusi, non è la stessa cosa?

## **LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Il Ministero dell'Interno che mi deve dire se sono legittime o meno. Il governo francese dal 2021 ha adottato, il ministero dell'interno, un decreto dove obbliga queste applicazioni a non pubblicare dati riferiti a zone e orari in cui ci sono controlli dedicati di polizia stradale piuttosto che di ordine e sicurezza pubblica. Credo che anche il nostro Paese si debba adeguare.

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Google potrebbe anche togliere questa funzione se volesse, ma perderebbe utenti e quindi fatturato. Abbiamo chiesto alla sede centrale americana della più importante società del web una intervista ma, nonostante i bilanci più pesanti di intere nazioni e decine di migliaia di dipendenti sparsi nel pianeta, ci scrivono che non sono riusciti a trovare nessuno per parlare con noi. Anzi, ci hanno inviato una dichiarazione scritta che sembra una presa in giro: la sicurezza "è un priorità assoluta", firmato un portavoce anonimo di Google.

## **SIMONA PANSERI – DIRETTORE COMUNICAZIONE E AFFARI PUBBLICI GOOGLE SUD - EUROPA**

Non saprei proprio che cosa risponderle...

**GIULIO VALESINI**

Ci sembra strano che con tutte le persone che lavorano Google non abbia trovato una persona disponibile a parlare con Report.

**SIMONA PANSERI – DIRETTORE COMUNICAZIONE E AFFRI PUBBLICI GOOGLE SUD - EUROPA**

Che sia preparato sull'argomento, credo che possa essere il problema...

**GIULIO VALESINI**

Visto la soddisfazione economica che vi dà Waze in termini di fatturato, penso che qualcuno dentro Google sappia cosa fa Waze.

**SIMONA PANSERI – DIRETTORE COMUNICAZIONE E AFFRI PUBBLICI GOOGLE SUD - EUROPA**

Non necessariamente. Provo ad informarmi e vediamo.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Tecnologia e sicurezza sono sempre più legate tra loro quando si parla di morti sulle strade. Le auto che guidiamo oggi sono più resistenti agli impatti, hanno più airbag, guida assistita, sistemi di frenata intelligente. A Monaco in pista si fanno test di sicurezza sulle auto in commercio. Saliamo a bordo per una prova di frenata autonoma: la vettura dovrà arrestarsi quando la sagoma di un bambino spunterà all'improvviso dietro l'auto in sosta. Il test in questo caso fallisce. Le auto intelligenti non sono infallibili ma mai come oggi sono state sicure e tecnologiche. Ma poi i produttori si sono spinti oltre con il marketing offrendo vetture con grandi cruscotti digitali, veri e propri schermi panoramici così attraenti e ricchi di funzioni che rischiano di distrarre chi guida di più del telefonino.

**PIERRE-OLIVIER MILLETTE - ASSOCIAZIONE COSTRUTTORI EUROPEI AUTO**

Si può rendere l'abitacolo di un'auto come la cabina di un aereo mettendo pulsanti ovunque. Ma se hai un singolo schermo, è più conveniente e fornisce anche una interfaccia centrale.

**GIULIO VALESINI**

È marketing o sicurezza?

**PIERRE-OLIVIER MILLETTE - ASSOCIAZIONE COSTRUTTORI EUROPEI AUTO**

Nessuno dei due. È la tecnologia che si evolve.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Euro NCAP è l'ente europeo indipendente che fa i crash test e assegna un punteggio da una a cinque stelle alla sicurezza delle auto. Per anni hanno punito le aziende per mettere airbag, materiali resistenti, sistemi di guida intelligente. Oggi però la preoccupazione di Euro NCAP sono gli schermi sulle auto e i troppi comandi digitali che rimpiazzano quelli manuali. Dal 2026 infatti non saranno date le agognate 5 stelle alle case automobilistiche che non garantiscono i comandi di base con bottoni e pulsanti reali.

**PIERRE-OLIVIER MILLETTE - ASSOCIAZIONE COSTRUTTORI EUROPEI AUTO**

Abbiamo dati veri su cosa distrae? Vogliamo assicurarci che la valutazione di Euro NCAP rimanga rigorosa e si basi su prove.

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

In sostanza le case automobilistiche dicono che Euro NCAP li penalizza per ideologia e non sulla base di prove scientifiche.

## **MATTHEW AVERY - DIRIGENTE EURO NCAP**

Abbiamo molte prove che ci sono più incidenti dovuti alla guida distratta, potrebbero essere gli schermi touch la causa, insieme all'uso del cellulare.

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il dirigente di Euro NCAP ci rivela anche che con i touchscreen i costruttori risparmiano molti soldi e inoltre possono cambiare più facilmente software, rendendo vecchie automobili ancora in ottime condizioni. I produttori che speravano di aumentare i profitti sono ora costretti a correre ai ripari e mettere di nuovo pulsanti e manopole.

## **MATTHEW AVERY - DIRIGENTE EURO NCAP**

Ormai i costruttori stanno utilizzando grandi touchscreen per gestire non solo la navigazione e i controlli della radio, ma anche i controlli fondamentali per il veicolo, come luci e tergicristalli: l'uso del touchscreen può distrarre davvero tanto. Con un pulsante tu hai una sensazione tattile. Mentre se sto utilizzando uno schermo touchscreen, devo guardare e verificare quello che faccio. Quindi, se guardo qui, non sto guardando là sulla strada.

## **CATALDO CICCOLELLA**

in quest'auto, per sapere la velocità a cui stiamo viaggiando, i nostri occhi dove dovranno guardare?

## **MATTHEW AVERY - DIRIGENTE EURO NCAP**

Questo veicolo ha un tachimetro qui, nell'angolo in alto a sinistra. Quindi, mentre guido, devo guardare costantemente qui per vedere le condizioni del veicolo.

## **CATALDO CICCOLELLA**

Qual è la differenza nel tempo di risposta tra i comandi meccanici e nei comandi di touchscreen?

## **MATTHEW AVERY - DIRIGENTE EURO NCAP**

Molte ricerche dicono che chi guida ci mette tra i 5 e 40 secondi per usare gli schermi touch. È un tempo molto lungo. A 80 km/h in 5 secondi percorrerai la distanza di un campo da calcio.

## **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Allora non sempre la tecnologia fa rima con sicurezza. Dipende da come la usi. Google ha acquistato Waze, una applicazione che apparteneva a un'azienda israeliana che era stata fondata da un ex 007 israeliano appunto. Fattura 100 milioni di dollari ogni anno, grazie alla raccolta di pubblicità e anche dei dati dei suoi 140 milioni di utenti, sono automobilisti che forniscono informazioni su blocchi stradali e traffico agli altri automobilisti, però insomma, informazioni che potrebbero servire come abbiamo visto, ai rapinatori o ai criminali o ai terroristi per sfuggire il posto di blocco. Su questo abbiamo messo di fronte alle proprie responsabilità Google che però ci scrive che grazie alle app "i conducenti tendono a guidare con maggiore prudenza e a rispettare il codice della strada quando sono consapevoli della presenza delle forze dell'ordine." In pratica insomma, non si assume la responsabilità o l'impegno a modificare l'app. Le risposte per intero le trovate sul nostro sito. Ora la palla però passa al nostro legislatore che è rimasto indietro con i tempi. Intanto ci sarebbe da applicare il Piano Nazionale

sulla Sicurezza Stradale. L'idea era venuta all'Europa nel 2022 quando si erano contate oltre 21mila persone morte per collisioni stradali, milioni di feriti. L'Europa ha detto, ha lanciato una sfida a tutti i Paesi: approvate un piano per la sicurezza stradale, cerchiamo di ridurre, dimezzare entro il 2030 il numero dei morti e arrivare a numero zero nel 2050. Ecco il governo Draghi allora ha raccolto la sfida con il ministro Giovannini che aveva scritto, aveva cominciato a scrivere un suo piano ispirandosi all'Onu e oltre a quello della Commissione Europea. Alla base c'era soprattutto la volontà di liberarsi da una visione, la visione fatalistica, quella secondo la quale i morti sarebbero un prezzo da pagare per garantire la mobilità. Ecco che fine ha fatto questo piano?

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il piano è ricco di dati. Individua delle categorie a rischio sulle strade come i bambini e i giovani conducenti, gli over 65, i pedoni, i ciclisti, gli utenti delle due ruote a motore, proponendo obiettivi specifici per ciascuna, con ben 44 azioni da portare avanti. Ma ha un difetto: non ci sono obblighi per nessuno. E poi c'è il capitolo soldi: la cifra minima stimata per realizzare il piano è di 1,4 miliardi di euro.

### **ENRICO GIOVANNINI - MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 2021-2022**

Mi sembra che le associazioni che seguono queste tematiche abbiano segnalato che in realtà gli investimenti non sono stati fatti.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il piano prevede al centro dell'azione un Comitato di indirizzo e coordinamento, peraltro previsto da una legge del 2010 e convocato per la prima volta sotto il governo Draghi nel 2022, a presiedere il comitato per legge è il ministro dei Trasporti.

### **GIULIO VALESINI**

Lei penso che non ha mai fatto una riunione di questo Comitato?

### **ENRICO GIOVANNINI - MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 2021-2022**

No perché appunto la costituzione fu un po' ritardata dal fatto che gli altri Ministeri fecero le designazioni un po' tardi.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Quando diventa ministro Matteo Salvini, si decide che, essendo cambiato il governo, deve cambiare anche la composizione del comitato. Ma ci mettono un anno dall'elezione e solo a fine 2023 Salvini pubblica il decreto con la nuova composizione. Sono passati mesi. Quante riunioni avrà fatto il comitato sotto la guida Salvini?

### **LORENZA MAZZOTTI - COMANDANTE POLIZIA PROVINCIALE DI RAVENNA** *(silenzio, ride)*

### **GIULIO VALESINI**

Onestamente, non vi siete mai riuniti?

### **LORENZA MAZZOTTI - COMANDANTE POLIZIA PROVINCIALE DI RAVENNA**

Non ci siamo mai riuniti.

### **GIULIO VALESINI**

Ma lo sospettavo sa perché? Perché...

**LORENZA MAZZOTTI - COMANDANTE POLIZIA PROVINCIALE DI RAVENNA**

O perlomeno, io non ho mai ricevuto nessuna convocazione, Le dico così.

**GIULIO VALESINI**

Lei ne fa parte, quindi...

**LORENZA MAZZOTTI - COMANDANTE POLIZIA PROVINCIALE DI RAVENNA**

Magari si sono dimenticati.

**GIULIO VALESINI**

Che lo facciamo a fare un piano nazionale sulla sicurezza stradale con un rappresentante del Ministero della Salute, Ministero dell'Interno, ANCI, UPI, compagnia cantando, e poi non lo riunisci mai. Scrivi il libro delle favole e lo infili dentro al cassetto.

**LORENZA MAZZOTTI - COMANDANTE POLIZIA PROVINCIALE DI RAVENNA**

Su questo siamo d'accordo.

**FILIBERTO MASTRAPASQUA - DIRETTORE SERVIZIO POLIZIA STRADALE**

Mi pare che ci sia stata una convocazione forse l'anno scorso però negli ultimi mesi sì.

**GIULIO VALESINI**

E di cosa avete parlato?

**FILIBERTO MASTRAPASQUA - DIRETTORE SERVIZIO POLIZIA STRADALE**

C'è stata la convocazione... Sì, no, c'era un aggiornamento da chiarire ma è stata rinviata a data successiva.

**GIULIO VALESINI**

Ma lei lo sa che non è stato mai convocato il Comitato di coordinamento di questo Piano?

**GALEAZZO BIGNAMI - VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Sì, lo so, l'ho anche segnalato.

**GIULIO VALESINI**

Mai. Eh, però al suo ministro lo dovrebbe segnalare. Lo deve convocare lui.

**GALEAZZO BIGNAMI - VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

L'ho segnalato a...

**GIULIO VALESINI**

A Salvini?

**GALEAZZO BIGNAMI - VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Al ministero. Sì, l'ho segnalato.

**GIULIO VALESINI**

E Salvini che le ha detto?

**GALEAZZO BIGNAMI - VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

No, l'ho segnalato. Non ho un'interlocuzione tutti i giorni.

### **GIULIO VALESINI**

Cioè, non è difficile convocare un comitato, no?

### **GALEAZZO BIGNAMI - VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Io non sono il Ministro.

### **GIULIO VALESINI**

Nel 2022 i morti per incidenti stradali in Europa sono stati ridotti complessivamente del 9% rispetto al 2019. Per raggiungere l'obiettivo di dimezzarli entro il 2030, la diminuzione media sarebbe dovuta essere del 6,1% l'anno. L'Italia è lontana dalla media, infatti in questo periodo il risultato è un sostanziale 0%.

### **GIORDANO BISERNI - PRESIDENTE ASSOCIAZIONE SOSTENITORE ED AMICI DELLA POLIZIA STRADALE**

Per raggiungere quel meno 50% delle vittime entro il 2030 ci vorranno altri 30, 40 anni E per arrivare alla vision zero entro il 2050 ci vorranno credo, non so 50, 60 anni, 70 anni...

### **GIULIO VALESINI**

Io non ci arrivo a vederlo.

### **GIORDANO BISERNI - PRESIDENTE ASSOCIAZIONE SOSTENITORE ED AMICI DELLA POLIZIA STRADALE**

Io no sicuro.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il piano italiano prevedeva anche un Osservatorio Nazionale sulla sicurezza stradale, sarebbe stato utile a fornire dati aggiornati e coordinare le azione delle Regioni e poi anche un Centro di ricerca sulla mobilità, il CISMI. Ma qualcosa è andato storto.

### **ENRICO GIOVANNINI - MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 2021 - 2022**

Purtroppo, in sede di discussione anche interna al Consiglio dei Ministri le preoccupazioni di alcuni colleghi fecero sì che per riempire l'organico si potesse ricorrere soltanto a dei trasferimenti invece che assunzione ex novo.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

A supplire almeno in parte all'assenza di centri analisi e osservatori sui dati della sicurezza stradale, ci pensano le associazioni dei parenti delle vittime. Fra queste ha un posto centrale quella che ha contribuito alla legge sull'omicidio stradale. È intitolata a Lorenzo Guarnieri, un ragazzo di 17 anni di Firenze che la sera del primo giugno del 2010 tornava a casa dopo un concerto in sella al suo motorino e fu travolto e ucciso da un uomo alla guida ubriaco e sotto effetto di stupefacenti.

### **STEFANO GUARNIERI**

Da quel momento lì mi sono accorto di quanto fosse negletta come dire la sicurezza stradale.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

In Italia nonostante il lavoro di raccolta e sistematizzazione dei dati che fa ISTAT ci sono delle incongruenze così i numeri di morti e feriti nel nostro paese sono sottostimati. Se ne accorse proprio Stefano Guarnieri che contò il numero dei morti a Firenze, quando fu ucciso il figlio, nel 2010, attraverso le cronache dei giornali e li confrontò con i dati

ufficiali. I numeri non tornavano e quindi chiese all'Istat il report del figlio e la scoperta fu sconvolgente.

**STEFANO GUARNIERI**

Praticamente risulta incolume. E lui è morto sul colpo.

**GIULIO VALESINI**

Come è possibile?

**STEFANO GUARNIERI**

C'è un po' di cialtroneria. Non riusciamo neanche a fare la contabilità dei morti, cioè questa è una cosa grave. Loro dissero che quell'anno lì a Firenze nel 2010 sono morte 16 persone io avevo contato erano 24.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

A essere registrati dall'Istat sono gli incidenti in cui c'è un intervento delle forze dell'ordine.

**SILVIA BRUZZONE – RICERCATRICE ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA**

Mi cita Guarnieri?

**GIULIO VALESINI**

Ho visto la scheda del figlio: è morto sul colpo e risultava illeso.

**SILVIA BRUZZONE – RICERCATRICE ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA**

Era un record apparentemente corretto.

**GIULIO VALESINI**

Ma è vero che se io ho un incidente sulle strisce, un incidente stradale, e muoio dopo un mese, non viene conteggiato tra gli incidenti stradali?

**SILVIA BRUZZONE – RICERCATRICE ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA**

Allora la definizione di morto in incidente stradale è che deve essere morto entro i 30 giorni.

**GIULIO VALESINI**

Me la spiega questa, scusi, eh? La dico proprio da cittadino... io vengo investito sulle strisce...

**SILVIA BRUZZONE – RICERCATRICE ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA**

Ha ragione...

**GIULIO VALESINI**

Vado in coma in ospedale e muoio dopo due mesi: io sono morto perché mi hanno investito sulle strisce... no, voglio capire dott.ssa...

**SILVIA BRUZZONE – RICERCATRICE ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA**

Nelle nostre statistiche rimane un ferito grave. Non saremmo più armonizzati con le statistiche europee. E quindi questo...

**GIULIO VALESINI**

Ma mettetevi insieme agli altri ISTAT e cambiate il dato perché...

**SILVIA BRUZZONE – RICERCATRICE ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA**

Questo potrebbe essere un suo suggerimento che potrei dare in Commissione europea al prossimo meeting.

### **GIULIO VALESINI**

È banalissimo.

### **SILVIA BRUZZONE – RICERCATRICE ISTITUTO NAZIONALE DI STATISTICA**

Però naturalmente abbiamo sempre la nostra rilevazione interna Istat sulle cause di morte dove la persona sicuramente è identificata con la vera causa.

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Insomma, alla fine, i conti non tornano. Abbiamo scoperto che sfugge alle percentuali statistiche ben il 10% dei decessi per incidenti stradali, questo per un particolare meccanismo contabile che gira in Europa e che coinvolge anche la nostra Istat. Ora però l'Europa aveva lanciato una grande sfida, quella di applicare per ogni Paese un piano per la sicurezza stradale. Aveva come obiettivo quello di dimezzare i morti entro il 2030, e arrivare a zero morti nel 2050. In Europa hanno cominciato ad attuarlo, si è avuta una riduzione, nel frattempo, del 9% dei decessi stradali, noi qui invece abbiamo una tendenza che va verso un'altra direzione, la direzione opposta. Siamo scesi in classifica in tema di sicurezza stradale dal 13° al 19° posto, anche perché non abbiamo mai applicato questo benedetto piano nazionale della sicurezza stradale, che avrebbe dovuto tutelare, attivando dei provvedimenti concreti, avrebbe dovuto tutelare bambini, anziani, ciclisti, pedoni, persone anziane. E invece siccome non c'è nessun obbligo di attuarlo non l'hanno attuato. Un po' come il famoso piano anti-Covid, il piano pandemico, che avevamo scoperto proprio noi di Report. Insomma, il Comitato Guida che avrebbe dovuto attuare questo piano sulla sicurezza stradale non si era mai riunito. Però ora che cosa è successo? Sorpresa: a poche ore dalla trasmissione, il Ministero ha convocato per l'8 luglio la prima riunione proprio per attuare il piano per la sicurezza stradale. Evviva Dio, qualcosa l'abbiamo ottenuta. In un contesto come questo che cosa accade? Che il ministro Salvini va ad attuare una battaglia politica personale nei confronti di uno tra i punti cardine del piano per la sicurezza stradale nazionale, cioè quelle aree dove è stato inserito il limite dei 30 km orari. Cioè proprio quelle aree dove avverrebbe il 73% degli incidenti. Secondo il British Medical Journal che ha valutato le conseguenze dell'introduzione delle zone a 30 Km/h a Londra, è stata una delle prime capitali europee ad abbassare i limiti, in 20 anni c'è stata una riduzione del 40% delle vittime della strada. Da noi invece le zone a 30 km/h hanno aperto una vera contesa politica.

### **LUCA VALDISERRI**

Nove persone su dieci se sono investite a 30 all'ora da un'auto si salvano, due e mezzo a 50 chilometri all'ora, a 70 praticamente nessuno. La gente cosa dice? "Ma io a 30 all'ora sono fermo"... Esatto. Vai piano perché non sei all'autodromo di Indianapolis.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Veicoli a massimo 30 all'ora in quasi tutta la città e viabilità cittadina ridisegnata con interventi strutturali: attraversamenti pedonali e rialzati per costringere le auto a rallentare, restringimento delle carreggiate in favore di nuove piste ciclabili e marciapiedi più larghi.

### **ANDREA COLOMBO - ESPERTO MOBILITÀ SOSTENIBILE**

Hai un mix di interventi infrastrutturali di messa in sicurezza che danno corpo alla città. 30. Perché il marciapiede si allarga.

**GIULIO VALESINI**

Invade la sede stradale e riduce la carreggiata.

**ANDREA COLOMBO - ESPERTO MOBILITÀ SOSTENIBILE**

... e riduce la Carreggiata, riduce la lunghezza in cui il pedone è esposto sulla strada nell'attraversare. In più nel Punto di massima esposizione, cioè al centro a metà fra le due corsie hai due isole salvagenti che proteggono. In più è tutto colorata di rosso questa platea rialzata in modo che sia particolarmente visibile e il dosso ti induce a andare un po' più piano.

**GIULIO VALESINI**

E perché proprio questo è stato scelto questo punto?

**ANDREA COLOMBO - ESPERTO MOBILITÀ SOSTENIBILE**

È un attraversamento dove ci sono scuole, giardini, ospedali, negozi di vicinato, tante abitazioni e quindi dove ci sono tante persone, ma in particolare bambine, bambini, persone anziane. Questi interventi si ripetono lungo la strada in maniera tale che non ci sia mai una ripresa eccessiva di velocità.

**GIULIO VALESINI**

Il dibattito che non dovrebbe essere ideologico è diventato una guerra giudiziaria a Bologna dove il sindaco a settembre ha deciso limiti a 30km/h in gran parte del territorio urbano.

**MATTEO LEPORE - SINDACO BOLOGNA**

Il 70% dell'area urbana, comprese il centro storico appunto e i quartieri dove vivono le persone. Sono escluse le aree artigianali, per chi conosce Bologna, la cintura esterna dove c'è la tangenziale.

**GIULIO VALESINI**

Lì non si va a 30 all'ora.

**MATTEO LEPORE - SINDACO BOLOGNA**

No, le strade ai 50 e ai 70 rimangono...

**GIULIO VALESINI**

Ci sono state delle manifestazioni, il Sindaco Lepore, come dire, sta ammazzando l'economia di Bologna.

**MATTEO LEPORE - SINDACO BOLOGNA**

Bologna è una delle città che cresce di più in termini economici. Nelle città non è la velocità che fa la differenza; sono gli stop, quindi i semafori. I 30 km sono un tempo che si fa anche difficoltà a raggiungere, la velocità media in molte città è di 30 km, 32.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il provvedimento di Bologna si è scontrato con il ministero dei Trasporti perché non solo sulle strade a 30 kmh, secondo il decreto voluto da Salvini a fine marzo, non si potranno installare gli autovelox fissi e mobili. Ma il 24 gennaio, ovvero una settimana dopo l'entrata in vigore ufficiale a Bologna delle strade a 30 km/h, il Ministero fa una direttiva di 7 pagine. Nel documento c'è scritto che abbassare i limiti di velocità sotto i 50 all'ora in modo generalizzato in città rallenta le attività produttive, crea ingorghi e pericoli, aumenta l'inquinamento.

## **MATTEO SALVINI - MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – 7/05/2024**

A Bologna, per scelta del sindaco e della sinistra che governa, tutti a 30 all'ora, non di più. Caos. Lavoratrici, lavoratori, commercianti, farmacisti. Una scelta ideologica, insensata. Perché andare a 30 all'ora in qualche zona della città ci sta, ma mettere un limite 30 all'ora in tutta Bologna non esiste. Ma perché? fra le giustificazioni il sindaco ne ha data una straordinaria perché così andando più piano ci sarà meno rumore e i bolognesi potranno sentire il canto degli uccellini.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Non solo era stato proprio Salvini a febbraio dello scorso anno a finanziare con 13 milioni gli interventi per abbassare la velocità nelle 14 principali città italiane: una misura prevista dal piano nazionale di sicurezza stradale, fermo dal 2022. Tuttavia a febbraio, contro la città a 30 nelle strade di Bologna accanto alle bandiere del centrodestra, c'era il movimento "Bologna una città che cambia" guidato da Giorgio Gorza, volto noto in città durante il covid in prima linea contro il green pass.

### **GIORGIO GORZA – MOVIMENTO "UNA BOLOGNA CHE CAMBIA"**

Do ragione a Salvini. La risoluzione a tutti i problemi è fare tra virgolette del terrorismo applicando e inserendo degli autovelox e inserendo delle telecamere multando le persone.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO NUOVO**

Secondo i dati del comune di Bologna, tra gennaio e aprile gli incidenti con feriti sono scesi del 13%. In prima linea contro i nuovi limiti di velocità ci sono i tassisti.

### **GIULIO VALESINI**

Ma a voi concretamente cosa vi cambia?

### **ALESSANDRO FORTUNATI - TASSISTA DI BOLOGNA**

I tempi di lavoro e quindi il numero di corse.

### **GIULIO VALESINI**

Lei quante corse perde?

### **ALESSANDRO FORTUNATI - TASSISTA DI BOLOGNA**

Sicuramente almeno un 30%.

### **GIULIO VALESINI**

Non vi basta sapere che però con il limite a 30 la città è più sicura?

### **ALESSANDRO FORTUNATI - TASSISTA DI BOLOGNA**

Ma non è vero, a Bologna in un anno si sono registrati sette morti, di cui la maggioranza per gente sotto effetti di alcol e di stupefacenti. Nulla a che vedere con i limiti di velocità. La gente per andare a 30 deve guardare il contachilometri.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Due tassisti bolognesi hanno fatto ricorso al Tar sostenuto dal viceministro dei Trasporti Galeazzo Bignami. Poi anche il Ministero si è costituito in giudizio a sostenerli. Ma a fine aprile i ricorrenti hanno chiesto di non sospendere il provvedimento e andare nel dibattimento di merito che sarà il prossimo il 23 ottobre. Bologna è il feudo di Galeazzo Bignami che rivendica la direttiva del Ministero.

**GALEAZZO BIGNAMI - VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Se tu metti zona 30 inizio città senza richiamare nel dettaglio la presenza di una scuola, dell'assenza di un marciapiede, rischi... No mi lasci finire, perché è una domanda giusta la sua. Rischi di non avvertire la gente di questa esigenza.

**GIULIO VALESINI**

Nella direttiva su città 30 c'è scritto chiaramente, lo scrivete voi, che la città 30 crea ingorghi, traffico, rallenta l'economia, inquina di più. Quindi è una questione politica, è questione di visione delle cose.

**GALEAZZO BIGNAMI - VICEMINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Beh sì, è un Governo politico questo, qual è il problema?

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Ma dove si possono misurare i risultati delle zone 30 in Italia è Olbia, la prima a iniziare con intere zone della città ridisegnate. Non solo limiti di velocità abbassati nel 90% del territorio comunale, ma intere strade con attraversamenti pedonali rialzati e piste ciclabili.

**SETTIMO NIZZI - SINDACO DI OLBIA (SS)**

C'è stata una netta riduzione degli incidenti nell'ordine di un 20%.

**GIULIO VALESINI**

Senta questa l'ha letta, sì?

**SETTIMO NIZZI - SINDACO DI OLBIA (SS)**

Cos'è?

**GIULIO VALESINI**

Questa è la direttiva Salvini.

**SETTIMO NIZZI - SINDACO DI OLBIA (SS)**

Sì, sì, sì. Salvini si convincerà, col tempo si convince Salvini.

**GIULIO VALESINI**

Lei ha già parlato con Salvini?

**SETTIMO NIZZI - SINDACO DI OLBIA (SS)**

Certo, Il problema suo è stato più indirizzato su Bologna per cui... sappiamo...

**GIULIO VALESINI**

L'ha fatta a Bologna, è diventata un tema di battaglia politica, elettorale diciamo.

**SETTIMO NIZZI - SINDACO DI OLBIA (SS)**

Appena passano le europee si tranquillizza tutto...

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

In Spagna, la prima ad adottare il limite a 30 è stata Valencia, con i suoi 800mila abitanti che oggi non tornerebbero indietro.

**GIULIO VALESINI**

in Italia, i tassisti come te non sono tanto d'accordo...

**TASSISTA**

Non sono d'accordo? Preferiscono andare a 100 all'ora per la città? (ride)

**GIULIO VALESINI**

Dicono che guadagnano di meno, meno corse.

**TASSISTA**

Mi pare una fesseria.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

La rivoluzione del traffico è cominciata dal centro storico della città.

**GIULIO VALESINI**

In Italia c'è una città grande, Bologna, che ha introdotto la città 30 e le attività economiche dicono se rallenti la città, crei un danno all'economia della città.

**JULIA MARTINEZ - PRESIDENTE ASSOCIAZIONE COMMERCianti CENTRO DI VALENCIA**

Qui non ha danneggiato i commercianti perché quelli che comprano sono le persone che camminano, non le macchine. Il problema principale sta nella consegna delle merci, che deve procedere più lentamente, questo è l'unico problema.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Insieme ai limiti di velocità a 30 kmh, a Valencia sono state ristrette le carreggiate per le auto, potenziati i trasporti pubblici e abbassato il prezzo dei biglietti, e disegnate nuove piste ciclabili: 200 km tutte collegate. Un investimento finanziato per metà con i fondi europei.

**GIULIO VALESINI**

Quanti noleggiatori di bici c'erano?

**IGOR MORINI – MANAGER THE EASY WAY DI VALENCIA**

Io sono stato il sesto in tutta Valencia.

**GIULIO VALESINI**

E adesso quante ce ne sono?

**IGOR MORINI – MANAGER THE EASY WAY DI VALENCIA**

70, 75 negozi. È aumentato il turismo. c'è più richiesta.

**GIULIO VALESINI**

Ma con la città a 30 che è cambiato?

**IGOR MORINI – MANAGER THE EASY WAY DI VALENCIA**

Il turista si sente più sicuro non gli sfrecciano le macchine a fianco.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Valencia è la capitale verde europea del 2024. L'artefice della rivoluzione stradale è un italiano, che per quasi dieci anni è stato assessore alla mobilità, Giuseppe Grezzi.

**GIUSEPPE GREZZI - ASSESSORE MOBILITÀ DI VALENCIA 2014-2022**

Il 75% delle strade sono a 30 chilometri o meno, solo i grandi viali sono a 50 chilometri all'ora. Dal 2019 c'è stato un calo di circa il 50% di incidenti.

**GIULIO VALESINI**

E adesso com'è?

**GIUSEPPE GREZZI - ASSESSORE MOBILITÀ DI VALENCIA 2014-2022**

E adesso sta rimontando, dimostra il fatto che all'inizio c'era molto più controllo.

**GIULIO VALESINI**

Voi siete come dire, accusati di essere anche un po' dei fanatici. E volete un po' frenare l'economia delle città?

**GIUSEPPE GREZZI - ASSESSORE MOBILITÀ DI VALENCIA 2014-2022**

Gli ingorghi e la mancanza di velocità nella città avviene perché ci sono troppe macchine e la velocità media in città è 15, 20 chilometri all'ora. Quindi che dobbiamo fare? Dobbiamo ritirare macchine.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Valencia insieme a città come Bilbao ha fatto da apripista per l'intero Paese. E ora la Direzione Nazionale del Traffico, un'agenzia nazionale che ha i poteri di un ministero dei Trasporti, sta estendendo il modello delle zone a 30 in tutto il Paese.

**PERE NAVARRO OLIVELLA – DIRETTORE GENERALE DEL TRAFFICO**

Tutte le città, ci chiedevano di limitare a 30 km/h perché questa è l'unica velocità alla quale pedoni, ciclisti, motociclisti e automobilisti possono convivere in sicurezza. Ci saranno incidenti, ma non ci saranno morti.

**GIULIO VALESINI**

Che risultati ha portato la città 30 in Spagna?

**PERE NAVARRO OLIVELLA – DIRETTORE GENERALE DEL TRAFFICO**

Nel primo anno c'è stata una diminuzione del 14% di morti per incidenti stradali nelle città.

**GIULIO VALESINI**

Voi seguite un piano nazionale di sicurezza stradale?

**PERE NAVARRO OLIVELLA – DIRETTORE GENERALE DEL TRAFFICO**

Sì, è la tabella di marcia per tutte le amministrazioni.

**GIULIO VALESINI**

Ne avete tanti di autovelox?

**PERE NAVARRO OLIVELLA – DIRETTORE GENERALE DEL TRAFFICO**

Sì, in molti posti c'è la scatola e il cartello. Ma in ogni tre scatole c'è davvero un solo radar. ma la gente non lo sa e quindi rallenta. E poi li spostiamo.

**GIULIO VALESINI**

Che ne pensa del fatto che in Italia abbiamo più di 3.100 morti l'anno sulle strade, soprattutto in città?

**PERE NAVARRO OLIVELLA – DIRETTORE GENERALE DEL TRAFFICO**

Possono venire qui a vedere. Per noi si tratta di una politica statale. È al di fuori del dibattito politico. Non esiste una sicurezza stradale di destra o di sinistra.

### **GIULIO VALESINI**

E l'Italia partecipa alle riunioni a livello europeo?

### **PERE NAVARRO OLIVELLA – DIRETTORE GENERALE DEL TRAFFICO**

Non partecipa molto. Non è un grande protagonista della sicurezza stradale, va per la sua strada.

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Insomma, l'Italia va per la sua strada mentre la strada dell'Europa è quella della rivoluzione, l'ha imboccata già da tempo. Ora a Bruxelles il limite dei 30 km/h risale a tre anni fa ed è stato applicato a tutta la città, tranne le grandi arterie, quelle a più corsie. Poi, a Graz, Austria meridionale, i 30 all'ora sono stati introdotti addirittura nel 1992c, pensate!, sull'80% delle strade. In soli due anni, gli incidenti stradali sono diminuiti del 25%. A Helsinki, Finlandia, l'hanno introdotto dal 2004, il numero di feriti legati al traffico in centro città è diminuito del 42%. A Budapest invece ci sono intere aree a 30km/h: così come a Glasgow, in Scozia. La Spagna poi l'avete vista, è un Paese molto simile al nostro, non per quello che riguarda il numero dei morti sulla strada: ne hanno 37 per milione di abitanti, noi ne abbiamo 54 per milione. Dati del 2022. Tutto è cominciato dalla rivoluzione di una città, Valencia, che con i suoi 800mila abitanti oggi va alla velocità di 30 km/h e non tornerebbe più indietro. Noi di 30 invece ne abbiamo di anni che abbiamo impiegato per riformare il Codice della Strada, dev'essere approvato al Senato. Cosa c'è dentro?

### **PUBBLICITÀ**

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Eccoci qui. Abbiamo impiegato 30 anni per riformare il codice della Strada, cosa c'è dentro? Manca l'approvazione del Senato. Insomma, dopo l'assunzione di alcool, a seconda del tasso alcoolico rilevato, si rischia fino a un anno di detenzione e 6mila euro di multa, sospensione della patente fino a due anni, nei casi più leggeri -10 punti alla patente. Se poi risulti recidivo devi mettere in auto un impianto, l'alcol lock, che blocca il motore semplicemente se hai bevuto. Stupefacenti: basterà essere positivi senza dimostrare una alterazione psico-fisica, e lì incorri in una sospensione di 3 anni della patente. Guida con il cellulare in mano: multe fino a mille euro e in caso di recidiva 1.400 euro, con sospensione della patente fino a 3 mesi e meno 10 punti alla patente. Eccesso di velocità: multe fino a mille euro, poi se lo fai due volte entro un anno si rischia fino 30 giorni di patente sospesa. Poi se parcheggi al posto dei disabili aumento della multa fino a 990 euro. Poi cos'altro c'è dentro? Lo vediamo.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Codice della strage, un'accusa senza mezzi termini alla nuova legge. Perché non abbassa i limiti di velocità e anzi farà uno sconto a chi li viola su uno stesso tratto stradale più volte: beccherà una sola multa invece di una per infrazione. Poi c'è anche la possibilità per i neopatentati di guidare auto un po' più potenti, eppure secondo quanto dice lo stesso Ministero, il numero di morti e feriti tra i neopatentati nell'ultimo decennio è in forte aumento. A ispirare l'emendamento è Aci, Automobil Club Italia, anche se solo con un accompagnatore accanto. Ma poi l'accompagnatore nella stesura del testo finale è sparito.

### **ANGELO STICCHI DAMIANI- PRESIDENTE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA**

Oggi la norma di fatto impedisce a un neopatentato di una famiglia normale - che non ha tre macchine, quattro macchine, cinque macchine in famiglia - di non guidare. Noi dobbiamo fare in quel caso non un corso di guida sicura, un corso di guida veloce. Le macchine veloci sono bellissime e va bene anche se in Italia c'è un superbollo che scoraggia l'acquisto.

**GIULIO VALESINI**

Ci sono i limiti di velocità...

**ANGELO STICCHI DAMIANI- PRESIDENTE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA**

Bravo, bravo, c'è un limite di velocità e io condivido tutto questo, lo condivido. Allora li vogliamo mandare in circuito sti ragazzi con queste macchine è meglio no?

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

E i corsi di guida li offre a pagamento proprio ACI nei suoi circuiti. Poi dal disegno di legge non solo è sparito l'accompagnatore al neopatentato ma c'è un'altra incongruenza, una delle misure vetrina, la mini-sospensione della patente, sarà applicata solo a chi ha meno di 20 punti.

**LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

La proposta prevede la mini sospensione per sette giorni per coloro che hanno tra i 19 e gli 11 punti. Chi ha meno di 10 punti addirittura va a 15 giorni di sospensione. Ma, in Italia, i dati del ministero dei Trasporti indicano 818mila persone, conducenti con patente, ad avere meno di venti punti.

**GIULIO VALESINI**

Su quanti?

**LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Su 34 milioni di conducenti.

**GIULIO VALESINI**

Quindi siamo al 2%?

**LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Siamo a una percentuale molto, molto inferiore rispetto a un'aspettativa.

**GIULIO VALESINI**

Probabilmente soltanto le vecchiette hanno meno di 20 punti.

**LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Molto di questi utenti sono quelli che poi in famiglia si cercano per togliergli i punti.

**GIULIO VALESINI**

Quindi per assurdo nel nostro paese hanno meno di venti punti, sono guidatori spericolati, le vecchiette di cento anni?

**LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Sì.

**GIULIO VALESINI**

E sono loro che avranno eventualmente la mini sospensione dell'automobile?

### **LUIGI ALTAMURA - COMANDANTE POLIZIA LOCALE DI VERONA**

Imolti casi abbiamo scoperto nonne che erano allettate in casa di riposo, pur avendo ancora la patente, che conducevano veicoli a 130 chilometri orari in tangenziale.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Insomma, la misura si applicherà a pochi soggetti, anche se certamente sono quelli più a rischio di recidiva. Ma c'è un ulteriore problema. Qualcuno potrebbe avere meno di 20 punti perché ne ha persi magari 2 o 5 qualche giorno prima, ma questo non risulta al momento in cui - fermato di nuovo - dovrebbe avere la patente sospesa.

### **GIULIO VALESINI**

il database è aggiornato in tempo reale? ipotesi di scuola, sto al telefono, mi fermate e controllate: siete in grado subito di mettere Valesini Giulio?

### **FILIBERTO MASTRAPASQUA - DIRETTORE SERVIZIO POLIZIA STRADALE**

Allora, noi siamo in grado di entrare nel database per ricevere l'informazione. Che poi il database possa essere o meno aggiornato questo dipende dagli inserimenti, poi non lo so se due giorni prima è stato fermato per analoga contravvenzione.

### **GIULIO VALESINI**

E non risulta.

### **FILIBERTO MASTRAPASQUA - DIRETTORE SERVIZIO POLIZIA STRADALE**

... e non risulta. Questo io non lo posso sapere. Però so nel momento in cui lo fermo quanti punti risultano in quel database.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Per far rispettare il codice della strada, servono i controlli. Ma negli ultimi anni l'organico della polizia stradale è stato tagliato: da 13mila a circa 9.800 attualmente in servizio.

### **GIORDANO BISERNI - PRESIDENTE ASSOCIAZIONE SOSTENITORE E AMICI DELLA POLIZIA STRADALE**

Noi stiamo giocando una partita nella quale l'arbitro praticamente non c'è quasi più. Hai voglia tu a modificare un codice e renderlo per alcune parti anche più severo se poi non è che lo applica. Noi abbiamo chiuso decine di distaccamenti della polizia statale nelle strade più pericolose in assoluto, le statali e le provinciali. Sanremo ha chiuso la stradale, Finale Ligure, Ceva, Domodossola, Borgomanero, Casalecchio, Lugo di Romagna, Rocca San Cassiano, prima ancora hanno chiuso Volterra, Viareggio, Fano.

### **GIULIO VALESINI**

Magari non servivano?

### **GIORDANO BISERNI - PRESIDENTE ASSOCIAZIONE SOSTENITORE E AMICI DELLA POLIZIA STRADALE**

Ah, non servivano? Chi li ricopre questi tratti? Hanno chiuso questi reparti con le logiche del risparmio di cosa? Risparmi qualche decina di migliaia di euro, 100mila euro in affitti luce eccetera. Poi ne paghi più di sanità, ne paghi di più per interventi sanitari ecc. Ma stiamo scherzando?

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Purtroppo, no. Su tematiche così delicate abbiamo chiesto più volte l'intervista al Ministro Salvini e al Direttore Generale del Ministero, Vito di Santo, che è responsabile della sicurezza stradale, hanno preferito non parlare. Nel codice riformato ci sono delle

cose buone, ma anche contraddittorie, come il fatto della mini-sospensione della patente, che riguarderebbe però quelli che hanno meno di 20 punti e quindi solamente il 2-3% degli automobilisti. Abbiamo visto che i furbetti qualche modo per evitare la decurtazione della patente lo trovano, attribuiscono la guida alle nonnette che magari sono nelle case di cura. Qui però mancano ancora tantissime cose. Manca quella della manutenzione ossessiva delle strade che sono una delle cause degli incidenti, manca la cura dell'illuminazione, manca la cura della visibilità dei cartelli automobilistici, spesso sono coperti da arbusti, dalla vegetazione, anche lì per mancanza di manutenzione. Manca soprattutto la cultura: le immagini dei ragazzi che riprendono le loro auto mentre sfrecciano sono la metafora del disprezzo del dono della vita, la propria e quella degli altri. Un fatto culturale che bisognerebbe ispirare dal basso, nelle famiglie e nelle scuole, senza se e senza ma, senza insinuare il dubbio che la presenza di un autovelox serva per tartassare un cittadino piuttosto che salvare delle vite. Abbiamo impiegato 30 anni per riformare un codice della strada, ora applichiamo immediatamente il piano nazionale della sicurezza stradale. Se lo avessimo fatto qualche anno fa probabilmente sarebbero ancora tra noi centinaia e centinaia di vite spezzate, come quella di Francesco.