

Italia in ritardo sulla sicurezza

Il Sole - 24 Ore
lunedì 14 maggio 2007
inserto "Affari privati", pag. VII

Roberto Rasia dal Polo

La recente Settimana mondiale della Sicurezza stradale indetta dall'Onu ha suscitato grande interesse anche nel nostro Paese. Ogni Stato aderente all'iniziativa ha identificato una "focal person" responsabile dell'organizzazione degli eventi legati alla sicurezza stradale. Per l'Italia la scelta è caduta su Andrea Costanzo, docente di Ortopedia e Traumatologia all'Università "La Sapienza" di Roma e presidente della Socitras (Società italiana Traumatologia della Strada, www.socitras.org), nonché autore di più di 250 pubblicazioni scientifiche.

Professore, qual è stato il senso della Settimana?

Richiamare l'attenzione di cittadini e Governi sul tema dell'incidentalità stradale. Che ogni anno nel mondo provoca circa 1,2 milioni di vittime e milioni di feriti, arrivando a pesare fino al 2-3% sul Pil di ogni nazione.

Quanto è grave il fenomeno nel nostro Paese?

In Italia ogni anno perdono la vita più di 5mila persone, mentre i feriti sono più di 315mila. Come se ogni anno una località di medie dimensioni venisse cancellata dalla faccia della terra. Ancora più assurdo è che più di mille vittime abbiano meno di 24 anni. Per questo la Settimana della Sicurezza stradale si è focalizzata sui più giovani.

Cosa si può fare concretamente in Italia?

L'Unione europea ha imposto a tutti gli Stati membri il cosiddetto "Obiettivo 2010": dimezzare entro quell'anno, rispetto al 2001, i morti sulle strade. Questo ci impone, quindi, di arrivare al 2010 a 3.341 morti. Riuscirci sarebbe un successo, ma il traguardo mi sembra molto lontano.

Però se nel 2001 i morti sono stati 6.682 e l'ultimo dato utile ne registra 5.426, il trend sembra in discesa.

Anche la raccolta e la gestione puntuale dei dati relativi all'incidentalità stradale è un problema spinoso. Gli ultimi dati disponibili risalgono al 2005, e sono ancora provvisori. Comunque, se dal 2003 i morti diminuiscono è dovuto anche all'inasprimento delle sanzioni, alla patente a punti, ai maggiori controlli sull'uso della cintura di sicurezza e del casco, al rinnovo del parco circolante. Anche i gestori di strade e autostrade stanno investendo, ma rimane ancora molto da fare.

Chi si sta comportando me-



Traumatologo. Il prof. Costanzo

«Per il nostro Paese il traguardo Ue di dimezzare nel 2010 le vittime della strada appare molto lontano»

glio di noi a livello europeo?

In Francia, nello stesso periodo, la diminuzione dei morti è stata doppia rispetto all'Italia, ma anche Svezia, Paesi Bassi e Portogallo si sono comportati bene. Se proseguono su questa linea, centreranno l'obiettivo 2010.

Cosa impedisce all'Italia di ottenere risultati analoghi?

In primo luogo, la scarsa qualità media dell'insegnamento nelle autoscuole, che non si occupa di diffondere una "cultura della sicurezza". Che invece, come è stato autorevolmente ribadito da più parti anche al recente Salone internazionale della Sicurezza stradale di Riva del Garda, è il cuore del problema. In secondo luogo, gli scarsi investimenti in sicurezza. Poi l'elevato numero di veicoli a due ruote, utili per il traffico ma pericolosi. Infine, occorre perseguire l'aumento dei controlli e la certezza della pena. In Francia si eseguono quattro milioni di controlli alcolemici all'anno. In Italia solo 250 mila!

Insomma, in Italia ci sono solo ombre o anche buone notizie?

Essere pessimisti non serve. Gli italiani si sono dimostrati interessati al problema anche durante la Settimana mondiale, organizzando più di 50 eventi e ricevuto i complimenti dell'Oms, mentre Francia, Germania o Austria si sono fermati a cinque o sei. Ma ora la parola passa a politici e amministratori, senza i quali tutti questi ragionamenti non saranno che buoni propositi.

info@robertorasia.com