

Come guidano i romani?

Troppi incidenti troppi morti un numero impressionante di infrazioni Ma la colpa non è tutta degli automobilisti E si scopre che in Italia c'è di peggio



| | N. Incidenti | | | N. Feriti | | | N. Morti | | |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------|-----------|-----------|
| | 1984 | 1985 | 1986 | 1984 | 1985 | 1986 | 1984 | 1985 | 1986 |
| Aurelia | 120 | 144 | 143 | 179 | 185 | 164 | 11 | 14 | 11 |
| Cassia | 178 | 147 | 175 | 207 | 182 | 229 | 5 | — | 2 |
| Flaminia | 68 | 71 | 68 | 61 | 87 | 88 | 2 | 1 | — |
| Salaria | 54 | 70 | 82 | 51 | 67 | 85 | 6 | 4 | 1 |
| Tiburtina | 18 | 15 | 27 | 16 | 15 | 28 | 4 | — | 3 |
| Castina | 25 | 19 | 38 | 28 | 23 | 35 | 1 | — | 1 |
| Tuscolana | 19 | 13 | 15 | 34 | 15 | 20 | 8 | — | 1 |
| Appia | 53 | 41 | 39 | 59 | 45 | 38 | 3 | — | — |
| Via del Mare | 60 | 86 | 67 | 64 | 113 | 93 | 13 | 12 | 9 |
| Via Ostiense | 48 | 41 | 25 | 54 | 53 | 35 | 1 | 2 | 4 |
| G.R.A. | 608 | 737 | 848 | 665 | 646 | 760 | 15 | 15 | 13 |
| Autostrade | | | | | | | | | |
| Roma-Fiano | 66 | 112 | 107 | 41 | 84 | 51 | 3 | 2 | 3 |
| Pontina | 52 | 46 | 42 | 54 | 81 | 49 | 1 | 9 | 1 |
| Anagnina | 11 | 6 | 22 | 15 | 6 | 30 | 2 | — | 3 |
| Autostrade Roma-Fiumicino | 80 | 98 | 136 | 94 | 91 | 122 | 10 | 3 | 5 |
| TOTALI | 1.400 | 1.648 | 1.796 | 1.520 | 1.692 | 1.827 | 85 | 62 | 57 |

Fonte: Aci. Ufficio traffico e trasporti.

Male, malissimo, anzi così così

«Male, malissimo». È la risposta più frequente alla domanda «Come guidano i romani?». Ma non sarà solo un luogo comune? Roma è la città più grande d'Italia, ha il maggior numero di auto circolanti, strade e segnaletica inadeguate, un numero di incidenti spaventosamente alto. Eppure, dicono gli esperti, c'è di peggio. E leggendo le statistiche delle assicurazioni si fanno delle scoperte sorprendenti.

PIETRO STRAMBA-BADIALE

Semaforo rosso. Una decina di macchine in attesa su due o tre file. Arriva il solito «turbo», con uno slalom si porta in testa, dove però non vede più il semaforo, e solo il coro di clacson rabbiosi gli fa finalmente capire che è venuto il verde e che è ora di muoversi. Altro scenario: da una stradina laterale, con tanto di segnale di stop disegnato per terra, esce a razzo il solito «distratto» che taglia la strada a un altro automobilista. Quest'ultimo frena (non sempre riesce a evitare lo scontro) e invece di scusarsi per l'errore si sente in diritto di rispondere per le rime. Anche perché proprio sull'angolo ci sono auto parcheggiate in seconda e terza fila che bloccano completamente la visuale.

Si, siamo a Roma, quelle appena descritte sono scene che si ripetono con una frequenza tale da passare ormai quasi insensate. Almeno fino a quando non ci scappa il morto, una media - sia pure in costante diminuzione negli ultimi anni - di due ogni tre giorni. «Ma non è vero» dice l'ing. Pasquale Ciaidini, esperto di sicurezza stradale del ministero dei Lavori pubblici - che i romani guidano peggio degli altri. Si dice che più si va a Sud e peggio si guida, ma è solo un luogo comune. Semmai, a Roma c'è minore controllo.

A giudicare dai dati, non si direbbe. Nei primi sette mesi del 1986 i vigili urbani hanno elevato 1.282.069 contravvenzioni, una per auto circo-

lante o poco meno. Però è anche vero che quasi la metà delle multe riguarda la sola sosta vietata, un aspetto importante ma non certo l'unico o il principale della sicurezza stradale. «In generale, le cause principali degli incidenti - spiega l'ing. Ciaidini - sono tre: in primo luogo la guida distratta o indocila», poi la mancata osservanza della distanza di sicurezza e infine l'eccesso di velocità o il mancato rispetto dei limiti. Queste tre infrazioni sono la causa di circa 144.000 dei 282.000 incidenti che si verificano ogni anno sulle strade italiane. Ma - pur non disponendo di dati precisi - sappiamo che anche in città la percentuale non cambia.

Nel centro urbano, e a Roma in particolare, dove non sembra un paradosso - è perfino più facile che in autostrada, a queste cause si aggiungono l'investimento di pedoni e il mancato rispetto di semafori e precedenza. «I dati - spiega Ciaidini - sono ricavati da questionari compilati dagli agenti, vigili urbani, carabinieri o polizia stradale, che rilevano gli incidenti. Purtroppo, questo tipo di rilevazione rende molto difficile l'accertamento delle cause dell'incidente, spesso molto rilevanti, come le condizioni della strada, le carenze della segnaletica o l'eventuale cattivo stato della vettura».

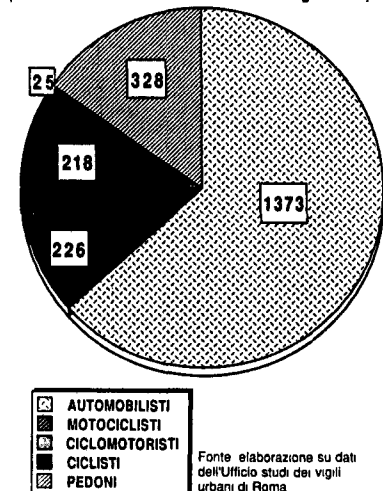
Tutti campi, questi, nei quali si potrebbe fare molto, a cominciare da una maggiore serietà nella revisione degli autoveicoli e nei controlli sullo

gati ha una diagnosi e una ricetta diverse. Secondo l'ing. Ciaidini, «è un problema di educazione, e il concetto di educazione è sempre lo stesso, a casa, a tavola, in strada. Per ridurre gli incidenti, comunque, si dovrebbe usare la macchina solo quando è assolutamente indispensabile, adottando una «guida difensiva», cercando di prevedere gli errori degli altri, perché essere sicuri della propria marcia, ma è del proprio modo di guidare non basta».

Quali che siano le cause, resta il fatto che a Roma e provincia - secondo i dati del «Conto consortile» dell'Ania, l'associazione delle società di assicurazione - nel 1986 (ultimo anno di cui sono disponibili i dati completi) su un totale di 1.236.520 autoveicoli private assicurate sono stati denunciati 206.643 incidenti, in pratica uno ogni sei auto. E, sempre nel 1986, le assicurazioni hanno risarcito danni per oltre 271 miliardi, con una media di 1.311.646 lire per incidente.

Dalle assicurazioni, però, viene anche un dato sorprendente e, almeno in parte, consolante: Roma non è la città più pericolosa d'Italia. Sulla base di un calcolo matematico che tiene conto del numero di veicoli assicurati e del numero e della gravità degli incidenti denunciati, l'Ania ha suddiviso le province italiane in differenti scaglionamenti tariffari. In pratica, paga di più chi abita nelle province dove si denunciano più sinistri. Ebbene, in base a questa graduatoria, Roma è stata assegnata alla categoria 1B, alla pari di Napoli. È vero che Milano, forse più disciplinata, è stata da qualche anno promossa addirittura alla 2B, ma non ben sette, tra le quali alcune decisamente «insospettabili», le province assegnate alla poco ambita categoria 1A, quella di «massima sinistrosità». Per gli assicuratori, insomma, gli automobilisti e le strade di Bologna, Firenze, Genova, La Spezia, Lucca, Messina e Pistoia sono decisamente più pericolosi di quelli di Roma.

Feriti a Roma (gennaio-luglio 1988) (su un totale di 17.754 incidenti rilevati dai vigili urbani)



Fonte: elaborazione su dati dell'Ufficio studi dei vigili urbani di Roma

Incidenti nelle maggiori province (1984-86)

| Anno | Incidenti | Feriti | Morti |
|-------------|-----------|--------|-------|
| 1984 | | | |
| Roma | 47.200 | 34.942 | 420 |
| Milano | 25.566 | 17.869 | 282 |
| Torino | 5.188 | 3.861 | 245 |
| Napoli | 7.603 | 7.073 | 137 |
| 1985 | | | |
| Roma | 49.085 | 35.283 | 387 |
| Milano | 24.226 | 17.671 | 257 |
| Torino | 4.979 | 3.540 | 250 |
| Napoli | 7.437 | 6.796 | 127 |
| 1986 | | | |
| Roma | 50.640 | 36.207 | 353 |
| Milano | 24.157 | 17.433 | 278 |
| Torino | 4.256 | 3.282 | 250 |
| Napoli | 7.979 | 7.109 | 109 |

Fonte: Aci - Ufficio traffico e trasporti.

Il pilota di F1



Andrea De Cesaris

«Il traffico? Non lo sopporto»

«Sono nato a Roma, ma da tanti anni ormai sono trapiantato a Montecarlo. Lì ci sono vigili severissimi che ti controllano ogni cinquanta metri, non puoi neanche pensare di fare qualche manovra meno che corretta. Un paradosso. Però, se devo essere sincero, io preferisco la guida «alla romana». Andrea De Cesaris, 29 anni, un passato di pilota nelle Formule 3 e 2, nel circolo della Formula 1 dal Gran premio del Canada del 1980, ha corso per la Minardi, per la Brabham-Bmw e ora appartiene alla scuderia Rial-Ford.

Perché meglio la guida «alla romana»?

«Se si tentasse di guidare a Roma come a Montecarlo - parlo della guida di tutti i giorni, non del Gran premio - le code arriverebbero anche a trenta chilometri oltre il Grande raccordo anulare. Scherzi a parte, temo che a Roma diventasse sempre peggio, invece mi pare che almeno il comportamento della gente sia un po' migliorando.

Come si trova la mezzo al traffico cittadino da pilota abituato a correre su cir-

cuiti velocissimi in competizione con altri professionisti della velocità?

Male. La guida in pista è del tutto diversa dalla guida in città, ovviamente. Premetto che io a Roma non ci sto quasi mai, ma quando ci sono vado in giro solo in moto, e se appena mi è possibile faccio di tutto per evitare le ore di punta. La verità è che il traffico proprio non lo sopporto.

Che consigli può dare un pilota di Formula 1 a chi deve vederla tutti i giorni e non con Berger o Prost

ma con migliaia di propri simili sul circuito casa-lavoro e ritorno?

Armarci di santa pazienza, è la cosa più importante. Se per arrivare a destinazione ci si mette un'ora o due, pazienza, meglio rassegnarsi piuttosto che ostinarsi a voler arrivare a tutti i costi troppo in fretta. Altrimenti si rischia di non arrivare affatto. Bisogna imparare a prendersela con calma. E poi l'ho detto, io cerco di evitare di usare l'auto - ma mi rendo conto che non tutti possono farlo - di muovermi nelle ore di punta.

Le principali infrazioni (gennaio-luglio 1988)

| Infrazione | Contravvenzioni | % |
|---------------------------|------------------|---------------|
| Precedenza | 36.200 | 2,82 |
| Zona disco-corsia prefer. | 388.318 | 30,29 |
| Segnaletica orizzontale | 52.352 | 4,08 |
| Prescrizioni dei vigili | 13.779 | 1,07 |
| Semaforo rosso | 109.378 | 8,53 |
| Eccesso di velocità | 28.988 | 2,28 |
| Divieto d'accesso | 17.815 | 1,39 |
| Divieto di sorpasso | 15.287 | 1,19 |
| Distanza di sicurezza | 1.545 | 0,12 |
| Divieto di sosta | 584.342 | 45,59 |
| Altro | 34.065 | 2,28 |
| Totale | 1.282.069 | 100,00 |

Fonte: Elaborazione su dati dell'Ufficio studi dei vigili urbani di Roma.

L'istruttore

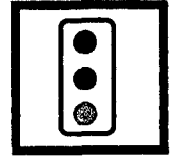
«La gente non conosce il codice»



«In una settimana, anche uno svizzero imparerebbe a guidare alla romana, perché qui le autorità non fanno niente, non fanno rispettare i regolamenti, concedono le patenti con troppa facilità, non fanno i parcheggi, si inventano dei sensi unici assurdi, che contribuiscono a rendere più difficile la circolazione invece di snellirla». Hooshang Khoshkholgh Haghterdar, iraniano da molti anni a Roma, istruttore di teoria e pratica alla scuola guida «Salentini», a San Lorenzo, non ha dubbi: «La gente non conosce il codice, molti non sanno riconoscere i cartelli. A scuola guida si fa il possibile, ma non basta, anche perché poi l'esame di pratica dura in tutto, compreso il controllo dei documenti, si e no sette, otto minuti. Anche la preparazione teorica è decisamente insufficiente, si studia troppo il motore e troppo poco la segnaletica e le norme di comportamento. Ma non è un problema di autoscuole, bisognerebbe introdurre l'educazione stradale come materia obbligatoria fin dalle elementari. E poi, sarebbe ora di revisionare tutte le patenti, con un colloquio e un'approfondita prova su strada, per capire se uno è veramente capace di guidare».

Il vigile

«Corrono tutti troppo di fretta»



«Vanno tutti troppo di fretta, sono ben pochi quelli che rispettano i segnali. Magari, quando vedono uno di noi se ne stanno buoni, ma poi, appena voltano l'angolo, infilano sensi vietati, passano col rosso, non danno la precedenza. Non c'è proprio da stupirsi se succedono così tanti incidenti». Capelli gnò, un paio di imponenti baffoni, l'istruttore direttivo (fino a qualche tempo fa si chiamavano coordinatori) dei vigili urbani è avvolto in una nube di gas di scarico all'angolo tra piazza Venezia e via del Corso. «Sì, secondo me - e di esperienza, in tanti anni che faccio il vigile, mi creda, me ne sono fatta - i romani guidano proprio male. E tendono un po' troppo a fare i furbi. Sto cartello - dice indicando il grande segnale di divieto di transito all'imbocco di via del Corso - è enorme, eppure lo sa quanti si fermano a chiedermi se si può passare? Non è possibile che siano tutti ciechi, la verità è che ci provano. E insistono, anche. Gli automobilisti dovrebbero essere un po' più autoreponsabili, non devono stare ad aspettare che sia il vigile a dirgli ogni volta quello che possono o non possono fare e poi, appena gli gir le spalle, farlo lo stesso».

L'assicuratore

«Ci vuole più educazione stradale»



«La casistica degli incidenti è direttamente proporzionale alla fantasia degli italiani. Un esempio? Giusto ieri un mio cliente stava facendo manovra per uscire da un parcheggio, mentre una persona lo aiutava con dei segnali. Non ha urtato nessuna macchina, ma è riuscito a mettere sotto quello che lo aiutava, che è finito all'ospedale. Ovviamente, al di là dei casi limite, come questo, sono frequentissimi i tamponamenti e gli scontri agli incroci». Secondo Salvatore Florio, titolare di un'agenzia delle Assicurazioni Generali, «a Roma l'educazione stradale è molto bassa. Ci si barcamena, c'è il furbo e c'è quello che si innervosisce vedendo il furbo e farebbe volentieri una manovra per impedirglielo. Qualche volta va bene, qualche volta va male e la faccenda va a finire sulla mia scrivania. A essere sincero, parlando come automobilista e non come assicuratore, quando sono solo in macchina qualche manovra per mettere in difficoltà i furbi la farei volentieri anch'io, perché mi danno veramente fastidio e sono oggettivamente pericolosi. Anche se, poi, uno pensa alle possibili conseguenze di una manovra azzardata e, se ci ragiona un attimo, si rende conto che non ne vale la pena».

Il carrozziere

«Fanno riparare solo i danni più gravi»



«A Milano guidano come pazzi disciplinati, mentre qui ci sono i «matti-matti» e quelli che guidano anche troppo piano. Tutti, comunque, ben difficilmente fanno riparare le botte piccole. Qui le macchine arrivano solo quando hanno un grosso danno. Però hanno sempre anche un gran numero di piccoli bozzi». Giorgio Fratta, socio della cooperativa di carrozzieri «Craco» di via dei Lucani, mostra le auto che affollano il capannone e il cortile. «Sono quasi tutti tamponamenti, chi arriva con il bagagliaio distrutto, chi col cofano accartocciato, e ci sono anche quelli che la botta l'hanno presa sia davanti sia dietro. Poi ci sono le fiancate strisciare e le portiere ammaccate, e in genere - dice mostrando graffi, vernici scrostate «fiorte» di ruggine a testimonianza di riparazioni rimandate per mesi, forse per anni - per rimetterle a nuovo ci vogliono come minimo cinque giorni lavorativi. Tra l'altro, qui siamo in periferia, per cui cerchiamo di mantenere tariffe ragionevoli, ma alcuni nostri colleghi negli ultimi anni hanno aumentato parecchio i prezzi. Sì, anche un incidente banale può far perdere molto tempo e costare un bel po' di soldi».

Il medico

«La cintura ridurrebbe i feriti dell'80%»



«Se si pensa a quante sono le auto in circolazione, non si può dire che i romani guidino tanto male. No, non sono eccessivamente spericolati. Però dovrebbero imparare ad allacciare la cintura di sicurezza: l'80% dei feriti che arriva da noi presenta traumi cranici che l'uso della cintura potrebbe evitare». Il prof. Alessio Pace è primario del pronto soccorso dell'Aurelia Hospital, dove ogni giorno viene medicata una media di 50 feriti in incidenti stradali, una decina dei quali in gravi condizioni. «Noi ci occupiamo principalmente delle vittime degli incidenti sull'Aurelia, una strada pericolosissima sia per l'alta velocità sia per le frequenti inversioni di marcia e gli innesti da strade secondarie. Uno dei problemi più gravi è la tempestività dei soccorsi. Ci vorrebbero corsie preferenziali per le ambulanze, o la disponibilità di elicotteri e lo spazio per farli atterrare. Il mio consiglio per aumentare la sicurezza sulle strade? Allacciare sempre la cintura di sicurezza, possibilmente accompagnata da poggiatesta correttamente montato, ridurre la velocità e essere meno indisciplinati».