

## **Gli orientamenti comunitari e le ricadute sulle scelte di governo della mobilità**

Intervento dell'ing. Pasquale Cialdini, direttore generale per l'Interoperabilità del sistema ferroviario (Ministero delle Infrastrutture)

In ragione della mia trascorsa esperienza, focalizzerei l'intervento su tre avvenimenti che ritengo importanti nella storia della sicurezza stradale. Il primo risale al 1986 con la proclamazione da parte della Comunità Europea dell' "Anno Europeo della Sicurezza Stradale"; il secondo con la pubblicazione nel 2001 del "Libro Bianco sulla politica europea dei trasporti"; il terzo nel 2003 con l'emanazione di un "Programma di azioni sulla sicurezza stradale".

Riguardo al 1° avvenimento, mi piace ricordare che, a conclusione di tutti gli eventi che furono organizzati nell'anno 1986, Margaret Thatcher sottoscrisse un *Manifesto*, in 12 esemplari, che fu consegnato dagli ambasciatori del Regno Unito ai Ministri competenti dei Paesi che all'epoca facevano parte della Comunità Europea. Ho riletto recentemente il *Manifesto* e penso che meriti di essere ricordato in quanto ancor oggi può costituire una guida per tutti coloro che si occupano di sicurezza stradale. Innanzitutto, la Thatcher comprese che non doveva essere la conclusione di un evento, ma l'inizio di un percorso e perciò disse: "abbiamo concluso con le manifestazioni ma questo deve essere considerato l'inizio dei nostri lavori". E' chiaro che non basta soltanto il primo anno per occuparsi di sicurezza "... perchè bisogna continuare a trovare una soluzione e i governanti devono prendere atto che i costi sociali ed economici degli incidenti stradali sono troppo elevati, sensibilizzando tutte le istituzioni e tutte le coscienze". La Thatcher disse, inoltre, che "i nostri popoli, tutti i nostri popoli, devono prendersi cura della sicurezza stradale". Ha usato il verbo (*to care*) il cui significato è proprio "prendersi cura, prendere a cuore, preoccuparsi" che è più forte e più appropriato di "occuparsi, o prendere conoscenza". La Thatcher continuava: "Prendere a cuore la propria sicurezza e quella altrui e, solo quando la gente avrà preso a cuore, noi potremmo dire di aver celebrato un anno della sicurezza stradale". Queste parole risuonano oggi molto attuali e, soprattutto, ci fanno capire che, al contrario delle buone intenzioni della Thatcher, dal 1986 in poi c'è stato un vuoto durato oltre 15 anni; solo nel 2001 in Europa si tornò a parlare di sicurezza stradale, e non dall'anno successivo, ovvero dall'87, secondo le buone intenzioni della Thatcher. Si è aspettato il 2001 a causa di molti fattori, alcuni anche di natura storico-politica, dovuti al fatto che all'epoca non era ancora intervenuta Maastricht e che fino al 1992, le competenze della Comunità Europea, (diventata poi Unione Europea),

erano più limitate e i tempi, e probabilmente anche la coscienza della gente e dei governanti non erano maturi per arrivare a delle soluzioni comuni.

Un evento che ha contribuito a riattivare l'attenzione dei governanti e dei cittadini europei sulla sicurezza stradale è stato sicuramente il tragico incidente nella galleria del Monte Bianco nel marzo del 1999, seguito, sempre nello stesso anno, dall'incidente nella galleria dei Tauri (in Austria) e, poi, nell'ottobre del 2001, dall'incidente del traforo del Gottardo (in Svizzera). Prima della tragedia del M. Bianco, i tunnel stradali sembravano sicuri rispetto al pericolo "incendio"; nelle gallerie sull'intera rete stradale mondiale, dal secondo dopoguerra fino al 1999, in oltre cinquanta anni, sono stati registrati solo 21 incidenti mortali a seguito di incendi con un numero complessivo di morti inferiori a quelli (39) registrati nel solo incidente del traforo del monte Bianco.

Nel 2001 è stato pubblicato il Libro Bianco sulla politica dei trasporti con il quale la Commissione Europea ha invitato i governi a riequilibrare il traffico, specie quello delle merci, tra i diversi modi di trasporto, orientandosi verso un maggior utilizzo del trasporto su ferrovia. Il libro dedica anche un intero capitolo alla sicurezza stradale, ponendo l'obiettivo, importante e ambizioso, di ridurre del 50% la mortalità. Nel 2001 i Paesi dell'Unione Europea erano quindici con circa 375 milioni di abitanti e circa 40.000 morti l'anno per incidenti stradali che nell'anno 2010 si dovrebbero ridurre secondo l'obiettivo dell'U.E. a 20.000, con un risparmio annuo di vite umane in Italia di almeno 3.500 unità.

Nel 2003 l'Unione Europea ha pubblicato un programma di azioni, al fine di fornire ai Paesi membri un utile strumento di riferimento per raggiungere l'obiettivo della riduzione degli incidenti e dei morti sulle strade. Il programma è, abbastanza completo poiché pone il problema della sicurezza stradale in maniera organica, affrontandolo con un approccio globale che coinvolge tutte le componenti della circolazione stradale.

Questo approccio, che abbiamo definito "globale" è, a mio avviso, molto efficace, specie se si confronta con le diverse sporadiche iniziative che sono state prese in Italia, sull'onda dell'emozione, dopo il verificarsi di alcuni incidenti particolarmente gravi. In realtà l'Italia aveva cominciato bene: ancora prima della pubblicazione del programma europeo di azioni sulla sicurezza stradale, erano state redatte nel 2001 le Linee Guida del Piano Nazionale della sicurezza stradale e nel 2002 era stato anche approvato il Piano delle azioni prioritarie. Purtroppo, negli anni successivi, si è deciso di intervenire solo sulla componente umana e solo attraverso misure repressive: è stata introdotta la patente a punti e sono state eleva-

te le sanzioni pecuniarie ed accessorie di alcuni gravi illeciti. Ciò ha comportato una riduzione immediata dell'incidentalità, che però non si è mantenuta nel tempo, sia per la minore attenzione che i mass media hanno dato al problema, sia per la naturale diminuzione dei controlli su strada e il grave ritardo nel conteggio dei "punti", sia, infine, per l'eccessiva facilità del meccanismo di riaccredito dei "punti". Poco, o niente è stato fatto nel settore della prevenzione (in particolare, educazione stradale e campagne di sensibilizzazione) per creare nei cittadini, fin dall'età scolare, una vera "cultura" della sicurezza. Estremamente limitato è stato il progresso tecnico per migliorare la sicurezza dei veicoli, specie se raffrontato con il notevolissimo progresso nel settore della riduzione dell'inquinamento (dove i motori Euro 5, rispetto a quelli Euro 0, producono inquinamenti di gran lunga inferiori). In materia di sicurezza del trasporto professionale alcuni interventi sono stati effettuati, ma molto rimane ancora da realizzare.

Quasi nullo il miglioramento nel settore delle infrastrutture, dove l'Unione Europea si era anche riservata di definire le linee guida tecniche in materia di sicurezza delle infrastrutture che, però, non sono ancora uscite; è stata emanata nel 2004 solo la direttiva in materia di sicurezza delle gallerie (direttiva UE del 29 aprile 2004) sulla quale vorrei brevemente soffermarmi.

La direttiva costituisce senza dubbio un primo e concreto contributo che l'Unione Europea offre agli Stati membri per migliorare la sicurezza in modo uniforme sull'intera rete stradale europea. Inoltre, mi piace sottolineare, che la direttiva ha recepito, trasformandole in disposizione obbligatoria da rispettare in tutti i trafori stradali, alcune delle 41 raccomandazioni contenute nel rapporto finale della commissione italo-francese d'inchiesta del tragico incidente del traforo del Monte Bianco, di cui insieme con Michel Marec ero presidente. Consentitemi anche di ricordare, con sincera gratitudine, per il prezioso contributo che hanno fornito, i componenti italiani della Commissione: il prof. Claudio Podestà, l'ing. Guido Parisi e la Dott.ssa Clara Ricozzi.

Concludo questo brevissimo intervento, prendendo spunto dal messaggio che Margaret Thatcher ha fatto 22 anni fa, con l'auspicio che questo convegno possa contribuire a far sì che *la gente prenda un pò più a cuore la sicurezza stradale*, dove per *gente* si deve comprendere non solo gli utenti, ma anche coloro che sono addetti ai controlli, i costruttori di veicoli, i gestori delle strade e chi ci governa.