

I 308.000 chilometri di strade (1.728 gallerie per 1.123 chilometri di estensione) sono il teatro di guerra dove registriamo ogni anno circa 9.000 morti, 25.000 disabili gravi, 300.000 feriti.

Un rinnovarsi di un costo sociale di oltre 33 miliardi di euro all'anno che dimostra come le "campagne di sensibilizzazione dirette al guidatore" hanno sbagliato obiettivo.

Da alcuni anni a questa parte si è potuto notare una attenzione a questo tema che, sebbene non ancora uniformemente diffusa in tutti i settori che dovrebbero essere interessati, pur tuttavia fa ritenere che si sia superato l'ostacolo più difficile: quello della presa di coscienza dell'esistenza del fenomeno e della possibilità reale che possa essere ridotto in misura significativa.

L'attenzione con cui l'opinione pubblica, la stampa e i responsabili istituzionali hanno seguito ed accompagnato il provvedimento legislativo con cui è stata istituita la "patente a punti", ne è il principale sensore.

Comunque, nonostante l'introduzione della patente a punti e le modifiche apportate nelle ultime due legislature, non vi è a tutt'oggi un organismo centrale che segua quotidianamente e in modo sistematico e diretto il problema relativo alla sicurezza stradale, con tutte le conseguenze e i numeri sopra riportati.

La soppressione dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale a seguito della nuova organizzazione dell'allora nato Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, non ha fatto altro che ridurre il controllo sulla sicurezza stradale sul territorio nazionale.

Difatti, come è noto il l'Ispettorato in questione espletava quelle competenze ora attribuite al Ministro dei Trasporti, nella fattispecie impartire direttive per l'organizzazione della circolazione stradale e della relativa segnaletica, ma in particolare coordinava, con l'ausilio dei Provveditorati regionali alle opere pubbliche, l'attività degli Enti proprietari delle strade per una corretta applicazione delle norme del Codice della strada, applicando procedure coattive (ad esempio: diffide) in caso di inottemperanza da parte di quest'ultimi.

Il passo successivo è ora quello di rendere operativo un Organismo che abbia le medesime competenze dell'Ispettorato, che sia un supervisore che garantisca la sicurezza stradale, con cui raggiungere l'obiettivo della riduzione del 50% del numero di incidenti come la Comunità Europea ci chiede di fare entro questo decennio.

Constatiamo che sono già trascorsi 5 dei dieci anni e rispetto all'obiettivo prefissato si è raggiunti un 17% in meno di mortalità; salvo rare eccezioni, nessuno dei molti Enti pubblici territoriali ha saputo sfruttare con intelligenza, prontezza e lungimiranza l'attenzione che si era creata con la "patente a punti" per attuare provvedimenti organici in sede locale atti a sfruttarne l'effetto di trascinarsi coinvolgendo gli utenti in una spirale virtuosa!

Le Istituzioni vigenti che sono state all'origine del conseguimento del 1° obiettivo, in questo vuoto operativo locale hanno continuato ed incrementato la loro azione in direzione del conseguimento del 2° obiettivo cercando di trasferire la loro esperienza e conoscenza del territorio e/o suggerendo singoli interventi e/o partecipando ad iniziative promozionali e/o promuovendo incontri specialmente indirizzati ai giovani.

Purtroppo la dispersione ed i limiti di risorse che li caratterizza ha fatto sì che tali interventi siano poco più di una goccia nel mare delle necessità.

Inoltre le esperienze svolte nelle Commissioni Ministeriali, nelle attività di sensibilizzazione e in tutti i confronti con i soggetti interessati ed istituzioni, dimostrano che gli elementi conoscitivi e le azioni possibili da intraprendere per migliorare la sicurezza stradale vengono sistematicamente dispersi per essere poi recuperati alla successiva emergenza.

Tutto ciò viene aggravato dal fatto che a causa di una infrastruttura stradale non adeguata abbiamo un velocità commerciale pari a 55 km orari, rispetto ai 50 Km, con gravi ripercussioni sul sistema trasporto ed inevitabilmente sul sistema economico del nostro Paese.

Per discutere di legalità e sicurezza occorre fare chiarezza anche sulle norme che disciplinano le funzioni dei veicoli: doveri e diritti sono fra loro inscindibili, soprattutto quando l'esercizio di una attività avviene in un terreno "non neutrale", non esclusivo, in questo caso le strade, un ambiente dove la mobilità interessa veicoli commerciali di utenti concorrenti fra loro (imprese) e veicoli di altri utenti. Le regole sono per tutti essenziali ma per gli utenti concorrenti sono indispensabili.

Per esempio è opportuno determinare la prima possibile misure più severe anche per i trasporti stradali immatricolati in "conto proprio" perché tali veicoli industriali, il cui numero è quattro volte maggiore rispetto a quelli immatricolati in "conto terzi", non subiscono le medesime restrizioni riservate ai professionisti dell'autotrasporto e