

OSSERVAZIONI E PROPOSTE
**SULLA SICUREZZA STRADALE
PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE**

(Assemblea, 16 dicembre 1999)

Il testo di Osservazioni e Proposte è stato predisposto dalla Commissione per i Fattori Orizzontali (IV) ed illustrato alla Assemblea dal consigliere Mario Sai.

Il CNEL considera positivamente le elaborazioni e le indicazioni contenute nella seconda "Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale 1999" nonché il processo avviato per la determinazione dei principi generali e delle linee guida del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale sulla base del confronto con le Amministrazioni pubbliche e dei soggetti economici e sociali e della elaborazione contenuta nella seconda "Relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale. 1999" predisposta dal Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale.

OSSERVAZIONI

Il CNEL in questi anni ha insistito perché si creassero le condizioni per realizzare una mobilità sicura e sostenibile a partire dalla definizione di un piano integrato di interventi e di un suo adeguato finanziamento.

Occorre notare che rispetto alla maggior parte dei Paesi europei, l'Italia nel corso degli anni Novanta ha accumulato gravi ritardi a causa di un progressivo arretramento del nostro livello di sicurezza stradale.

Va inoltre notato, che nonostante una crescita economica rallentata, le ultime proiezioni indicano una crescita della mobilità doppia di quella del PIL.

Il varo delle procedure relative al "Piano nazionale della sicurezza stradale" è stato quest'anno un importante passo in avanti, ma scarse rimangono le risorse impegnate e non definiti gli strumenti di attuazione.

Contemporaneamente c'è stata una forte crescita dell'attenzione di mass-media ed opinione pubblica sul tema della sicurezza stradale. Ciò è positivo, ma ovviamente non risolutivo.

Occorre evitare di ingenerare l'impressione che la riduzione degli incidenti e delle vittime della strada sia questione di breve momento e che possa essere affrontata, come negli anni Sessanta e Settanta, con miglioramenti quantitativi e qualitativi della rete stradale ed autostradale; l'aumento della sicurezza dei veicoli (che, del resto, contrasta con l'aumento della loro potenza e velocità); nuove norme di regolamentazione del traffico.

E' fuori di dubbio che ci sia un aumento dell'indisciplina sulle strade e che siano necessari più controlli e più sanzioni. Occorre anche più informazione, più educazione, più esempio. Tanto per citare un caso, oggetto di una campagna pubblicitaria suggerita l'anno scorso dalla Conferenza sul traffico, è pressocché impossibile vedere gli "opinion leader" italiani viaggiare con la cintura di sicurezza allacciata, al contrario di quello che avviene negli altri paesi europei.

Diverso e positivo è invece il modo come si è affrontata la campagna a sostegno dell'uso del casco.

Va notato che l'aumento dell'indisciplina stradale è collegato sulle autostrade a problemi di velocità (cioè di potenza dei mezzi, quindi anche di politica industriale) e nei grandi agglomerati urbani allo squilibrio tra una mobilità su strada sproporzionata, un traffico eccessivo ed una conseguente congestione da cui si esce o con provvedimenti restrittivi (i blocchi temporanei del traffico) e con l'annullamento di fatto del sistema di regolamentazione (come è pratica della stragrande maggioranza di chi guida moto e motorini).

Del resto questa era la previsione dell'Unione Europea fin dal 1993: "Le attuali tendenze dei trasporti su strada e aerei fanno temere un aumento dell'inefficienza, della congestione, dell'inquinamento, della perdita di tempo e di denaro, di danno alla salute, addirittura di pericolo di vite umane e di perdite economiche generali. Le barriere fisiche, in particolare quelle ambientali, non consentiranno più di organizzare i trasporti in futuro, come lo si è fatto in passato, basandosi unicamente sulla domanda". Considerazioni analoghe sono contenute nella Deliberazione 28 dicembre 1993 del CIPE, "Piano nazionale per lo sviluppo sostenibile in attuazione dell'Agenda 2000".

Lo stesso Trattato sull'Unione Europea fa esplicito riferimento ad una politica comune dei trasporti anche in relazione alla possibilità di prevedere misure di promozione della sicurezza nei trasporti. Sempre nel 1993 la Commissione europea, su richiesta del Consiglio, presentò il primo "Programma di azione sulla sicurezza stradale".

In questo stesso periodo numerosi Paesi europei (con particolare

riferimento all'Olanda, alla Danimarca, alla Svezia, alla Finlandia ed al Regno Unito) hanno avviato nuove politiche nazionali per la sicurezza stradale o rafforzato quelle esistenti, creato strutture centrali di indirizzo e monitoraggio, avviato la revisione dell'apparato regolamentare del traffico, definito standard e indirizzi per la progettazione della rete stradale e delle strutture urbane finalizzati a migliorare i livelli di sicurezza del sistema della mobilità su strada.

In Italia è, invece, ancora forte la tendenza a collegare gli incidenti stradali a comportamenti e tipi di mobilità "straordinari" (le stragi del sabato sera, i giovani, i conducenti in stato di ebbrezza da alcool o da stupefacenti, gli esodi estivi, etc.). In realtà i due terzi delle morti si verificano nel corso del mattino e del pomeriggio e riguardano una molto ordinaria popolazione adulta (30 - 65 anni) che va o torna dal lavoro o che si sposta per lavoro. Il basso livello di sicurezza non deriva dunque da particolari e specifiche categorie di utenti ma dalla mobilità ordinaria, quotidiana, abituale.

C'è, inoltre, una tendenziale sottostima dei costi sociali dell'incidenzialità stradale. In effetti, sommando i costi dei danni alle cose (l'ANIA indica 15.800 miliardi/anno di rimborsi), dell'assistenza sanitaria ai feriti (16.900 miliardi/anno) e del costo sociale complessivo delle morti (9.400 miliardi/anno) si arriva ad un onere che per il 1997 è stato di circa 42. 100 miliardi di lire (valore del tutto analogo a quello registrato in Francia o in altri Paesi europei che sulla materia effettuano accurate stime sistematiche). Ridurre il numero di morti e feriti del 40% entro il 2010 come indica la Commissione europea, comporta una secca riduzione delle spese della collettività e delle famiglie ed un minore aggravio per le risorse e le strutture del sistema sanitario nazionale con conseguente possibilità di dedicare le risorse liberatesi ad altri interventi (assistenza agli anziani, prevenzione, miglioramento degli standard qualitativi dell'assistenza, etc.). E' possibile che la riforma dello Stato sociale passi anche per questa via: meno risorse impegnate per compensare gli effetti negativi dell'attuale modello di mobilità, più risorse impegnate per migliorare la qualità della vita.

PROPOSTE

Per conseguire una riduzione rilevante e stabile delle vittime della strada è, quindi, necessario mettere a punto un sistema articolato di interventi inquadrati in una strategia di medio-lungo periodo, integrando

interventi tesi a ridurre l'impatto del traffico sull'ambiente e interventi tesi a migliorare la sicurezza dei cittadini (sia sotto il profilo degli eventi traumatici, sia sotto il profilo della nocività dell'ambiente).

Va notato che con gli standard dei Paesi europei avanzati si ridurrebbe in Italia il numero dei morti e feriti.

Di conseguenza occorre definire forme e modi di concertazione e coordinamento per raccordare l'azione di numerosi soggetti che hanno competenze dirette o indirette in materia, con particolare riferimento al coordinamento tra i diversi settori e livelli delle Amministrazioni pubbliche.

Il CNEL ritiene necessario attivare una sede di partenariato e di consultazione formata, oltre che dalle parti economiche e sociali, da amministrazioni pubbliche, da associazioni di cittadini, da esperti.

Si avrebbe così una sede di confronto, valutazione e proposta, in grado di elaborare iniziative a sostegno del Piano della Sicurezza Stradale fondate sul presupposto che la riduzione dell'impatto del traffico sulla sicurezza e sull'ambiente è questione di dimensioni e complessità ampie, che presuppone una decisa modificazione dei modelli culturali, tecnici e amministrativi correnti.

Infatti, oltre che un problema di miglioramenti puntuali, si pone un problema di definizione e attuazione di una strategia di transizione verso un diverso modello di mobilità che presuppone un forte coordinamento tra diversi organismi e lo sviluppo di specifici Progetti per una Mobilità Sicura e Sostenibile.

Gli aspetti più rilevanti di questa transizione sono, in stretto rapporto con quanto avviene a livello europeo e secondo la metodologia del partenariato tra soggetti economici e istituzionali:

1) un giudizio condiviso sui fattori che incidano in misura determinante nella definizione di un modello di mobilità sicura: miglioramento della conoscenza dei fenomeni, integrando le fonti statistiche; adeguamento delle risorse a disposizione; intervento sulle reti infrastrutturali, sui servizi pubblici di trasporto, sulla regolamentazione del traffico (cogliendo l'opportunità di una revisione organica del Codice della Strada, introducendo, tra l'altro, la patente a punti); innovazione dei mezzi di trasporto per sicurezza, risparmio ed inquinamento; formazione di una cultura della sicurezza (anche estendendo l'educazione stradale nelle scuole ed attraverso i mass-media e rendendo più efficace e formativo il percorso di conseguimento della patente).

Importante è in questo quadro che il Piano Generale dei Trasporti avvii il trasferimento di quote di passeggeri e merci dalla strada ad

altri vettori, potenziando il trasporto collettivo. I segnali non sono positivi per quanto riguarda ad esempio il trasporto su ferrovia, dove tende a diminuire il trasporto delle merci ed a mantenersi basso il traffico passeggeri sulle medie-lunghe distanze. Buoni risultati si aspettano, invece, dalla riforma del trasporto pubblico locale che dovrebbe garantire una maggiore qualità del servizio a tutela degli utenti. Anche un uso più diffuso delle moderne tecnologie e dei sistemi elettronici sui mezzi di trasporto (per quanto riguarda la velocità o le cinture di sicurezza) e sulla rete stradale può migliorare la gestione del traffico e contribuire a rilevare - segnalare le infrazioni;

2) un coordinamento efficace tra strutture centrali di indirizzo ed impulso, amministrazioni locali e soggetti economici e sociali. Gli interventi pilota e le sperimentazioni attuate da Comuni e Province (anche nella prospettiva di definire nuovi Piani urbani secondo le linee del Piano nazionale) vanno valorizzati, diffusi e soprattutto, attraverso il partenariato, messi in rete tra loro. Nell'ambito urbano si concentra oltre il 70% della mobilità con gravi problemi di inquinamento e di sicurezza.

Si tratta di avviare interventi efficaci sul piano progettuale dove dominano ancora l'impostazione tipica degli anni Sessanta (fluidificazione e velocizzazione del traffico, gerarchizzazione della rete stradale, infrastrutturazione "pesante"), mentre le esperienze di "traffic calming", che sono così diffuse in Francia, Gran Bretagna, Olanda da noi trovano ostacoli burocratici e culturali.

A livello comunale va diffusa anche l'esperienza dei "piani regolatori dei tempi" per differenziare gli orari dei servizi pubblici e delle attività economiche (in particolare per quanto riguarda il trasporto merci);

3) un processo attuativo di comune responsabilità alla cui realizzazione (e finanziamento) concorrono non solo le amministrazioni pubbliche, ma anche il sistema delle imprese.

Vanno, comunque, garantite, a partire dalla Legge Finanziaria, adeguate risorse a sostegno dell'insieme degli obiettivi indicati a livello comunitario e nazionale;

4) un sistema costante di osservazione e sorveglianza sul processo di realizzazione dei vari interventi.