

L'INUTILE SAFETY CAR

Lui. Ma leggi un po' qua. Anche chi non è uno specialista di traffico può fare due conti e rendersi conto che l'introduzione delle Safety Car non è un sistema promettente per risolvere il problema della velocità in autostrada nei tratti e nei giorni di nebbia.

Lei. Già. Il problema è *quante* Safety Car devono venir fatte circolare su un tratto di strada pericoloso. Non basta certo disporre una ogni venti chilometri: questo creerebbe dei rallentamenti che sarebbero dei veri e propri bersagli fissi per gli automobilisti che si avvicinano a alta velocità (laddove il bersaglio non è la Safety Car stessa, ma l'ultimo del gruppo che procede a velocità ridotta).

Lui. E se se ne mettesse una al chilometro (ho fatto una stima prudente basandomi su una visibilità di cinquanta metri, ma attendo i calcoli degli specialisti), su un tratto di cento chilometri ne servirebbero *duecento* (cento in un senso e cento nel senso opposto). Tralasciando le difficoltà logistiche di mantenere una flotta così grande e di farla entrare e uscire sulla strada senza creare ulteriori incidenti, non è chiaro che la collettività debba accollarsi i costi di un sistema preventivo di questo tipo *se esistono soluzioni più economiche*.

Lei. Una soluzione semplice ed economica ci sarebbe.

Lui. Sono tutto orecchi.

Lei. Basterebbe di verificare i tempi di ingresso e di uscita in autostrada di un automobilista e dividere i chilometri percorsi per tali tempi: operazione tecnologicamente elementare, dato che tutti i dati vengono già raccolti automaticamente ai caselli e si tratta solo di confrontarli.

Se un automobilista è entrato a Padova alle 10 ed è uscito a Torino alle 13, avrà percorso 450 km in 3 ore, a una media di 150 km/h. Nei giorni di nebbia si può imporre un limite di velocità a 60 all'ora, e verificare se è stato rispettato. Lo si può verificare anche senza aspettare l'uscita al casello, con controlli casuali sugli automobilisti in autostrada: basta confrontare l'ora di ingresso in autostrada con i chilometri percorsi al momento in cui si effettua il controllo.

Lmi. Ci sono però dei casi particolarmente difficili: automobilisti che entrano ad Aosta ed escono a Reggio Calabria; automobilisti che si fermano per un'ora in autogrill e poi corrono per recuperare grazie al tempo "rubato", e così via.

Lei. D'accordo. Ma è probabile che casi del genere siano statisticamente poco significativi, anche perché si può tranquillamente assumere che all'automobilista che ha fretta non importi provare il brivido della velocità bensì arrivare nel minor tempo possibile. Quindi perché mai dovrebbe fermarsi per un'ora in autogrill?

Lmi. Certi automobilisti amano il brivido della velocità, devi ammetterlo.

Lei. Non importa. Ci sarà sempre qualche furbo, inutile sperare in una soluzione perfetta. Ma devi ammettere che i vantaggi sarebbero comunque tangibili.

Lmi. Lo riconosco.

Lei. E poi i controlli potrebbero essere sorteggiati (da un computer centrale: un automobilista su dieci, un qualsiasi casello di uscita in momenti diversi del giorno) per avere un potere deterrente sufficiente, posto che vi sia certezza della pena.

Lmi. Quindi la deterrenza al posto della coercizione imposta dalla Safety Car?

Lei. Sì. Anche perché l'idea della Safety Car rafforzerebbe l'associazione tra autostrade ed autodromi. E *quella* mi pare andrebbe decisamente scoraggiata.

Roberto Casati e Achille C. Varzi

Il Sole 24 Ore, 1 luglio 2012