

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO

PARERE SU

**LA IV RELAZIONE AL PARLAMENTO SULLA SICUREZZA STRADALE DEL
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

(ex art. 1 del DPR 18-12-1992)

Commissione V, in sede deliberante

22 luglio 2009

ITER DELLA PRONUNCIA

La presente pronuncia è approvata dal CNEL in ottemperanza all'art. 1 co. 2 del Regolamento del Codice della strada (D.P.R. 16-12-1992 n. 495 aggiornato al D.P.R. 6-03-2006 n. 153), che chiama il Consiglio a esprimere un proprio Parere sulla Relazione annuale del Governo al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale.

L'istruttoria dello schema di parere è stata curata dalla Commissione per le grandi opere e le reti infrastrutturali - le politiche energetiche e i servizi a rete (V), nelle riunioni del 27 maggio e del 26 giugno 2009.

Nel corso dell'istruttoria, la Commissione ha tenuto conto degli esiti del ciclo di audizioni indette in giugno (4, 9, 16 giugno) nel Gruppo di lavoro costituito sulla materia in seno alla stessa, con i soggetti portatori di legittimi interessi particolarmente attivi nel seguire le problematiche del settore e già chiamati a contribuire alla definizione del documento di Osservazione e Proposte sulla sicurezza stradale del novembre 2007.

La Commissione ha concluso l'istruttoria nella riunione del 1° luglio 2009, approvando il testo del parere.

Per decisione del Comitato di Presidenza nella seduta del 7 luglio, sentito l'Ufficio di Presidenza, il parere è stato rinviato alla Commissione V che, in sede deliberante, ha approvato in via definitiva la pronuncia nella seduta del 22 luglio, ai sensi dell'art. 2 co. 5 sexies del Regolamento degli organi CNEL, con voto favorevole della totalità dei Consiglieri presenti, fatta eccezione per il Consigliere Pierangelo Sardi, in rappresentanza dell'Ordine degli Psicologi, il quale ha espresso posizione discordante ai sensi dell'art. 2 co. 13 dello stesso Regolamento.

I voti favorevoli sono stati espressi dai seguenti Consiglieri in rappresentanza delle rispettive Organizzazioni:

- Cons. Bagnoli Paolo (Esperto)
- Cons. Ciaccia Elio (Confartigianato)
- Cons. Falasca Claudio (CGIL)
- Cons. Gervasio Vincenzo (Confcommercio)
- Cons. Jannotti Pecci Costanzo (Confindustria)
- Cons. Lagostena Gianfranco (CISL)
- Cons. Manacorda Paola (Esperta)
- Cons. Miniati Silvano (UIL)
- Cons. Morese Raffaele (Confservizi)
- Cons. Plaja Renato (Confsal)
- Cons. Pugliesi Giuseppe (Confindustria)
- Cons. Ursotti Gianni (CISL)
- Cons. Veronese Silvano (UIL)

Voto sfavorevole:

- Cons. Pierangelo Sardi (Ordine degli Psicologi)

PREMESSA

La precedente Relazione al Parlamento sulla sicurezza stradale (III), predisposta nel 2005 dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si collocava all'indomani di un avvenimento di assoluto rilievo quale una diminuzione percentuale del numero dei morti pari al 10,7% tra il 2002 e il 2003. Prima di quella data, infatti, la situazione nazionale appariva particolarmente negativa nel confronto con gli obiettivi indicati dal Terzo Programma di azione per la sicurezza stradale della Commissione europea che prevede il dimezzamento dei morti per incidenti stradali entro il 2010, vuoi per l'incremento assoluto dell'incidentalità nazionale, vuoi per il confronto con i buoni risultati ottenuti dalla gran parte dei Paesi dell'Unione.

La Relazione attuale (IV) si colloca, invece, in una prospettiva più promettente perché la svolta verificatasi nel 2003 si è almeno parzialmente consolidata negli anni seguenti. D'altra parte, va detto che il percorso verso una maggiore sicurezza sulle strade è di lunga durata e presuppone il miglioramento dell'infrastruttura viaria¹, il cambiamento di modelli e stili di mobilità, una più sistematica azione di controllo, prevenzione e dissuasione, un deciso aggiornamento delle regole della circolazione (e delle relative sanzioni) e, soprattutto, un netto sviluppo della cultura della sicurezza stradale sia presso i cittadini, sia presso i tecnici e i decisori. L'evoluzione di questi fattori, tutti trattati nella Relazione, richiede tempi lunghi e un impegno tecnico, politico, culturale e finanziario costante che non sempre è stato presente nei modi e nelle "dimensioni" necessarie.

A questo proposito si vuole citare, come esempio positivo di cambiamento tecnico e culturale, la revisione operata dall'Istat nel 2007 sulla serie statistica

¹ Anche le ricerche effettuate dal partner italiano del Progetto Europeo SafetyNet (che ha contribuito ai lavori preparatori di questo Parere del CNEL) hanno evidenziato il ruolo delle carenze infrastrutturali nella causazione diretta del singolo incidente.

degli incidenti stradali dal 2001 al 2006, revisione che ha eliminato alcune rilevanti sottostime e ha portato l'accuratezza delle statistiche italiane a livello di quelle dei Paesi europei più impegnati in questo settore. L'aggiornamento è stato tecnicamente e culturalmente impegnativo, ha evidenziato che la posizione italiana nella graduatoria di sicurezza dei Paesi dell'UE15 era un paio di posizioni più bassa (13^a e non 11^a) di quanto non si fosse ritenuto sino ad allora ma ha fornito al Paese uno strumento più efficace per contrastare l'incidentalità stradale. Quella offerta dall'Istat è dunque la testimonianza di un'onestà intellettuale che costituisce il presupposto di ogni azione di verifica e di miglioramento della sicurezza stradale.²

² Nella IV Relazione era ancora impossibile un'analisi di dettaglio, in quanto essa era basata sui dati appena pervenuti a fine 2008. Al CNEL è stata resa disponibile (da parte dello stesso Partner italiano del progetto Europeo SafetyNet, ora ERSO, European Road Safety Observatory) un'analisi uscita successivamente ai dati ISTAT e consegnata al Ministero delle Infrastrutture nel Febbraio 2009, centrata proprio sul settore che, come vedremo, risulta più allarmante, cioè quello della mobilità urbana.

LA STRUTTURA DELLA RELAZIONE

La Relazione, e non potrebbe essere altrimenti, è un documento molto corposo costituito, oltre che da una sintesi, che fornisce anche una sorta di guida alla lettura, da un volume sui principali risultati raggiunti e da un documento di base su due tomi.

Nel documento sui principali risultati raggiunti, dopo un capitolo di informazioni numeriche sull'inversione di tendenza, di cui si è accennato (cap. A della IV Relazione), sono individuati e analizzati i fattori che hanno inciso sull'attuale performance positiva (cap. B) e sulle loro interconnessioni (cap. C). Si tratta di quattro sistemi complessi di intervento: quello normativo, quello di controllo, quello programmatico, quello di informazione, sensibilizzazione e formazione.

I risultati ottenuti da questi strumenti sono apparsi profondamente diversi a livello territoriale e, quindi, è necessario monitorarne l'evoluzione sia a livello regionale che provinciale.

L'ultimo paragrafo del capitolo C - "La responsabilità condivisa del fare sicurezza stradale" - sottolinea un punto estremamente importante in una politica nazionale che preveda la partecipazione dei diversi livelli di governo (nazionale, regionale, provinciale, comunale) in numerosi settori di attività, dalla gestione delle reti viarie all'educazione scolastica, alle azioni di controllo, all'azione normativa, a quella di assicurare l'intervento delle rappresentanze della società civile.

In quest'ottica, i richiami del Programma di azione per la sicurezza stradale della Commissione europea e quelli del Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS) sulla "concertazione interistituzionale" e sul "partenariato pubblico-privato" non appaiono solo generiche indicazioni, ma sono condizione

necessaria al raggiungimento dei risultati. Nella Relazione emerge che - in un quadro generale decisamente positivo, con un'evoluzione che nell'ultimo quinquennio ha determinato una riduzione di 1.849 morti e 52.642 feriti ogni anno, con un minore onere per lo Stato, le imprese e le famiglie di 6.453 milioni di euro - alcuni nodi di carattere strutturale sono rimasti irrisolti, prevalentemente a causa dello scarso grado di condivisione delle responsabilità, di una limitata percezione della gravità del problema e, soprattutto, di una allocazione di risorse drammaticamente insufficiente. A titolo esemplificativo si nota che la spesa nazionale italiana procapite in sicurezza stradale è 1/10 dell' analoga spesa irlandese.

Nei due capitoli successivi vengono evidenziati i problemi irrisolti (cap. D) e quanto si ritiene di fare, o si sta già facendo, per avviare un processo di miglioramento delle performance e/o di correzione delle azioni giudicate erranee o insufficienti (cap. E). Quanto al primo punto, il testo richiama tre ordini di motivi che hanno impedito il raggiungimento di maggiori risultati dopo la svolta positiva del 2003. Essi vanno dal fatto che cinque anni non sono sufficienti per rimuovere situazioni di rischio stratificate da decenni, alla debolezza strutturale del processo di miglioramento, alla già richiamata scarsità degli investimenti in sicurezza stradale.

Tali limiti hanno contribuito, in misura diversa, a creare dieci situazioni critiche di assoluto rilievo inerenti aspetti territoriali, infrastrutturali, di mobilità, sociali e comportamentali:

1. territori provinciali o comunali con la più alta concentrazione di rischio;
2. sistema urbano;
3. tratte e sistemi stradali a più alto rischio;
4. attraversamenti urbani;
5. mobilità su due ruote a motore;
6. pedoni e ciclisti;

7. neopatentati;
8. anziani;
9. guida ad alto rischio;
10. guida senza cintura di sicurezza e senza casco.

La metodologia, attraverso la quale si è giunti a evidenziare tali situazioni di criticità, viene esplicitata nel paragrafo successivo (DOIII).

Quanto all'individuazione delle aree a massimo rischio, va notato che purtroppo il dato è fermo al 2006, mentre l'aggiornamento al 2007 è a tutt'oggi in corso di elaborazione. A tale proposito si auspica il più tempestivo aggiornamento della IV Relazione e una altrettanto tempestiva elaborazione della V, per verificare se il sentiero evolutivo virtuoso, intrapreso dal nostro Paese nel 2003, sia stato mantenuto nel 2008 e quali siano le previsioni per l'anno in corso (2009).

Senza scendere nel dettaglio dei dieci nodi critici, più sopra elencato, vale riportare qui alcune osservazioni di fondo. In primo luogo, il fatto che ci sono delle aree specifiche con un'alta concentrazione delle vittime di incidenti e che tali aree non variano nel corso degli anni ma tendono a rimanere stabili nel tempo e nello spazio.

Premesso che tale costanza implicherebbe un approfondimento critico sulle modalità di raccolta dei dati, emerge un quadro a livello regionale che indica nella regione Emilia Romagna quella a più alto livello di rischio e nella Campania quella con il più basso, con un divario di 2,6 volte; a livello provinciale, abbiamo al primo posto Ravenna, all'ultimo Avellino con un divario più che doppio del precedente; a livello comunale, infine, non potendosi esprimere le differenze con un indice numerico, va comunque detto che, il Paese presenta una forte polarizzazione. Da un lato, nel triennio 2003-2005, 891 comuni non hanno fatto rilevare vittime da incidenti stradali e 2.370 comuni hanno avuto solo feriti (mediamente meno di 2 l'anno). Al capo

opposto si contano 136 comuni con un numero medio di 12 morti e 1.372 feriti ogni anno e 689 comuni con un numero medio di 2,5 morti e 112 feriti ogni anno. Nella fascia intermedia si contano 4.017 comuni che mediamente registrano 1,6 morti e 15 feriti ogni anno. Tali dati sottolineano che, se si vuole ridimensionare l'incidentalità a livello nazionale, è necessario avviare una politica di interventi orientata in modo puntuale e selettivo sulle situazioni a massimo danno, situazioni che possano riguardare specifiche aree territoriali, specifiche tratte stradali, alcune fasce di età, alcune modalità di trasporto.

L'ultimo capitolo di questa sezione della Relazione (E. "Azioni e processi da migliorare o correggere") indica le condizioni indispensabili per consolidare i risultati raggiunti e eliminare le situazioni di rischio più intollerabili.

Non si può non condividere il convincimento espresso nel testo che le misure, fin qui adottate, quali l'aumento delle risorse solo in termini quantitativi non consentono di migliorare, e forse nemmeno di mantenere, gli standard raggiunti senza un cambiamento di alcuni meccanismi strutturali di governo della sicurezza stradale. In estrema sintesi, i nodi sui quali occorre agire sono:

1. il sistema di governo della sicurezza stradale;
2. gli strumenti e le procedure per il coordinamento;
3. il potenziamento dell'azione di controllo e dissuasione;
4. la formazione e la cultura della sicurezza stradale;
5. il monitoraggio degli interventi, dei risultati e delle sanzioni (art. 208 del Codice della Strada);
6. Il potenziamento del Piano nazionale della sicurezza stradale.

Di tutti questi nodi, peraltro condivisibili in toto, vale forse la pena soffermare l'attenzione sul primo e sul quarto, che appaiono i due corni del problema. Da un lato, infatti, per sua stessa natura la "sicurezza stradale" è materia complessa che compete a tutti i livelli di governo e le cui scelte rimandano a questioni di fondo del sistema Paese, quali i trasporti e la mobilità, la rete infrastrutturale, il

sistema produttivo. Essa necessita di un approccio coerente, unitario, riconoscibile e riconosciuto nei diversi centri decisionali e, soprattutto, con caratteristiche di stabilità e continuità. E' impensabile prescindere da un quadro condiviso di priorità e da risorse finanziarie non saltuarie. Da un altro lato - e su questo il CNEL si è sempre speso – l'Italia è un Paese dove ancora non c'è una cultura diffusa della sicurezza stradale che orienti utenti, tecnici e decisori verso comportamenti responsabili ed efficaci. Mancano, inoltre, se si esclude la positiva eccezione voluta dalla Regione Piemonte, sistemi di formazione in grado di accelerare e diffondere la costruzione di una nuova cultura di governo della sicurezza stradale.

LE PROPOSTE DEL CNEL

Il CNEL, sulla base dell'analisi svolta nella IV Relazione al Parlamento sullo stato della sicurezza stradale, avanza le seguenti considerazioni:

- I. E' decisivo che il Paese faccia una scelta inequivocabile a favore della mobilità collettiva rispetto a quella individuale, del sistema di trasporto pubblico rispetto a quello privato. Un'azione di questo spessore farebbe affrontare tutte le questioni a monte e a valle della sicurezza stradale con modalità decisamente inedite per questo Paese, anche se va detto che le recenti scelte, relative ad esempio – ma non solo – al trasporto ferroviario, non sembrano andare in questa direzione.

In altri termini, verrebbero affrontate in modo organico e coerente le problematiche a monte – dalla rete infrastrutturale urbana ed extraurbana, ai sistemi informativi e di controllo, dalla struttura dell'offerta di mezzi di trasporto alla domanda di utilizzo degli stessi – come quelle a valle – dall'organizzazione delle interconnessioni tra le varie scelte modali all'educazione al loro uso, dalla coerenza delle politiche assicurative alla repressione della guida in stato di ubriachezza o sotto l'effetto della droga.

Il CNEL ritiene che, con una netta opzione per la mobilità collettiva, la vita umana sarebbe meglio tutelata, ma ne trarrebbe beneficio anche il sistema economico nel suo complesso, dato che con un progressivo decongestionamento sia delle grandi reti di collegamento, sia della viabilità della città, le relazioni umane ed economiche verrebbero facilitate e incentivate.

Il CNEL si riserva di produrre al più presto ulteriori proposte sia a riguardo del posizionamento sugli standard europei in fatto di qualità del sistema delle reti stradali, con particolare riferimento a quelle

extraurbane, sia per la migliore incentivazione al trasporto pubblico urbano, ivi compresa la politica assicurativa dei mezzi privati. A questo proposito, è opinione del CNEL che debbano essere favorite e premiate le scelte modali ed i comportamenti più virtuosi mentre, purtroppo, persistono convenienze di mercato e strutturali che favoriscono le scelte modali e i comportamenti più pericolosi. Di conseguenza, è di rilevante importanza che si debbano trovare nuove e strutturali soluzioni assicurative - come già deliberato dall'Assemblea nel novembre 2007 - anche utilizzando, come farà il CNEL, le migliori indicazioni provenienti dal mondo della ricerca.

- II. Il CNEL condivide il giudizio della IV Relazione circa il fatto che alla riduzione dell'incidentalità in area extraurbana non corrisponda un risultato positivo relativamente alle aree urbane. Per quanto concerne le città, non si è ancora avviata una politica infrastrutturale e di mobilità in grado di favorire la riduzione dell'uso del mezzo privato; anzi, a fronte delle difficoltà connesse alla congestione del traffico, si è diffuso sempre più l'utilizzo di veicoli a due ruote motore, anche tra la popolazione di oltre 30 anni.

Per la pericolosità delle aree urbane, il CNEL ritiene che le politiche da adottare al riguardo debbano focalizzarsi su almeno cinque tipologie di intervento:

- quella del controllo, dissuasione, sanzione (subordinandola logicamente a un potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico);
- quella mirata a favorire l'uso del mezzo pubblico, l'aumento delle aree pedonali e/o a traffico limitato e analoghi strumenti;
- quella concernente la qualificazione e manutenzione del sistema viario urbano;
- quella della formazione della cultura della sicurezza;
- quella della ricerca, come già avviene in Europa, dove si sono sviluppati nuovi metodi e strumenti di valutazione.

In particolare, il CNEL rileva lo stato di degrado in cui è tenuta la rete viaria urbana, intendendo con questo non solo il deterioramento del manto stradale, ma anche il cattivo stato della segnaletica verticale e orizzontale. La manutenzione di entrambi è certamente costosa per le amministrazioni, ma altrettanto certamente meno onerosa del costo umano ed economico legato alla perdita di vite umane.

A questo riguardo, appare opportuno ricordare che il 19 novembre 2008, il Parlamento europeo ha adottato la direttiva “*sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture*”, che individua, quale nuovo spazio in cui ricercare significativi miglioramenti della sicurezza stradale, “*la gestione*” delle infrastrutture in termini di sicurezza.³

Le implicazioni di tale provvedimento sono sicuramente notevoli non solo nel settore specifico della sicurezza stradale, ma, in generale, nei diversi ambiti di *programmazione, progettazione, gestione del sistema infrastrutturale*.

³ Per la rete stradale transeuropea, la direttiva prescrive una serie di attività, tra cui:

- la “*valutazione di impatto sulla sicurezza stradale*” per tutti i progetti di infrastrutture, sia di nuova realizzazione, che di modifica e adeguamento della rete esistente;
- la “*realizzazione di controlli*”, da parte di soggetti qualificati, che verifichino, nelle diverse fasi della progettazione, gli aspetti che possono rivelarsi critici per la sicurezza;
- la “*classificazione e la gestione della rete stradale esistente*”, individuando i tratti caratterizzati da elevati livelli di incidentalità e le condizioni di rischio sulla base di valutazioni con cadenza almeno triennale;
- le “*ispezioni di sicurezza*”, realizzate dall’organo competente sulla viabilità esistente e atte a individuare tratti critici e condizioni di rischio localizzate.

La direttiva 2008/96/CE, pur rivolgendosi con carattere di cogenza alla rete TEN-T (in Italia circa 8700 km di rete autostradale e statale), auspica meccanismi chiari di indipendenza tra i soggetti che gestiscono e programmano interventi di miglioramento della sicurezza stradale e quelli che dovranno verificare gli effetti delle scelte di programmazione e realizzazione degli interventi di miglioramento della sicurezza stradale. In questa ottica, Il CNEL auspica una forte sottolineatura del concetto di indipendenza e di netta separazione tra i soggetti:

- che analizzano e individuano le strategie di intervento (es: redazione dei Piani);
- che programmano gli interventi e la distribuzione delle risorse (programmi di attuazione e bandi di cofinanziamento);
- che progettano e realizzano interventi sul territorio e nei diversi ambiti di sicurezza stradale (Stato e Enti Locali);
- e, infine, quelli deputati alla verifica dei risultati e al monitoraggio degli effetti in via preventiva (*Safety Auditor*) e in fase di esercizio (*Safety Inspector*).

Peraltro, la direttiva auspica che entro il 2011 ogni Paese della Comunità costituisca appositi elenchi di soggetti indipendenti abilitati a tali verifiche con una certificazione e formazione continuativa nel tempo delle competenze (esperienze) e del mantenimento dei requisiti di indipendenza.

La creazione di un sistema infrastrutturale stradale armonizzato, tanto a livello nazionale che comunitario, andrebbe sicuramente nella direzione di creare le condizioni necessarie a rendere gli interventi più efficienti e meno costosi. Il catasto stradale, peraltro previsto dall'art. 16 del Nuovo Codice della Strada, appare essere strumento indispensabile per il controllo delle infrastrutture viarie e utile a garantirne il monitoraggio, in presenza della citata armonizzazione che gli Enti locali al momento non sembrano aver ancora assunto. Il catasto della segnaletica stradale, associato al primo, darebbe ulteriori garanzie all'utenza della strada, salvaguardandola dai rischi insiti in una segnaletica obsoleta, carente o mal posizionata.

Sempre con riferimento ai principali assunti della direttiva europea, recentemente approvata, il Cnel sottolinea l'opportunità di dare maggiore enfasi alla qualità costruttiva delle infrastrutture stradali, agendo sia sulla certificazione e sui collaudi - soprattutto dei materiali - sia sulla regolamentazione delle tecniche di costruzione, sia infine sulla qualificazione delle imprese.

In quest'ottica, i richiami del Programma di azione per la sicurezza stradale della Commissione europea e quelli del Piano nazionale della sicurezza stradale (PNSS) sulla "concertazione interistituzionale" e sul "partenariato pubblico-privato" nonché il richiamo della recente Direttiva non appaiono solo generiche indicazioni, ma sono condizione necessaria al raggiungimento dei risultati. In questo contesto, il CNEL ribadisce l'auspicio che il governo italiano cofinanzi le ricerche proposte dall'Unione europea per aumentare l'integrazione tra le politiche italiane ed europee per la sicurezza stradale.

In particolare il CNEL sottolinea la gravità dell'aumento della scelta modale delle due ruote; negli anni tra il 2003 e il 2007 i morti a causa delle due ruote motorizzate sono cresciuti del 13%. Nel riconoscere che

la disincentivazione di questa scelta è possibile soltanto se si interviene su più fronti, il CNEL insiste sulla necessità che siano attivati strumenti formativi e di dissuasione alle infrazioni e ai comportamenti a rischio, consoni a questi veicoli.

- III. Occorre aumentare risorse e mezzi a sostegno di azioni di controllo e repressione allo scopo di migliorare l'efficacia dell'azione delle polizie stradali e degli interventi sanzionatori. In particolare, appare evidente che molto resta da fare sul versante dei controlli - la cui densità è troppo bassa per avere effetti di dissuasione da comportamenti trasgressivi – e delle sanzioni, per le quali deve essere migliorata la certezza, la tempestività e l'adeguatezza. Talvolta, infatti, esse appaiono sproporzionate nell'entità rispetto ai redditi medi da lavoro, con l'aggravante di un abuso dello strumento sanzionatorio per finalità diverse rispetto alla sicurezza stradale, in particolare da parte di alcune municipalità. Il sistema sanzionatorio deve, inoltre, essere reso certo nell'applicazione, senza inversione dell'onere della prova in danno dei cittadini. Nelle aree urbane, in particolare, va posta specifica attenzione alle esigenze infrastrutturali e di mobilità degli utenti deboli, i pedoni, ciclisti e conducenti di ciclomotori. Per questi comparti di mobilità bisogna definire nuove regole che garantiscano una maggiore tutela, curare diversamente gli spazi viari, creare percorsi con minori conflitti e più bassi tassi di rischio.
- IV. Sempre a proposito delle aree urbane, già nella precedente Relazione e nel precedente parere del CNEL, si segnalava l'opportunità di “una mobilità sostenibile e sicura (che) deve essere vista da ogni persona come un sistema in cui ci si muove con mezzi adeguati alla situazione e deve essere pianificata dagli enti responsabili in un'ottica di facile intermodalità e di separazione dei flussi di traffico”. E' sotto gli occhi di tutti il fatto che ben poco in questi quattro anni è stato realizzato in questa direzione e che il modello dominante rimane l'uso del mezzo privato,

salvo interventi di blocco del traffico in situazione di emergenza ambientale che, però, non possono rappresentare una soluzione strutturale. D'altra parte, l'assenza di una politica continuativa e mirata su questo fronte costituisce fonte di rischio sempre maggiore per quanto riguarda l'utenza debole (pedoni, diversamente abili, ciclisti e anche guidatori di ciclomotori) che sono insieme causa e vittime di incidenti urbani.

- V. Per quanto riguarda le condizioni di rischio insite nei percorsi casa-lavoro e nella mobilità sul lavoro, è ormai da tutti riconosciuto che circa il 50% delle vittime sul lavoro è imputabile a incidenti stradali, campo che esula, in larga misura, dalla normativa sulla sicurezza sul lavoro e che, quindi, va contrastato con interventi specifici nell'ambito della sicurezza stradale, incentivando e premiando la realizzazione di progetti pilota di rilevanza strategica da diffondere come buone prassi.
- VI. Appare necessario prevedere il completo finanziamento del PNSS. Nel triennio 2004-2006, come si evince dalla stessa Relazione, non essendoci stato alcuno stanziamento, il bilancio del Piano è in rosso di 1.265 milioni di euro, cui vanno sommati quelli del triennio successivo pari a 1.524 milioni di euro. Ciò colloca l'Italia ampiamente al di sotto della media dei Paesi europei, costituisce un grave *handicap* per il proseguimento dell'azione di miglioramento dello stato della sicurezza stradale nazionale e, ovviamente, non colma il vuoto di ricerca rispetto al resto dell'Europa. Il risultato di questo divario di priorità è testimoniato dal confronto tra i tassi di mortalità nazionali dei Paesi della UE15, puntualmente esaminato dalla IV Relazione. In particolare la Spagna, che dal 1980 aveva sempre registrato tassi di mortalità molto più alti di quelli italiani, nel 2006 scavalca l'Italia e continua ad avere un tasso di mortalità più basso del nostro Paese anche nel 2007.
- VII. Infine, facendo propri i richiami del Programma di azione per la sicurezza stradale della Commissione europea e quelli del Piano

nazionale della sicurezza stradale sulla “concertazione interistituzionale” e sul “partenariato pubblico-privato”, il CNEL ribadisce l’opportunità che, recependo la Relazione, il Parlamento:

- si adoperi per il reperimento delle risorse necessarie per l’attuazione del Piano (ivi compresa la necessaria azione di monitoraggio);
- promuova il miglioramento della sicurezza stradale, soprattutto attraverso indirizzi e incentivi alle Amministrazioni locali, che hanno la responsabilità diretta della sicurezza stradale;
- impegni il Governo ad una più ampia azione di coordinamento e supporto nei confronti delle Regioni, delle Province e dei Comuni;
- stimoli le Amministrazioni pubbliche e private a una maggiore consapevolezza dell’importanza della sicurezza stradale.

In questo quadro, il CNEL ribadisce l’invito a un tempestivo aggiornamento della IV Relazione, alla elaborazione della V Relazione e a una puntuale e costante verifica dell’efficacia delle misure di sicurezza stradale attuate.

VIII. Il CNEL si adopererà sia direttamente, attraverso i suoi organismi, per individuare eventuali migliori strumenti di intervento, sia attraverso la Consulta nazionale della sicurezza stradale, di cui è parte integrante, che ha collaborato alla fase istruttoria della stessa Relazione. La Consulta, infatti, continuerà - attraverso incontri, seminari di approfondimento, sessioni plenarie - a promuovere l’accordo fra i diversi livelli di governo e le rappresentanze degli operatori del settore e della società civile, a elaborare proposte condivise per il miglioramento della capacità di governo della sicurezza stradale e a diffondere e consolidare una cultura diversa, rispettosa, prima ancora che degli obblighi sanzionati, dei propri doveri e dei propri diritti.

Il CNEL, nello stesso tempo, chiede al Parlamento una valutazione critica della struttura istituzionale che deve presiedere il buon successo delle politiche per la sicurezza stradale.

Allo stato, l'unico organismo attivo e capace di intervenire è la Consulta nazionale della sicurezza stradale alla quale partecipano tutte le componenti economiche, sociali, scientifiche, istituzionali interessate. L'ampiezza delle tematiche e la complessità delle questioni da affrontare stimolano l'esigenza di dare più organicità e autonomia sia alle rappresentanze dei portatori d'interesse, sia ai ricercatori scientifici, sia ai decisori politici come, tra l'altro, è previsto dal PNSS. Questa esigenza, per essere resa operativa, ha bisogno di una nuova validazione parlamentare ed è questa l'indicazione che il CNEL sollecita con la massima urgenza.