

Indirizzo di saluto del Senatore Mauro Fabris, Presidente del Comitato Tecnico Permanente della Fondazione per la Sicurezza Stradale

Parlare oggi di cultura della sicurezza stradale significa certamente fare riferimento a tanti valori: al valore della sicurezza, al rispetto della vita, alla necessità di sensibilizzare gli utenti della strada a comportamenti di guida sicuri e responsabili, all'educazione stradale nelle scuole.

Più in particolare parlare oggi di cultura della sicurezza stradale significa parlare del significato intrinseco del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale in larga parte inapplicato e questo per un motivo ben preciso che mi sforzerò di chiarire il più possibile.

Come noto, il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, in coerenza con gli indirizzi della Commissione europea, è finalizzato a ridurre del 50 % il numero delle vittime degli incidenti stradali entro il 2010.

Tenere fede agli indirizzi comunitari comporta, dunque, una profonda modifica non solo dell'entità ma anche della qualità degli interventi finalizzati a questo scopo, dovendo cambiare la logica stessa con la quale il nostro Paese affronta il tema della sicurezza stradale.

Gli stessi "Indirizzi Generali e le linee Guida di Attuazione" al piano Nazionale sulla Sicurezza Stradale offrono utili indicazioni in questo senso, precisando che il conseguimento di un obiettivo così rilevante è strettamente collegato alla capacità di: sollecitare una maggiore attenzione per la sicurezza stradale da parte di tutti i soggetti che hanno responsabilità in materia di reti e servizi di trasporto; favorire un rafforzamento delle priorità connesse alla sicurezza stradale con il conseguente aumento delle risorse finanziarie e professionali impegnate in questo settore; orientare gli interventi sui campi prioritari e sulle linee di azione che lo stesso documento elenca nel dettaglio; incentivare e coordinare investimenti specifici e aggiuntivi, in grado di esercitare una significativa azione di contrasto sui principali fattori di rischio presenti nel Paese;

creare, infine, le condizioni affinché organismi e soggetti che, sino ad oggi, si sono impegnati poco o nulla nel settore, collaborino attivamente al miglioramento della sicurezza stradale.

Questo salto qualitativo assume particolare importanza perché indica nella costruzione di una rete di accordi e collaborazioni e nell'ampliamento numerico dei soggetti coinvolti la strada metodologicamente innovativa da percorrere.

In buona sostanza, si tratterebbe di costruire una nuova cultura della sicurezza stradale creando i presupposti affinché l'azione di informazione, di formazione, di sensibilizzazione, incentivazione delle strutture che coordinano l'attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale riceva la massima attenzione e incida sui comportamenti sia dei soggetti pubblici che gestiscono le reti, sia dei soggetti privati che le utilizzano singolarmente e collettivamente.

A questo riguardo bisogna sottolineare che la Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale ha già distinto e fatto chiarezza sulle diverse fasi attraverso le quali può essere affrontata la costruzione di una nuova cultura della sicurezza stradale.

Il problema, naturalmente, dovrebbe essere gestito contestualmente da tutte le angolazioni: dell'educazione stradale nella scuola; dell'informazione di particolari categorie di utenti; dell'informazione e della formazione dei tecnici e dei decisori con responsabilità di governo della mobilità e della sicurezza stradale; dell'informazione e formazione dei tecnici e decisori di strutture pubbliche e private che possono contribuire al miglioramento della sicurezza stradale.

D'altro canto, a fronte di ciascuno di questi aspetti si possono quindi individuare obiettivi specifici di pianificazione.

Quanto all'informazione degli utenti, ad esempio, la Consulta ha ritenuto opportuno proporre il rafforzamento e la razionalizzazione potenziando l'informazione via radio sulla percorribilità delle strade, sulle condizioni climatiche, ecc; costituendo un centro di coordinamento e diffusione di informazioni a supporto della mobilità sicura e sostenibile attraverso i media più diffusi, ivi compreso Internet.

In particolare, a questo riguardo si è osservato che una prima fase informativa potrebbe basarsi sulla predisposizione e diffusione anche "via internet", di schede di utilità pratica che, prendendo spunto da un'analogha iniziativa a cura di "*Securité Routère*" della Commissione interministeriale francese sulla sicurezza stradale, illustri,

per ciascuna tematica, i fatti salienti (il numero delle vittime, la gravità e il tipo di rischio, etc), le disposizioni del Codice della Strada, i consigli per una guida più sicura e confortevole. E il discorso diviene poi mano a mano sempre più complesso qualora si affronti il problema della informazione e della formazione dei tecnici e dei decisori delle Amministrazioni competenti in materia di sicurezza stradale e a quelli di strutture pubbliche e private che possono contribuire a migliorare la sicurezza stradale.

Per i primi si tratterebbe di svolgere un'accurata ricognizione sullo stato attuale di informazione e di esperienza professionale delle strutture tecniche e delle risorse professionali delle Amministrazioni locali relativamente alle tematiche della sicurezza stradale e di una simmetrica ricognizione delle esigenze poste dall'attuazione del Piano per arrivare a definire le esigenze di informazione e formazione in questa materia.

In secondo luogo si propone di definire un sistema di moduli formativi rivolti in modo specifico ai tecnici delle strutture pubbliche che operano nel campo della mobilità, anche chiamati "*mobility manager*".

Infine, per la seconda categoria di tecnici e decisori, ovverosia coloro che non hanno competenze dirette in materia di sicurezza stradale ma che possono contribuire al suo miglioramento, emerge l'opportunità di acquisirne l'interesse al fine di rendere concreto il loro impegno sul versante della sicurezza stradale, agendo su forme di sensibilizzazione capaci di evidenziare con chiarezza i potenziali ritorni economici e di immagine che la struttura può ottenere attraverso investimenti in sicurezza.

A questo proposito può essere utile sottolineare che il diverso utilizzo degli psicologi nei vari Paesi ha determinato specifiche modalità di rilevazione delle cause comportamentali degli incidenti stradali, di individuazione dei conducenti a rischio, di approntamento delle azioni di contrasto, di creazione di una cultura della sicurezza stradale.

Il problema del numero delle vittime sulle strade nel nostro Paese (9.000 persone solo nel 2003 -dati raccolti dall'Istituto Superiore di Sanità-) è stato affrontato, sino agli anni più recenti, con eccessiva tolleranza e con fatalistica rassegnazione: del resto la legge istitutiva del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) è molto recente (luglio 1999) e fino ad allora non è mai stato predisposto alcun piano articolato di misure volte a migliorare il livello di sicurezza stradale.

Indubbiamente, la recente entrata in vigore delle norme relative alla patente a punti ha segnato senza dubbio, come dimostrato dai dati relativi al calo del tasso di incidentalità di questi ultimi mesi, un grande passo avanti per la sicurezza della circolazione stradale...

Ma ancora c'è tanta strada da fare....

perché in Italia su 308.000 Km di strade ogni anno scompare l'equivalente di un paese di circa 7.000 abitanti...

perché il nostro Paese non è mai riuscito a stigmatizzare a livello sociale la figura del criminale stradale...

perché molti cittadini, soprattutto i più giovani, in una prospettiva sovente inconscia, sono portati a giustificare l'illegalità stradale e a valutare la responsabilità in incidenti spesso anche gravi, quasi autoidentificandosi con il reo perché magari in quella situazione ci si sarebbero potuti trovare anche loro.

Di fronte all'evidenza oggettiva di tale situazione, la cultura della sicurezza stradale deve assurgere a fenomeno di assoluto rilievo sociale e politico perché solo in questo modo potrà formarsi una domanda di sicurezza e di educazione stradale che coinvolga a tutti i livelli le amministrazioni pubbliche.

Per questi motivi oggi si avverte l'urgenza di un'attività formativa che abbia come obiettivo la costruzione di una cultura della sicurezza stradale ad ampio spettro, che vada dall'analisi delle azioni che comportano un rischio per se stessi e per gli altri, agli atteggiamenti finalizzati a prevenirle.

L'accento deve essere posto sulle "azioni" in quanto secondo recenti indagini fatte sia dall'ACI che dall'ISTAT, il 90 % degli incidenti stradali è determinato proprio dal fattore umano.

In ogni caso, quando si voglia veramente pensare ad una attività formativa di questo genere non si può non partire dai giovani che sono ancora in età scolastica, e ciò per tre motivi principali: perché proprio la scuola può essere considerato come il canale ideale per un processo di informazione e formazione sulla materia della sicurezza sulle strade; per il notevole potenziale pedagogico di un'attività di sensibilizzazione che venga orientata a persone che debbano ancora iniziare o abbiano appena iniziato a guidare un mezzo di trasporto (che sia un motorino a 14 anni o un'automobile a 18); perché le tristi statistiche relative al fenomeno delle "stragi del sabato sera" descrivono

una crescita dell'incidentalità nelle più giovani fasce di età talmente intensa da aver portato gli incidenti stradali al primo posto tra le cause di morte per i giovani di età compresa tra i 15 e i 24 anni.

Lo scorso dicembre sono stati presentati a Roma i risultati del 2° Rapporto del monitoraggio quinquennale “Una nuova cultura della sicurezza stradale”, realizzato dal Censis in collaborazione con il Ministero dell’Istruzione, dell’Università e della Ricerca, e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il programma prevedeva il coinvolgimento di tutte le scuole secondarie italiane del Paese per la somministrazione di un test di autovalutazione a 2,6 milioni di studenti ed un monitoraggio quinquennale dei comportamenti di mobilità e della cultura della sicurezza stradale di un campione rappresentativo di giovani italiani.

A questo riguardo bisogna evidenziare che le risposte ai quesiti del test hanno evidenziato un grande, grandissimo bisogno di attività di informazione, di formazione e di sensibilizzazione dei giovani italiani all’educazione stradale.

Alle domande in merito la formazione sulla sicurezza stradale ricevuta nell’ambiente scolastico, una grande maggioranza del campione (il 69,5%) ha dichiarato che nella propria scuola non è mai stata programmata nessuna lezione di educazione alla sicurezza stradale.

Solo il 30,5% degli studenti ha seguito corsi di educazione stradale in ambiente scolastico: il 18,6% degli studenti intervistati ha manifestato piena soddisfazione per l’insegnamento dell’educazione stradale impartito nel proprio istituto scolastico, a fronte di una quota più piccola, pari all’11,9%, formata da ragazzi che lamentano l’inadeguatezza del corso di formazione frequentato.

Eppure l’educazione stradale nella scuola è un obbligo di legge. Malgrado l’educazione stradale sia fin dal 1992 un obbligo di legge in base all’art. 230 del Codice della strada formalmente recepito sin dal 1994 con un decreto del Ministero della Pubblica Istruzione che fissava argomenti, programmi e metodi riguardanti l’inserimento organico dell’educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado, e nonostante la progressiva evoluzione verso l’autonomia scolastica consenta a tutti gli istituti, attraverso il Pof (Programma di offerta formativa), di arricchire le proprie attività con percorsi didattico-educativi su tematiche di particolare interesse per gli studenti, l’insegnamento della sicurezza stradale sembrerebbe, stando ai risultati

dell'indagine, non avere ancora avuto una reale diffusione nelle scuole pubbliche e private, o sembrerebbe relegato, al massimo, a iniziative di dirigenti scolastici più scrupolosi o dinamici degli altri e ad attività estemporanee poco apprezzate dagli studenti.

Questo è accaduto e continua ad accadere nel nostro Paese perché in Italia coloro che formano e, inevitabilmente, coloro che devono essere formati non possiedono una cultura della sicurezza stradale.

Costruirla è possibile e occorrerà farlo sulla base di un progressivo processo di formazione, informazione e sensibilizzazione di tutti.