Lavorando nel mondo delle concessionarie, vedo la sicurezza come una realtà presente e tangibile nel quotidiano dei miei colleghi. Ogni giorno le persone sono impegnate per la sorveglianza del traffico, per interventi d'urgenza, per la protezione dei veicoli fermi su strada, per l'attivazione delle catene di controllo-comando e informazione, per la gestione del traffico, delle emergenze e per programmare tutte le attività che ho elencato. E sin qui ho parlato solo dell'esercizio, poi c'è tutto il lavoro di prevenzione e miglioramento: ispezione delle opere, progettazione, lavori di manutenzione, miglioramento e potenziamento della rete. Non vi è dubbio che nel mondo delle strade, come in tutte le attività umane, possono esserci errori, pressapochismi, se non addirittura distorsioni. Per fortuna, questa è poca parte della mia esperienza personale: per lo più vedo persone, a partire dalle maestranze, che eseguono con serietà e senso del dovere i propri compiti.
Spesso lamentiamo che la "società civile" sta perdendo di vista i propri valori fondanti. Temo purtroppo che in questo luogo comune ci sia un po' di vero, anche se magari solo una venatura: la parcellizzazione della nostra azione, il continuo e distonico stimolo verso mille direzioni, soprattutto le paure e le passioni personali, le congiunture sfavorevoli ci distraggono e ci offrono una visione astigmatica della realtà, ma soprattutto scindono l'azione concreta dal suo valore ideale: difficilmente colui che sventola una bandiera per proteggere il traffico fermo in autostrada vedrà nella propria attività *anche* una concreta attuazione del diritto costituzionale alla vita. Difficilmente colui che sviluppa un progetto stradale o ne redige una contabilità dei lavori avrà *anche* l'orgoglio di sentirsi il tutore del diritto alla mobilità. Magari non ci pensano, ma è proprio a questo che le norme, le procedure e le prassi li portano (o dovrebbero portarli ad essere). La loro professionalità, l'organizzazione aziendale e quella dello Stato dovrebbero poi metterci quanto manca per avere un'azione collettiva efficace a rendere, per quanto possibile, il sistema stradale una macchina che macina sassi, bitume e risorse economiche per produrre diritti: alla mobilità, alla salute e al benessere, promuovendo lo sviluppo sociale ed economico.

Lo spread della sicurezza stradale

Fatta questa premessa sui professionisti della strada, passiamo al fattore umano che della sicurezza stradale esprime il nerbo. E io mi chiedo: se non pensano in termini ideali coloro che tutto il giorno si occupano di mobilità e sicurezza delle strade, ma perché mai la famosa casalinga di Voghera dovrebbe pensare al diritto alla vita quando rischia di uccidere la sua bambina che gira senza cinture nei sedili posteriori? E perché mai il calzolaio di Vigevano dovrebbe evitare di sfruttare la grande massa del suo veicolo per guadagnarsi strada tra i pedoni, fermi e intimoriti al margine dell'attraversamento? E perché mai la parrucchiera di Battipaglia dovrebbe esercitarsi nell'autocontrollo, lasciando in borsa il telefono?
Effettivamente sarebbe bello che la nostra cultura e la nostra educazione civica ci portassero, per via ideale, a un risultato virtuoso, ma non è così: noi tutti ci limitiamo a osservare e assimilare quel che fanno gli altri, adeguando i nostri comportamenti a standard di "accettabilità sociale". Questa è la ragione per cui osservando quelli vicino a noi, abbiamo poi uno "*spread*" territoriale nei comportamenti. Anche un indomito sostenitore del nostro Paese, come lo scrivente, non può non ammettere che è più frequente incontrare a Bergamo qualcuno senza cintura, piuttosto che a Londra. Non ci credete? È proprio di questi giorni la pubblicazione del rapporto che ci permette di osservare, in presa diretta, il comportamento dei sudditi di sua Maestà: il 98,2% dei guidatori indossava correttamente le cinture di sicurezza. La percentuale scende (al comunque ragguardevole) 96,7% se si osservano i passeggeri che stanno sul sedile anteriore e scende ancora al 90,6% dei passeggeri che stanno nel sedile posteriore. Chapeau. Si tratta indubbiamente di un risultato notevole, anche meglio delle osservazioni pubblicate un paio di mesi fa a cura delle Autorità svizzere (94% per i guidatori e 93% per i passeggeri). Penso che sia abbastanza noto il fatto che gli inglesi sono piuttosto inclini a seguire le regole del vivere comune: avete mai visto la fila per l'autobus a Londra? Chi non è rimasto ammirato nel vedere personaggi singolari, o apparentemente ribelli, fare diligentemente la coda? Ebbene è proprio nel rispetto di regole banali che poi si misura quello *spread* che leggiamo sulle tristi statistiche della strada (...che poi si riverberano anche in altre statistiche, tra cui proprio quelle economiche).
L'Italia ha un'eccellente prestazione di sicurezza stradale, se la guardiamo a livello planetario, ma abbiamo molta...molta strada ancora da fare per raggiungere alcune eccellenze del vecchio continente, tra cui proprio i dati del Regno Unito. Qualche mese fa, l'uso delle cinture di sicurezza era stato oggetto di dibattito nel corso del Convegno Nazionale Stradale AIPCR. Molti i dati e le considerazioni emerse in quella sede. I numeri dell'Italia erano decisamente meno incoraggianti di quelli inglesi visto che, secondo l'ultima statistica MIT-ISS, quasi il 40% degli italiani (e il 60% al Sud) non usavano le cinture. Il dato dei sedili posteriori non lo cito, per amor di patria. Vi ricordate quanto i 5 punti di spread sul "Bund" hanno suscitato le nostre paure e le nostre reazioni a tutela dell'economia? Cosa sapremo fare, noi tutti, per una cinquantina di punti di spread sulle cinture?

Roberto Arditi
Direttore Relazioni Scientifiche
SINA (Gruppo ASTM-SIAS)