

**CONSIDERAZIONI ED INDICAZIONI
SU
“LA SICUREZZA STRADALE”
(Assemblea, 23 settembre 1998)**

**Il documento è stato predisposto dalla Commissione per le Politiche dei
fattori orizzontali (IV)**

PREMESSA

La definizione da parte del Ministro dei Lavori Pubblici della Relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale costituisce un fatto positivo per sviluppare una politica nazionale della mobilità sostenibile ed una idea nuova più efficace di sicurezza stradale.

La questione della mobilità è parte del tema generale dello "sviluppo sostenibile", della cui centralità sono ormai in pochi a dubitare.

Come era già detto nelle conclusioni della Conferenza di Rio - e ripreso da quella di Kyoto - occorre avere sempre presente nelle scelte che si fanno che si deve "*provvedere ai bisogni della presente popolazione senza compromettere la capacità delle generazioni future di provvedere ai propri bisogni*".

Questa consapevolezza fatica, però, a trasformarsi in interventi coerenti per gli ostacoli che vengono sia dai Paesi più ricchi, che faticano a rinunciare ad un modello di produzioni e consumi opulento e sprecone, così come da quelli poveri, che pensano ad una rincorsa verso il benessere sostenuta dall'utilizzo distruttivo delle risorse naturali per avere gli stessi consumi.

Il sistema della mobilità è ben esemplificativo di questa contraddizione: tende a presentarsi ovunque con gli stessi problemi (incentivare la domanda, aumentare la congestione, intervenire sulle criticità) e con la stessa pericolosità. Dentro la logica spontaneità-divieti il numero degli incidenti rimane alto. Occorre affermare un'idea diversa di intervento sui problemi, non quella repressiva-riparatrice, bensì quella programmatica e preventiva. Per garantire il diritto alla mobilità bisogna tornare a definire quali sono le relazioni umane, sociali ed economiche che si vuole promuovere, in quali contesti (a cominciare da quello urbano), con quali costi. Solo in un quadro del genere si possono dare garanzie di sicurezza, combinando in modo intelligente prevenzione e repressione.

ne. Ci vuole sicuramente, a cominciare dalle grandi città, un'azione più incisiva di vigilanza, ma anche la formazione di un numero crescente di tecnici specialisti in materia di mobilità.

CONSIDERAZIONI

Sulla base di queste considerazioni il CNEL ha avanzato una serie di osservazioni riguardanti le politiche di sicurezza.

1. Il miglioramento della sicurezza stradale e la determinazione di condizioni di mobilità sostenibile costituiscono obiettivi di importanza centrale per l'Unione Europea e per la maggior parte degli Stati membri.

Per ridurre i tassi di incidentalità e il numero delle vittime l'UE e molti Stati membri hanno definito Piani o Programmi specifici, hanno costituito organismi di monitoraggio e controllo, hanno impegnato notevoli risorse professionali e finanziarie.

La stessa Commissione europea ha diffuso un documento "Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea: il Programma 1997-2001", Com (97) 131 - che propone indirizzi operativi ai Paesi membri e assume l'obiettivo di ridurre i morti per incidenti stradali del 40% in quindici anni.

2. Occorre procedere oltre una mera descrizione degli incidenti e delle loro cause per arrivare a delineare i caratteri fondamentali di un "Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale" coerente con l'obiettivo di riduzione dell'incidentalità indicato dall'UE e definire un "Programma di interventi per migliorare la sicurezza stradale e per la definizione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale" da attuare immediatamente.

A tale fine occorre promuovere un maggior coordinamento tra le diverse tipologie di interventi che sino ad oggi sono state attivate, e di individuare alcune linee di azione innovative, aumentando radicalmente l'impegno del Paese in questo settore.

Tutto ciò dovrebbe consentire all'Italia di allinearsi sugli standard e sui livelli operativi propri dei Paesi più sensibili a queste tematiche e di raggiungere l'impegnativo obiettivo indicato dall'UE (che per il nostro Paese comporta la riduzione, entro il 2010, di 2.500 morti e di circa 110.000 feriti per incidenti stradali).

3. Il centro di monitoraggio, analisi, coordinamento e proposta for-

mato dal "Comitato Nazionale per la Sicurezza Stradale", dalla "Consulta per la sicurezza stradale", dal sistema dei "Garanti della sicurezza stradale" e dallo "Osservatorio sulla Sicurezza Stradale" dovrà garantire: il coordinamento e la concertazione tra le Amministrazioni interessate (Ministeri competenti, Regioni, Province, Comuni); la partecipazione alla formazione e gestione del Piano delle parti sociali e del CNEL; la consultazione organizzata dei gestori di reti e servizi di trasporto e degli operatori economici; la costante verifica dei risultati conseguiti e la predisposizione di quadri conoscitivi e pubblici.

Attraverso gli organismi sopra indicati deve essere:

- assicurata una netta e chiara separazione tra regolatori e regolati (tra istituzioni elette che rappresentano gli interessi della collettività e stabiliscono le regole e gli interventi per migliorare la sicurezza e la sostenibilità del traffico e i gestori di reti e di servizi di trasporto che sono i soggetti destinatari delle "regole" di cui sopra);
- garantita un'ampia e sostanziale partecipazione di tutti gli operatori coinvolti, al fine di disporre di indicazioni, giudizi, proposte che possono arricchire il sistema delle regole e degli interventi.

4. Condizione per dare efficacia agli interventi è il partenariato istituzionale con Regioni, Province e Comuni che devono partecipare sia alla gestione del Piano, sia alla definizione degli indirizzi e dei contenuti di questo, attraverso strumenti organizzativi, misure di incentivazione, supporti tecnici, assumendosi la responsabilità di conseguire risultati qualitativi e quantitativi. A questo proposito la "Relazione sullo Stato della Sicurezza Stradale" indica che sulle reti stradali di proprietà e di competenza dei Comuni e delle Province si verificano 1'84% degli incidenti, 1'80% dei feriti e il 65% dei morti. Il Piano deve essere "nazionale" perché basato su standard unitari, costruito con la partecipazione di tutte le Amministrazioni interessate, riferito all'intero Paese ma non può essere di competenza esclusiva dell'Amministrazione centrale o perché riferito unicamente alle infrastrutture gestite direttamente da questa.

Vanno, quindi, combinati il prevalente ruolo di coordinamento e di indirizzo che il decreto legislativo del 31 marzo 1998, n. 112 tende a riservare all'Amministrazione centrale ed il principio di sussidiarietà.

5. E' necessario attivare interventi in parallelo che devono garantire immediatezza ed efficacia nella rimozione delle situazioni di massi-

mo rischio che determinano il 45% dei morti per incidenti stradali; interventi sull'utenza particolare (pedoni, ciclisti, conducenti di motocicli, conducenti molto anziani e molto giovani); l'avvio di campagne informative e di prevenzione; l'intensificazione dei controlli sull'uso delle cinture di sicurezza; la manutenzione ed il miglioramento della segnaletica; accordi per la formazione di tecnici della sicurezza stradale.

In questo quadro va affrontato il problema dei vincoli e dei limiti e della politica di prevenzione-repressione che deve fondarsi su norme realistiche nelle indicazioni e nella capacità di essere fatte rispettare e su una valutazione attenta delle capacità psicofisiche dei guidatori; della relazione tra struttura delle reti e capacità-promiscuità dei vettori, della manutenzione delle reti di comunicazione e dei mezzi di trasporto.

6. Per raggiungere questi obiettivi è necessario un impegno finanziario diretto dello Stato (a cominciare dalla prossima Legge Finanziaria), dalla individuazione di fonti di finanziamento aggiuntive (private), dalla rimodulazione della spesa al fine di convogliare su specifici interventi di miglioramento sulla sicurezza stradale parte dei fondi che fino ad oggi avevano alimentato lo sviluppo della rete stradale.

Nel complesso le risorse finanziarie attivate non sono ancora le cifre impegnate in altri Paesi europei ma si tratta di un incremento radicale rispetto a quanto è stato fatto sino ad oggi.

7. Il CNEL ritiene importanti le ricadute sociali ed economiche del "Programma ..." indicate dalla "Relazione sullo Stato della Sicurezza Stradale" valutabili in un risparmio - nel medio periodo - di circa 1.400 vite e in una inversione del processo di progressiva crescita del numero di persone ferite.

In termini meramente - e riduttivamente - economici tutto ciò consente una riduzione di costi sociali che, sulla base dei parametri adottati dalla Commissione europea, viene valutata in circa 2.800 miliardi/anno.

Il CNEL sottolinea due questioni:

- a) l'Italia è tra i Paesi che meno spendono in ricerca applicata, in studi a supporto delle decisioni del legislatore, in conoscenze a supporto della buona amministrazione. Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione europea richiede efficaci strumenti conoscitivi senza quali sarebbe decisamente arduo individuare soluzioni adatte alle specifiche configurazioni di mobilità/incidentalità. A questo proposito appare congruente l'istituzione di un Istituto nazionale per i trasporti presso il CNR.

b) gli interventi indicati dal "Programma ..." presentano importanti ricadute sotto il profilo occupazionale. Il rafforzamento delle funzioni di controllo, gli interventi di manutenzione della rete e degli arredi stradali, la formazione e l'impiego di tecnici diplomati e laureati per migliorare la mobilità e ridurre i livelli di incidentalità, ecc. sono tutte attività a bassa intensità di capitale che, a parità di risorse finanziarie impiegate, possono generare elevati volumi di occupazione. Certamente l'obiettivo occupazionale non rientra tra quelli prioritari del programma, ma è importante sottolineare la qualità di scelte fondate sul basso rapporto capitale/addetto.