

IL VALORE QUOTIDIANO DELLA VITA

Giovedì 27 agosto 2009, ore: 11.15 Sala Neri

In collaborazione con la **Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale** e il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**. Partecipano: **Gianni Alemanno**, Sindaco di Roma; **Sergio Dondolini**, Direttore Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; S. Ecc. Mons. **Luigi Negri**, Vescovo di San Marino-Montefeltro; **Sandro Salvati**, Presidente Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale. Introduce **Maria Leitner**, Giornalista e Condutrice *TG2 Motori*.

MARIA LEITNER:

Buon giorno a tutti voi e grazie per essere venuti. Oggi parleremo di incidentalità stradale e di come cercare di risolvere questo problema che ormai è diventato una guerra sulle strade ed è più di una guerra. Vi presento subito i relatori di questo nostro incontro che sono il sindaco di Roma Gianni Alemanno, il presidente della fondazione Ania Sandro Salvati, l'ingegnere Sergio Dondolini che è il direttore generale per la sicurezza stradale per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e Monsignor Luigi Negri Vescovo di San Marino. Prima di passare la parola ai relatori volevo dirvi un attimo quello che è il problema sulle strade. I dati del 2007 riportano che ci sono stati 5131 morti sulle strade, questo dice che è un problema enorme ed è una reale guerra, e la cosa che è davvero incredibile è che nella gente, ma non solo nei giovani, perché noi molto spesso diamo la colpa ai giovani, non c'è la reale percezione di questo dramma, che è un vero dramma. Molta responsabilità, io lo dico anche da giornalista, penso che sia anche della comunicazione e di comunica, quindi della stampa, dei media, molta responsabilità è anche da parte delle famiglie, dovuta alle famiglie. Lei è d'accordo dottor Salvati?

SANDRO SALVATI:

Innanzitutto buon giorno, e grazie del vostro tempo. Lei ha posto una domanda (io preferisco parlare in piedi perché mi muovo meglio), lei ha posto un tema centrale che è quello, diciamo in un altro modo, che è quello della consapevolezza sociale e individuale di un certo tipo di diritti, doveri e responsabilità. Quindi, pur cercando di rispettare i tempi, io vorrei ampliare con questa platea un po' i termini del problema. Io sono già stato al Meeting e resto sempre molto ammirato e devo dire veramente entusiasta dell'atmosfera che si respira in questo luogo; e in particolare credo che quest'anno, per il titolo del Meeting e che per quello che ho visto dai media essere stato il suo svolgimento, non si può che essere positivi quando, almeno una volta all'anno in questo paese, famiglie, giovani, molti giovanissimi, le istituzioni, leader opinion si radunano per riflettere sui temi più importanti della nostra società e del momento che viviamo. Il tema della sicurezza stradale, mi fa molto piacere la numerosità dei partecipanti, è un tema che va riportato nel suo giusto contesto. Troppo spesso, e questo è uno dei problemi, noi abbiamo verso il problema degli incidenti stradali quello che io chiamo una informazione anestetizzata, una consapevolezza anestetizzata. Ecco, io vi dici subito che in qualche passaggio, trattando il tema, sarò molto duro e crudo, chiedo scusa in anticipo, spero di non turbare nessuno, ma non voglio fare sociologismi da talk show televisivi, dove si parla sul nulla e nulla si conclude. Proprio nello spirito del Meeting, io vorrei contemporaneamente trattare il tema nei suoi aspetti, come posso dire, statistici, operativi, se vogliamo anche dell'atteggiamento delle istituzioni verso il tema della sicurezza stradale, che spesso leggete anche sui giornali; ma dall'altra parte anche cercando di contestualizzarlo, proprio perché siamo qui a Rimini, contestualizzarlo in quello che è la dimensione sociale, la

dimensione dei valori religiosi, dei valori cristiani e del rapporto che è fondante di una società, il rapporto tra gli individui. Per evitare equivoci, vi dico subito, avvalendomi di una citazione importante, qual è il mio approccio al tema. Molti di voi ricorderanno un celebre verso di John Donne, un poeta religioso inglese del 1600, che ha poi dato il titolo a un celebre libro di Hemingway. Più o meno Donne diceva: nessuno di noi è un'isola, tutti quanti facciamo parte della torre dell'umanità, per cui ogni morte ci diminuisce, quindi "per chi suona la campana? Essa suona per te". Ecco scusate questa premessa, ma oltre 5100 morti e un milione di feriti sono costi umani inenarrabili, d'altra parte gli incidenti stradali, dati Aci Censis, costano alla collettività, al paese cioè a tutti quanti noi, oltre 30 miliardi, che sono 2 punti di Pil. Qui nei giorni scorsi si è parlato di crisi, si è parlato di ripresa, si è parlato di economia, di finanza, oltre che di valori. Questi sono i termini di grandezza del problema verso il quale purtroppo abbiamo una sensibilità che è ancora incoerente. E tanto per essere ancora più crudo, secondo le statistiche, è come se ogni 10 anni per i morti sulle strade, strappassimo via dalla carta geografica del paese una cittadina come Pordenone o Avellino. Volete qualche altro dato per capire di cosa stiamo parlando? Spero di non essere interpretato male, i vescovi giustamente hanno detto che il tema, che non voglio minimamente affrontare anche se sono d'accordo con loro, che il tema dei 73 eritrei scomparsi in mare è una strage e una offesa all'umanità. Ebbene cinque giorni, cinque giorni di morti sulle strade sono circa 70 vittime che scompaiono; allora io vi dico che questa non è solo una strage, è una strage stupida, insensata ed è una offesa all'umanità, sulla quale abbiamo tutti il dovere di fare qualcosa di più. Ecco, proprio per contestualizzare il tema, citando sì statistiche ma facendo capire il problema che abbiamo davanti, volevo citare due passaggi di due encicliche. La prima è la *Caritas in Veritate* di Sua Santità Benedetto XVI, che parlando della crisi termina con una frase che mi è piaciuta molto ed è molto bella: "la crisi obbliga a riprogettare il nostro cammino e darci nuove regole e a trovare nuove forme d'impegno, a puntare sulle esperienze positive e a rigettare quelle negative, la crisi diventa così occasione di discernimento e di nuova progettualità". Su cosa? Sui problemi che oggi colpiscono i sistemi sociali, i sistemi economici, le collettività. E la seconda è una citazione di don Sturzo nella *Centesimus annus* di Giovanni Paolo II, che mi pare molto pregnante e in anticipo sui tempi riguardo ad alcuni dei temi che stiamo trattando. Diceva don Sturzo: "compito dello stato è quello di sorvegliare e guidare l'esercizio dei diritti umani nel servizio economico. In questo campo tuttavia la prima responsabilità non appartiene allo stato ma bensì ai singoli e ai diversi gruppi e associazioni di cui si compone la società". Allora vedete, dal mio punto di vista dobbiamo smetterla di trattare il tema della sicurezza stradale e degli incidenti stradali nella maniera routinaria nella quale vengono trattati, per renderci conto che sono una delle dimensioni problematiche più importanti della nostra società. Ripeto, più di 5100 morti, di cui 1700 giovani e giovanissimi, un milione di feriti con 30 miliardi di Pil sono un problema sociale forte e crudo. E' chiaro che molto succede per tutta una serie di fatti ma alla radice di questo, oltre al mancato rispetto delle regole, c'è il fatto che la vita umana purtroppo oggi riceve da parte di troppi una considerazione praticamente inesistente. Chi si mette alla guida in condizioni alterate per droga o altro, non riflette minimamente che quelle condizioni possono essere causa di una tragedia e di lutti per sé o per altri. Noi ci troviamo a combattere questo fenomeno contemporaneamente su due lati, il primo è quello delle ragioni profonde, delle dinamiche profonde della società, da dove derivano certi scompensi, da dove derivano certi comportamenti, dall'altro lato dobbiamo essere molto pragmatici e quindi c'è tutto il problema delle regole, delle norme, della sanzioni, dei controlli sui comportamenti. Alcuni dei disvalori, e ne parlo volentieri in questo ambiente, alcuni dei disvalori che oggi sono tipici della nostra società, rappresentano dei trend inquietanti. Pensiamo ai nostri giovani e ai nostri giovanissimi e ripeto ancora, oltre 1700 morti sono giovani e giovanissimi in paese che ha un tasso demografico, un tasso di

invecchiamento demografico continuamente in crescita. Sapete bene che c'è il problema dello sballo, oggi si beve per sballare e non per divertirsi e sotto questo profilo il fenomeno è segnalato ma va considerato un fenomeno estremamente inquietante. Certamente le radici sociali sono profonde e difficili da curare, ma dall'altra parte dobbiamo anche pensare che occorre mettervi un freno. Noi siamo portatori di un principio che è quello, e mi dispiace di usare una espressione un po' abusata, che è quello della tolleranza zero: chi beve non guida, chi guida non beve, questo proprio per salvaguardare i tanti giovani che ormai il sabato e la domenica vanno in discoteca. Sotto un altro profilo il tema degli incidenti stradali riguarda regole di comportamento più ampie. Sono ignorate molto spesso le caratteristiche e le dinamiche del viaggiare, molto spesso sono ignorate quelle che sono le norme a presidio, quelle che sono le norme quelle traffico, le norme del codice della strada e su questo, riprendendo un po' lo spunto della nostra dottoressa Leitner, occorre puntare molto di più su una attività di prevenzione. Io alla fine del mio breve intervento, spero, vi porto cinque riflessioni, cinque proposte, cinque filoni progettuali sui quali come fondazione stiamo già da tempo lavorando con le istituzioni, compreso per esempio il sindaco di Roma. Alla base però va ricordato che noi stiamo parlando di autovelox, non stiamo parlando di multe, non stiamo parlando di pneumatici, noi stiamo parlando di un diritto moderno, delle società moderne. Il diritto alla mobilità è un diritto delle società moderne, è l'espressione, è una delle espressioni più forti di quella che è la modernità nei suoi aspetti positivi e nei suoi aspetti negativi. Allora sotto questo profilo ed è per questo che ne parlo volentieri a Rimini, va ricordato, e qui consentitemi di citare ancora il Papa nella sua enciclica, "che troppo spesso l'exasperazione dei diritti sfocia nella dimenticanza dei doveri". Io devo sapere che il mio diritto a guidare è fatto in un certo modo anche di norme e regole e in violazione di queste, deve fermarsi di fronte al diritti di un mio cittadino, di un mio concittadino, di un mio simile, di un'altra persona, di fronte al suo diritto a non essere vittima dei mie i comportamenti scorretti o anche solo avventurosi. Questa è una riflessione che dovrebbe guidare, e ne parlerò tra un attimo, le attività collettive che partono dalle famiglie, dalle istituzioni, che partono anche dalla chiesa. Una attività collettiva che ponga in primo piano il problema della sicurezza stradale, come espressione di valori, come espressione di diritti e di doveri. Ciascuno di noi quando si mette alla guida di una autovettura ignora il dato statistico. Come voi anch'io ho alcuni amici ancora oggi nel 2009, che hanno paura di salire su un aereo: dovremmo essere terrorizzati, in termini statistici, di allacciare la cintura di sicurezza di una autovettura, perché in termini di probabilità è molto più grave questo rischio che non quello di salire su un aereo. Quindi le 5 proposte che io mi permetto di sottoporre alla vostra attenzione, per affrontare in maniera coerente questo dramma, questa tragedia immane della sicurezza stradale, sono questi: mobilitare le migliori energie di sistema per passare da una consapevolezza scarsa e anestetizzata ad una piena. Discutevo tempo fa con una giornalista del giornale radio che mi diceva che i media si occupano di questo, nel momento in cui ci sono 5 giovani che la domenica o il sabato notte vanno fuori strada e muoiono tutti insieme, ma se ne muore uno a Bolzano, uno a Roma, uno a Firenze, uno a Napoli uno, a Palermo non c'è nemmeno un rigo nella cronaca locale.

MARIA LEITNER:

La interrompo presidente, perché un po', negli ultimi anni, la situazione della comunicazione è lievemente migliorata rispetto a una decina di anni fa. Si può fare molto di più nel senso che si può fare molto di più non solo come informazione, non solo quando accadono degli incidenti drammatici, perché ovviamente sono notizie di cronaca che ovviamente diamo, si può fare molto di più per quanto riguarda l'educazione stradale. Oggi abbiamo delle macchine, la tecnologia e l'ingegno dell'uomo è fantastico, abbiamo delle macchine con tutti i sistemi di sicurezza possibili e immaginabili, abbiamo il controllo della

trazione e della stabilità, ma è sempre l'uomo che guida. Se l'uomo va contro le leggi della fisica nulla può fare la tecnologia e questo lo si vede sempre, non si può andare contro le leggi della fisica del mondo, per questo è importante l'educare a che cosa si guida, perché si ha sempre un mezzo in mano, un mezzo che originariamente ci ha dato la libertà, la libertà di muoverci ed quella che ci potrà dare ancora se la mobilità verrà migliorata nelle città in generale e in tutte le nazioni, ma è un mezzo che può procurare morte. E' questa la percezione che la gente non ha, e probabilmente nemmeno gli adulti. Ricordatevi però che i figli, i bambini imparano presto e subito molto. Io non ho mai visto il figlio di un pilota non mettersi le cinture, non ho mai visto il figlio di un pilota non mettersi il casco, perché lo vedo fare dal papà, e vedendo il padre gli viene come una azione naturale. Quindi una grossa responsabilità è sì della comunicazione dei media ma anche delle famiglie soprattutto. L'educazione sotto questo punto di vista è fondamentale e voi avete fatto come ha fatto il Ministero dei Trasporti delle campagne stampa e delle campagne sulla sicurezza stradale che stanno partendo e che sono partite e che dureranno nel tempo e che sono un inizio, secondo me, del modo di poter educare.

SANDRO SALVATI:

Certo, riassumendo: 1) stabilire nel paese una coerente cultura della prevenzione e del controllo. Faccio un esempio che è andato sulle pagine dei giornali: gli svizzeri in Italia guidano a 190 all'ora, perché il contesto paese gli fa percepire che si possono infrangere le regole; gli italiani che guidano a 190 all'ora in Italia, quando varcano la frontiera a Chiasso cominciano a rispettare le regole, quasi sempre. Quindi cultura della prevenzione e del controllo. 2) Secondo aspetto: passare dall'annuncio degli aspetti drammatici dei provvedimenti del momento a una progettualità coerente e duratura nel tempo, parlando quindi di prevenzione e quindi di educazione dei giovani e dei giovanissimi e non solo di loro. 3) Terza linea progettuale e questo è molto importante nel nostro paese perché in ordine sparso ciascuno ha la sua iniziativa, lodevole per carità, ma frazionata. Bisogna invece passare a un grande gioco di squadra. Per esempio, come fondazione, noi abbiamo avviato tutta una serie di rapporti di lavori e di filoni progettuali, stabilendo dei protocolli con la città simbolo, come Roma, che ha, in quanto capitale di dimensioni europee, un portato di pedagogia sulla sicurezza e di comunicazione estremamente importante. Noi siamo convinti, insieme al sindaco, di poter fare un grande lavoro, abbiamo firmato un protocollo con il ministero proprio perché riteniamo che qui occorra fare un grande, grande gioco di squadra. Il problema non si risolve con un articolo su un giornale, con un convegno in più, con una dichiarazione in più, si risolve se abbiamo la forza di portare avanti nel tempo la progettualità. 4) Quarto punto: il permissivismo. Parliamoci molto chiaramente, ancora in Italia, ma anche da un sacco di parti, compreso la magistratura, quello che accade tramite l'automobile ha una sorta di sconto sociale. Se un tizio, maneggiando incautamente una pistola, fa partire un colpo e ferisce e uccide un'altra persona, l'approccio è molto diverso, se succede una cosa con un SUV con i rostri, che a 190 all'ora ti tampona in autostrada, è tutto un'altra cosa. Ecco, questo va rimosso, il nostro principio è: chi guida male può ammazzare anche te, contribuisci a farlo cambiare. Quindi per certe cose, tolleranza zero, come del resto è in molti altri paesi. 5) Ultimo aspetto che io giudico il più importante, riguarda una sorta di indifferenza o diciamo di sensibilità molto attenuata, perché sembra quasi che il problema non possa capitare a me. Quando mi chiedono ma perché c'è questa situazione in Italia, la mia risposta in genere è: perché funziona quello che io chiamo lo sciagurato trinomio italiano: primo, tragica fatalità, l'ottanta per cento degli incidenti sono dovuti a comportamenti, il 20 % alle infrastrutture; secondo aspetto del trinomio: tanto a me non capita, è un approccio demenziale, il rischio probabilistico di un incidente automobilistico in una autovettura è il secondo nella lista delle probabilità di rischio; il terzo aspetto: che cosa si può fare? Si può fare e molto.

Pensate che in un paese quasi anarcoide come il nostro, dove le regole non si rispettano, parlo della Francia, in pochi anni i francesi hanno ridotto del 50 % i loro morti sulle strade, attraverso dei progetti sistemici e attraverso un grandissimo lavoro di quadra. Quindi dalla indifferenza a un impegno per il valore. Mi piace concludere in questo modo proprio qua. Il diritto di uno di andare per strada trova un limite nel diritto dell'altro di non diventare una sua vittima. Ecco, questo a mio avviso è il principio fondante di una battaglia contro il dramma degli incidenti stradali, perché sia una battaglia che si possa vincere nel tempo. Grazie per l'attenzione.

MARIA LEITNER:

Ecco, a questo proposito la comunità europea ha dato un traguardo e si è posta un traguardo ambizioso, che è quello diminuire le vittime della strada entro il 2010 del 50%. Qualche cosa si è fatto e l'ingegnere Dondolini, che è il Direttore del Dipartimento della sicurezza stradale del Ministero dei Trasporti, adesso ci farà vedere e ci esporrà dei dati.

SERGIO DONDOLINI:

Buon giorno a tutti e permettetemi di portare innanzitutto i saluti del Ministro Matteoli che non ha potuto partecipare direttamente a questo convegno in quanto ha degli impegni governativi all'estero ma che tuttavia ha ritenuto di assicurare la presenza del ministero proprio per l'importanza che ha questo tema rispetto alle politiche del ministero.

La sicurezza stradale è sicuramente un tema drammatico, come ha ben evidenziato il presidente Salvati, ecco io mi avvarrò del contributo di alcune slide con dei dati, proprio perché in qualche modo dirò alcuni numeri, e quindi è bene che vengano visualizzati. Direi che ove vi fossero ancora dei dubbi, credo che la consapevolezza che sia un dramma sociale e un problema sociale enorme per il nostro paese ce l'abbiamo tutti ma ove vi siano ancora dei dubbi, per dare una idea della dimensione del problema, tenete presente che mediamente i morti degli incidenti stradali sono circa dieci volte più numerosi degli infortuni sul lavoro e questo apre uno spazio, perché il 50% anzi il 52% degli infortuni sul lavoro è poi determinato dagli incidenti stradali. Sono circa 10 volte più numerosi dei morti per atti delittuosi, sono 100 volte maggiori di quelli avvenuti e che avvengono in tutte le altre modalità di trasporto, nave, treno, aereo e questo dà la dimensione. E' dunque un fenomeno che concentra la maggior drammaticità e mortalità rispetto a tutto il panorama nella mobilità, e interessa soprattutto le fasce più giovanili come popolazione e quindi il dramma è ancora più intenso, in quanto sono la prima causa di morte nella fascia fino a 40 anni e sono la prima causa di morte traumatica in assoluto, non solo nel nostro paese ma in tutti i paesi sviluppati. Ecco, cosa è stato fatto e qual è la situazione? Ci siamo trovati in un periodo, che ha caratterizzato gli anni novanta, in cui c'è stata forse una certa distratta rassegnazione, l'incidentalità stradale era un tributo che andava pagato alla mobilità e alla esigenza della mobilità sempre crescente. Abbiamo avuto un aumento del parco circolante nel nostro paese, così come il trasporto è cresciuto sensibilmente in questi ultimi anni, e tutti gli anni novanta sono stati caratterizzati da un periodo alterno di stagnazione e di deterioramento, finché poi agli inizi degli anni 2000 ci si è confrontati e ci si è posto il problema anche a livello di commissione europea. Ci si è accorti che in tutti i paesi sviluppati bisognava cercare di intervenire rispetto a questo dramma terribile rappresentato dall'incidentalità stradale. La curva nera riportata in questo grafico, è l'andamento della mortalità. Siamo passati da 7100 morti nel 2001 ai 5131 del 2007, secondo gli ultimi dati disponibili. Qui si potrebbe aprire anche un discorso importante sulla possibilità di migliorare e rendere più efficace e più tempestivo il sistema della raccolta dei dati nel nostro paese, che diventa un elemento indispensabile della conoscenza del fenomeno e quindi un elemento indispensabile per poter intervenire in modo rapido ed efficace sulla sicurezza stradale. Ancora non abbiamo i dati del 2008, abbiamo fatto delle

stime e forse siamo riusciti a scendere al disotto la soglia dei 5000. Noi riteniamo che ci potrebbe collocare, e questo viene confermato anche dalle prime indiscrezioni dell'Istat, intorno ai 4600/4650/4700 morti. Noi li abbiamo stimati e spero che statisticamente siano 4739. Quindi per la prima volta, forse, nella storia del nostro paese, siamo riusciti a scendere al disotto la soglia dei 5100. Perché abbiamo migliorato? Abbiamo un po' abbandonato le logiche che hanno caratterizzato gli anni novanta e abbiamo iniziato ad approcciare questi temi non solo al ministero ma in sinergia con tutti i soggetti interessati. La sicurezza stradale è una competenza che si articola su tutta una serie di soggetti sia pubblici che privati e ciascuno a modo suo interviene secondo le proprie competenze. E' stato adottato un piano nazionale per la sicurezza stradale, che fissa le linee di intervento per arrivare a una riduzione appunto del 50%. La prima azione che è stata svolta - questo soprattutto ad opera del ministero ma anche di tutte le componenti attive della società - è stata un inasprimento delle pene, non generalizzato ma mirato ai comportamenti a maggiore rischio. C'è stato un grosso sforzo nei controlli su strada e direi anche, e va dato atto a tutti quelli che operano nel settore, un cambiamento della percezione collettiva e quindi una maggiore sensibilità ed informazione nei confronti della sicurezza stradale. Questo miglioramento sarebbe anche confermato dai primi dati parziali nel corso del 2008/2009. Nel 2008 stimiamo che finalmente siamo scesi sotto i 5100 morti e direi che i dati del 2009 sono abbastanza positivi, mi sono sentito appunto anche l'altro giorno con il comandante Sgarla della Polizia Stradale che mi ha dato dei dati abbastanza buoni anche sull'esodo, per cui ci dovremmo attestare intorno 20/22% di riduzione rispetto al primo trimestre 2009 e rispetto al 2008. Tutto questo, evidentemente, ci avvicina e ci fa essere fiduciosi di poter raggiungere o quanto meno di poterci avvicinare all'obiettivo europeo che è rappresentato appunto dal 50% dei 7200 morti del 2001, ovvero 3550 morti, obiettivo che, se avessimo tre anni come abbiamo avuto nel 2007, potremmo riuscire finalmente a centrare. All'interno di queste azioni mi piace ricordare, anche perché sono stati poi toccati dal presidente Salvati, il discorso dei controlli. I controlli sono un aspetto decisamente importante insieme all'educazione stradale. Se l'educazione stradale è un'azione strutturale, che ci porterà a dei risultati in tempi un po' più lunghi, i controlli sono quelli che ci danno la possibilità d'intervenire in modo immediato e quindi su questo il ministero si è mosso ed è stata una scelta fatta. Quindi il ministero negli ultimi due anni ha impiegato una parte delle proprie risorse, congiuntamente con polizia e carabinieri, per avere a disposizione una serie di apparecchiature di controllo, a partire dagli autovelox. Abbiamo acquistato circa il 25% del parco complessivo di etilometri, che fino a quel momento erano disponibili nel paese soltanto nel numero di 2200, e anche dei kit per il controllo delle sostanze stupefacenti. Tutto questo che cosa ha portato? A un incremento deciso dei controlli che, per carità, ancora non sono ai livelli dei paesi più evoluti che fanno 5 6 7 milioni di controlli all'anno, ad esempio, sul tasso alcolemico; noi siamo passati, anche attraverso queste azioni dirette, dai 200.000 controlli sul tasso alcolemico del 2006 al 1.400.000 controlli fatti nel 2007 e quest'anno stiamo viaggiando, nel 2009, con una percentuale di circa il 20% superiore allo scorso anno. Ecco l'importanza dell'aumento dei controlli. Nelle varie opinioni diffuse, il controllo è qualcosa di repressivo, in realtà così non è, perché a fronte appunto di incrementi del 76% di controlli (da 790.000 nel 2007 a 1.200.000 nel 2008), abbiamo avuto un incremento solo dello 0,5% dei casi positivi rilevati. Quindi di fatto l'aumento dei controlli e la visibilità dei controlli ha sicuramente un effetto preventivo. Ha un effetto preventivo perché la gente, l'utente della strada sicuramente, regola i propri comportamenti e quindi si stanno diffondendo dei comportamenti virtuosi, per cui se uno sa che vuole bere, magari si attrezza e prevede che uno della comitiva si metta alla guida e per quella sera rinunci alla bevuta. Ecco, queste sono altre attività, sempre in tema di controllo, che svolge il ministero direttamente insieme alle forze di polizia. Sono quelle effettuate sul mondo dell'autotrasporto, attraverso i 27 centri di

revisione mobili, che possono fare della revisioni complete sui mezzi pesanti dell'autotrasporto. Quindi verifichiamo, insieme alla polizia, oltre a tutti gli aspetti amministrativi dell'autotrasporto anche tutte le caratteristiche dei mezzi, e verifichiamo poi l'idoneità del mezzo alla circolazione e vi dico che spesso abbiamo anche delle sorprese, per cui siamo costretti ad intercettare dei mezzi che non sono in condizioni di circolare. Questa è una attività per cui stiamo spingendo in modo importante e devo dire che stiamo avendo anche degli ottimi risultati. Dicevo, quindi, che l'obiettivo europeo potrebbe essere, cosa impensabile fino a poco tempo fa, un obiettivo a portata di mano, se il 2009 confermerà il trend che abbiamo avuto fino adesso e nel 2010 riusciremo a fare un'azione molto efficace. E direi che, rispetto all'Europa 27, c'è poi la Svizzera e altri paesi che non fanno parte della Commissione europea, abbiamo una posizione leggermente al di sotto della media. Quindi abbiamo una media di riduzione, relativa appunto all'obiettivo europeo di riduzione del 50%, leggermente superiore alla media europea. Questa oggi è del -28%, e noi stiamo leggermente sotto, al di sopra del 30%. Ecco, prima di parlare delle azioni che potrebbero essere in campo e quindi quelle che sono le criticità, non posso farmi sfuggire questa occasione per richiamare che, fra le varie attività del ministero, che sono state messe in campo in materia di sicurezza stradale, è stata lanciata recentemente una campagna sulla sicurezza stradale dal titolo "sulla buona strada" (che richiama appunto questo concetto, cioè, abbiamo fatto, siamo sulla buona strada, stiamo migliorando, dobbiamo fare molto di più) e per la quale appunto abbiamo avuto anche l'adesione di importanti testimonial sia del mondo della sport che del mondo dello spettacolo. È una campagna abbastanza innovativa, direi, perché si caratterizza sia per gli aspetti di comunicazione, sia per la continuità (contrariamente alle campagne che hanno un inizio e una fine in tempi molto brevi, questa campagna prevede un arco temporale di 2 anni, per accompagnare la riforma complessiva del codice che dovrebbe essere, alla ripresa dei lavori parlamentari, presentata dal ministero) e soprattutto si caratterizza come un contenitore all'interno del quale cercare di creare quella massa critica che auspicava il presidente Salvati: cioè di quell'azione sistemica di tutti i soggetti istituzionali, amministrazioni locali, privati, in modo da poter concentrarci, soprattutto in questo periodo che manca da qui al 2010, per cercare di ottimizzare le azioni sulla materia. Ecco, per quanto riguarda le criticità rilevate, questi sono i manifesti, la parte affissioni della nostra campagna: qui c'è la Cagnotto e la Cucinotta.

Quali sono le esigenze e le prospettive per il futuro? Abbiamo un grosso problema, credo, nel panorama generale dell'incidentalità, abbiamo che pedoni, ciclisti, ciclomotori e motociclisti rappresentano circa il 40% del totale della mortalità. Quindi il 50% dei morti sulle nostre strade sono utenti deboli. Di questi, 2519 si concentrano nelle aree urbane. Quindi credo che la sfida di qui ai prossimi anni dovrà essere proprio quelle delle aree urbane: cercare di immaginare degli interventi importanti sulle aree urbane, evidentemente a partire dalla grosse aree urbane, per cercare di intervenire proprio su questo che è uno dei principali aspetti, credo, di preoccupazione e di intervento, che si è rivelato abbastanza impermeabile rispetto a tutte le misure che sono state messe in campo. Addirittura, per la parte motocicli, abbiamo che le 2 ruote, in un quadro generale di diminuzione, è purtroppo un'area di incidentalità che è in crescita, è in crescita nelle aree urbane perché la congestione della nostre città ha determinato una spostamento della mobilità su un veicolo che comunque ha maggiore rischio. Sulla base di stime europea, la percentuale di rischio di veicoli a 2 ruote rispetto alle 4 ruote è circa 18 volte superiore.

MARIA LEITNER:

Quindi gli utenti deboli sono poi pedoni, ciclisti e ciclomotori e soprattutto avvengono nelle aree urbane gli incidenti maggiori. A questo punto io passerei la parola al sindaco per capire, in particolare per la città di Roma, le dimensioni del problema.

GIANNI ALEMANNO:

Beh, innanzitutto deve dire che mio figlio, ha 14 anni, se l'è cavata bene all'esame di terza media e quindi è uno di quei ragazzini che ha preso la macchinetta e si avventura in questa giungla di cemento che purtroppo sono le nostre strade, le nostre città. E questo lo penso perché penso a tutte quelle famiglie, a quelle madri, a quei padri che pensano ai loro figli e proprio guardando a questi dati e al rischio che c'è attorno ai giovani, penso che il primo dato di fondo sia quello di mettere insieme interventi tecnici con interventi sulle persone. Io credo che moltissime cose si debbano fare, qualcosa, anzi molto è già stato detto, qualcosa aggiungerò io dal punto di vista tecnico, ma se non facciamo anche in questo caso un discorso sulla persona, sulla consapevolezza, sulla responsabilità, noi non andiamo molto avanti, non abbiamo sostanzialmente quelle energie quelle forze per cambiare realmente la situazione e cogliere quegli obiettivi che ci siamo dati, cioè di dimezzare il numero degli incidenti. Roma sicuramente è una città molto a rischio, è una delle metropoli che ha, purtroppo, una situazione di incidentalità molto superiore alla media. Noi con l'assessore Marchi, che sta qua, con la presidente Regionale delle mobilità, con il delegato alla sicurezza stradale, abbiamo messo in campo un piano per la sicurezza stradale e una serie di progetti. Però il primo dato che voglio sottolineare è quello della responsabilità, cioè della certezza della pena. Io molte volte ho dovuto fare polemica con la magistratura romana, perché è normale che a persone in stato di ebbrezza che hanno creato incidenti, hanno ucciso delle persone si siano dati solo 2/3 anni, con l'imputazione di omicidio colposo. Io dico che deve essere obbligatorio dare l'imputazione di omicidio volontario quando uno si mette alla guida in quello stato. E non può essere un fatto a discrezione del giudice, perché questo è il primo dato fondamentale. Si parlava prima di chi maneggia una pistola e poi parte il colpo, ma chi prende una macchina, prende un volante, deve sapere che deve essere in possesso pieno di tutte le proprie facoltà, altrimenti se non lo fa, già si mette su una strada di volontarietà per il reato che va a commettere. Aggiungo un'altra cosa, i costruttori, chi costruisce le città: le città sono state costruite male e questa è una cosa che non si può più tollerare, non è più accettabile che si costruiscano case senza che, insieme alla costruzione delle case, ci siano quelle opere di urbanizzazione che devono mettere anche in campo una mobilità sostenibile. Noi abbiamo approvato, con la nostra giunta e poi in consiglio, una convenzione quadro per quanto riguarda le costruzioni, per cui a Roma, finalmente, sarà impossibile costruire case senza prima avere stanziato tutte le risorse necessarie per fare le opere di urbanizzazione. Quando si costruisce un palazzo, prima, ci deve essere la certezza non solo delle fogne, dell'illuminazione - perché spesso non c'era neanche quella - ma anche di strade che siano all'altezza di una mobilità sostenibile. E aggiungo che la collaborazione con l'ANIA è importante, perché la fondazione ANIA è un esempio di sussidiarietà, cioè sono le compagnie di assicurazioni che mettono insieme due fattori, mettono un elemento di responsabilità sociale, creando una fondazione dedicata alla sicurezza stradale, con una logica di mercato sociale, perché hanno l'obiettivo di ridurre quelli che sono gli incidenti e quindi anche quelli che sono gli effetti e i costi della sicurezza, anche nei confronti della compagnia di assicurazione. Noi abbiamo firmato un protocollo con la fondazione, attraverso questo protocollo è stato possibile fare una serie di interventi infrastrutturali che permettono di migliorare la viabilità, di introdurre nuovi impianti semaforici, di intervenire lì dove c'è la necessità di fare dei rallentatori, quindi fare in modo di poter intervenire sulle infrastrutture e contemporaneamente sull'educazione. I nostri ragazzi, gli studenti, noi dobbiamo assediare da questo punto di vista nelle scuole, fare in modo che ci sia una propaganda costante in maniera tale che si rendano conto che quando mettono le mani su questi giocattoli, che sono i motorini, che sono le macchinette, poi dopo le macchine e le moto, mettono le mani su qualcosa che non è solo, non può

essere visto solo come uno strumento di divertimento ma come uno strumento di responsabilità. Queste autovetture sono simbolo di libertà; certo noi dobbiamo rafforzare al massimo il trasporto pubblico locale, la mobilità d'insieme ma sappiamo che per gli Italiani l'idea di avere un mezzo proprio è un simbolo di libertà. Ma il dato di fondo, il dato centrale dell'educazione è che quando c'è la libertà ci deve essere sempre la responsabilità, la consapevolezza, l'attenzione. Quindi questo è un dato che noi dobbiamo portare in profondità. Ecco perché le nostre scuole saranno anche, in base al protocollo fatto dalla fondazione ANIA, assediata da questa realtà. Noi vogliamo portare ogni scuola a questo elemento educativo e portarlo nelle piazze. Per esempio una iniziativa che cominceremo l'anno prossimo e che mi piace molto, è l'idea di trasformare le vere e proprie piazze in piazze della sicurezza, in maniera tale che, soprattutto nelle periferie, ci siano percorsi, ci siano i bambini che possono giocare con macchinine elettriche ed altre cose, per avvicinare l'idea del codice della strada, avvicinare l'idea dell'attenzione, avvicinare l'idea di o avere una responsabilità costante. Perché il dato alla sicurezza stradale è uno degli elementi fondanti di quella che è la realtà generale della sicurezza. Se le nostre città non diventano città sicure da tutti i punti di vista, tutti gli altri diritti sociali, individuali, vengono incrinati in profondità, perché la sicurezza significa poter aver un approccio nella città in modo da sentirsi padroni, a casa propria, di poter vivere una relazione sociale, vivere la propria libertà, vivere la propria vita all'interno della città senza avere il mostro della paura, senza avere l'idea che se non ti chiudi nel tuo io, se non ti chiudi nella tua casa, se non ti chiudi e non ti barrichi non sei sicuro. Invece noi dobbiamo riconquistare il principio della sicurezza in tutte le varie versioni. E come abbiamo visto dai dati che sono stati esposti, la sicurezza stradale è uno dei dati fondamentali. Quindi io credo che noi dobbiamo mettere insieme questa mobilitazione, farlo sulle infrastrutture, responsabilizzare i costruttori, non permettere più che vengano costruite delle città non a misura d'uomo. Pensiamo anche alle barriere architettoniche; la barriera architettonica è importante non solo per il disabile, ma l'attenzione al disabile ci mette in condizione di costruire delle città che poi sono a dimensione della madre che va con la carrozzina, dell'anziano, cioè di strade, di marciapiedi, di realtà su cui sostanzialmente potersi muovere è un fatto che è una libertà per tutti. Quindi mettersi in sintonia con quelli che hanno maggiori difficoltà ci aiuta a far vivere meglio tutti i cittadini. Quindi questa mobilitazione di educazione, responsabilità, di attenzione alla persona e di intervento sulla città (perché la città non venga costruita solo con la logica dell'utile, lo sfruttamento, la vendita immobiliare ma venga costruita veramente a dimensione umana), è una grande mobilitazione che ci mette insieme (poi oggi pomeriggio ne parleremo alle tre con l'altro sindaco, Chiamparino) per mettere in condizione le città di trasformarsi. Noi dobbiamo fare in modo che le nostre metropoli non siano luoghi in cui si moltiplicano i fattori di insicurezza, i fattori di aggressività, i fattori di estraneamento tra persona e persona, ma devono tornare a essere quello che è la realtà della città, perché gli uomini le donne si sono messi insieme nelle città per vivere insieme, per vivere esperienze di comunità, non per vivere esperienze di alienazione. Questo è il mutamento profondo che noi dobbiamo realizzare e questo si fa anche all'interno delle strade. Quindi da questo punto di vista ancora una volta viene fuori un messaggio chiaro: sono importanti gli interventi tecnici, sono importanti gli interventi che vengono fatti sulle strutture ma fondamentale, e senza questo non c'è nulla, è il lavoro sulla persona, il lavoro sui valori, il senso di importanza della vita propri e delle persone che abbiamo di fronte.

MARIA LEITNER:

Grazie. Grazie sindaco. A questo proposito voi vi siete, così come il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, aperti alla collaborazione, a protocolli d'intesa con altre strutture, diciamo, nazionali anche private. Avete chiesto l'aiuto un po' di tutti.

GIANNI ALEMANNO:

L'ho detto, abbiamo fatto il protocollo con la fondazione dell'ANIA e questo protocollo è uno degli elementi centrali per fare il nostro piano comunale della sicurezza stradale, che si inserisce nel piano nazionale, appunto, per raggiungere gli obiettivi indicati dal dottor Dondolini. Quindi si tratta ovviamente di una mobilitazione che deve essere fatta insieme, cioè le realtà comunali, le realtà amministrative debbono interpretare la prima linea di quello che è l'intervento ma non devono essere lasciate sole. Ecco il perché di questa collaborazione, di questo fare sistema con le altre realtà.

MARIA LEITNER:

A questo proposito poi volevo chiederle un'altra cosa. Lei ha fatto una commissione su questo.

GIANNI ALEMANNO:

Sì, noi abbiamo messo in campo una commissione per la sicurezza stradale, in maniera tale da poter lavorare insieme con queste varie realtà. Quindi c'è proprio un piano con una serie di interventi, poi ci sono singoli progetti; adesso non vorrei tediare, però insomma ci sono i progetti pilota per la vita, cioè la possibilità di portare l'educazione e la formazione, l'informazione sulla sicurezza stradale dentro le singole città; c'è il *safety driver*, cioè la possibilità che i driver professionali vadano davanti alle discoteche e davanti ai luoghi in cui ci possono essere dei pericoli e siano pronti anche con motorini piegabili. Cosa fanno? Vanno dentro, prendono la macchina, accompagnano quello che magari è andato un po' fuori controllo nel bere, lo accompagnano a casa, poi tirano fuori il motorino, lo rimontano e se ne vanno. E' un modo per intervenire da questo punto di vista. Abbiamo fatto in modo che ci sia una attenzione particolare alle due ruote. Tra l'altro voi sapete che Roma è una delle città più colpita dal problema delle buche. Tutto questo non è che deriva da una, come posso dire, da una maledizione del destino, deriva da un fatto molto semplice: che i regolamenti dei lavori pubblici a Roma non obbligavano tutti coloro che fanno tracce, buche, canali per le varie realtà insomma delle infrastrutture, non obbligavano a ripristinare adeguatamente il manto stradale. Per cui uno dei motivi per cui qui a Roma e in molte altre città ci sono le famose buche, non è che deriva da un fatto di manutenzione astratta, deriva dal fatto che chi mette i cavi, chi mette le canalizzazioni poi non le ricopre bene; fa queste cose, dopo 2-3 mesi si avallano e si sfasciano le strade. Ecco noi da questo punto di vista abbiamo fatto un regolamento durissimo per responsabilizzare le imprese che fanno questi lavori. Adesso Roma sarà la prima città europea interamente cablata dal punto di vista digitale, quindi sarà un lavoro enorme di 300 milioni di euro, quindi c'è una responsabilità chiara da questo punto di vista e su questo bisogna essere inflessibili e responsabilizzare le varie realtà. Ho parlato anche delle piazze della sicurezza, aggiungo un ultimo elemento: la luce verde. La luce verde è un accordo che abbiamo fatto con l'ACI e con la polizia municipale per aumentare l'informazione e anche la possibilità di poter dare informazioni alle persone rispetto alla mobilità, è un modo anche per aiutare dal punto di vista dell'utilizzo responsabile, sostenibile del mezzo privato e quindi per ridurre i fattori di insicurezza.

MARIA LEITNER:

Grazie. Voleva aggiungere qualche cosa il presidente Salvati.

SANDRO SALVATI:

Proprio in quel gioco di squadra che tutti quanti auspichiamo, io volevo ricordare che una parte, un progetto del protocollo che abbiamo firmato con il sindaco Alemanno, con il comune di Roma, è una iniziativa molto importante sotto il profilo pratico e sotto il profilo

simbolico, perché va proprio verso quell'aspetto che lei, sindaco, citava prima della sicurezza e della percezione della sicurezza all'interno della città. Mi riferisco all'iniziativa delle scatole rosa. La scatola rosa è la scatola nera declinata al femminile. Quindi è un'iniziativa relativa alle donne. Sappiamo tutti che purtroppo spesso al fattore della mobilità sono legati una serie di reati ignominiosi, che nemmeno nomino. La scatola rosa ha tutti i parametri tecnici della black box, della scatola nera più, questo è il fattore importante, un sistema che consente alla donna guidatrice, in caso di guasto o di in caso di attacco (ci capiamo), di mettere in funzione una chiamata di emergenza che fa intervenire una centrale operativa nel giro di pochissimo tempo. È una iniziativa dedicata, che è stata appunto elaborata con i colleghi dal comune di Roma, un test importantissimo a livello italiano e noi riteniamo che sia un'altra delle cose concrete da fare in difesa dei diritti spesso conclamati ma non protetti come invece vanno protetti.

MARIA LEITNER:

Ecco, Monsignor Luigi Negri, la scarsa percezione di ciò che succede sulle strade a cosa è dovuto secondo lei?

S. ECC. MONS. LUIGI NEGRI:

Innanzitutto voglio ringraziare dell'opportunità che mi è stata data di partecipare a un incontro di estremo interesse, dove ho imparato moltissime cose, in ordine direi proprio alla specificità di questo dramma. Io non ho studiato questi problemi; me li sono sentiti addosso per tutti gli anni in cui sono stato uno dei sacerdoti che seguivano la vita dei giovani di Comunione e Liberazione. Arrivato poi in questa piccola isola, che mi era stato detto era un'isola del benessere, che è la diocesi di San Marino - Montefeltro, nel giro di quattro anni ho fatto dieci funerali di minorenni morti in incidenti stradali in questa orrenda viabilità. Orrenda viabilità e orrendo il modo con cui loro guidavano. Mi è stato chiesto di fare una messa in ricordo di tutti i giovani di San Marino che erano morti negli ultimi sei sette anni sempre di incidenti e fra parenti, amici, parenti eccetera era piena una delle più grandi chiese di San Marino. Quindi la tragedia c'è. Quello che è stato detto oggi è realmente, come dire, la percezione che ci si incontra, ci si scontra con una realtà sulla quale e fortunatamente, per quel che mi pare di aver capito e appreso, si cominciano ad avere linee di interpretazione, linee di intervento e soprattutto sinergie operative importanti. Però permettetemi, io non poso citare più il Papa perché giustamente l'ha citato il presidente; sono molto contento che l'abbia citato lui così io non posso citare nessuna autorità istituzionale; allora mi rifugio per indicare dove sta per me il problema in una frase terribile, terribilmente profetica ma straordinariamente efficace. Nella *Apologia di Socrate*, scritta da Platone, a un certo punto Socrate, per mostrare la funzione educativa che ha avuto con tutta la realtà e soprattutto con quella giovanile, dice: "perché vedi in questa città si muore male perché si vive male; si muore senza dignità perché si è vissuti senza dignità". Allora forse la prima osservazione delle tre che velocemente voglio dare come mio contributo, mi pare che la questione sia fondamentale nel senso che riguarda il fondamento, ciò che sta dietro tutti i particolari, tutti gli ambiti, tutte le dimensioni della nostra vita. Io credo che sia venuto il momento di dire che non funziona più l'immagine di vita che abbiamo. Non funziona più nel senso che non è reale, che non è realistica; su questa non si può costruire, non si può costruire su una immagine di vita che è fondata solo sul soggetto che può fare tutto quello che vuole, tutto quello che desidera. Per secoli, per due secoli, il soggetto si è pensato forte perché aveva una ragione forte e attraverso la scienza e la tecnica pensava di dominare la realtà. Poi si è pensato che la vita umana avesse dignità perché poteva costruire una società nuova, essendo quella vecchia irrimediabilmente fallita. Adesso siccome sono andati in crisi, perché la storia è testarda, sono andati in crisi sia le grandi illusioni razionaliste sia le grandi illusioni ideologiche,

allora che cosa rimane? La vita si fonda sul fatto che uno può viverla come vuole. È un progetto, un progetto che un uomo deve ostinatamente perseguire e per il quale sostanzialmente ha a disposizione ormai soltanto i suoi desideri e istinti. Fare quello che pare e piace, fare quello che si sente, per ottenere il massimo di benessere a tutti i livelli e il massimo di successo a tutti i livelli. Allora se per ottenere, per fare questo cammino che certamente non è dignitoso, è in gioco la dignità dell'uomo, concepire la vita così vuol dire mettere in gioco la dignità dell'uomo. Se si vive così, allora si paga anche il prezzo che non si riesce ad ottenere il benessere, perché mentre si persegue il benessere si muore; non si riesce ad ottenere il possesso, perché mentre si persegue il possesso si muore e quant'altro. La sostanza dunque diventa: dove sta la verità della persona, dove sta la dignità della sua vita, il valore della sua esistenza in qualsiasi momento della sua esistenza e quale che siano poi le stagioni lungo le quali questa esistenza si coniuga? Dobbiamo forse capire che è necessario contrapporre o superare l'idea della vita, della persona, della vita umana e della persona umana, superare l'idea che si tratti di un oggetto da manipolare. Se la vita è un oggetto da manipolare a un certo punto qualcuno manipolerà l'uomo che pensa di realizzarsi attraverso la manipolazione degli oggetti. Perché tutto sommato... Come diceva Giovanni Paolo II (così una citazione dei miei datori di lavoro devo pur farla, mi spiego), come diceva Giovanni Paolo II nella *Redemptor hominis*, doveva essere il secolo questo che celebrava i diritti dell'uomo; è stato il secolo che ha visto gli uomini vittime di alcuni pochi che pretendevano di avere su di loro tutti i diritti. Allora, chiediamoci che cosa è la vita, ecco la seconda osservazione. La vita di oggi non funziona, la persona di oggi non funziona, l'immagine di realizzazione della personalità non funziona perché questi sono gli esiti e giustamente le istituzioni che sono preoccupate per il bene comune (ma lo dirò come terzo punto) stanno facendo un lavoro enorme, un lavoro enorme secondo me, mettendo in campo sinergie, tecniche che io non conoscevo ma alle quali è affidato certamente il successo della realizzazione di questi obiettivi. Forse è un'altra strada quella che bisogna dire: non da quello che prende lo scooter e va in giro, quello che ha sei sette anni e parla con i suoi genitori, quello che va a scuola e fa le elementari o le medie, quello che si accompagna con i suoi amichetti sulle piazze dei miei paesi o nei, come si chiamano, luoghi di incontro delle grandi città. Bisogna forse cominciare a dirgli che la vita non gli appartiene come un oggetto. La vita è grande perché lui e la sua vita appartengono a un Altro. Il senso profondo della vita non è nella sua possibilità di essere oggetto di espressione istintiva. Il senso profondo della vita, il suo valore è che la vita è un mistero, è un mistero, ci eccede, ci precede e ci eccede, ci è stato dato, non ne siamo padroni, ne siamo amministratori e ci sarà chiesto conto di come abbiamo amministrato la nostra vita. L'uomo è grande perché appartiene a un mistero più grande di lui, perché è stato fatto ad immagine e somiglianza del Mistero, a immagine e somiglianza di Dio. Porre questa questione nella vita di un ragazzo, di un bambino, di un ragazzo, vuol dire, ha ragione il sindaco Alemanno, vuol dire aprire la questione educativa. Ma la questione educativa non su un punto o su un altro, poi la questione educativa diventerà educazione stradale come diventa educazione affettiva, perché se parlassimo di morti, degli stravizi, del divertimento, della sessualità ci sarebbero cifre analoghe a queste. Allora poi l'educazione diventa un'educazione particolare ma prima occorre aprire la questione dell'educazione al senso della vita. Bisogna che li educiamo al senso della vita e se non siamo capaci di educarli al senso della vita, occorrerà che impariamo noi prima per poterli educare al senso della vita. Il senso della vita, la comunicazione del senso della vita da una generazione all'altra è il filo conduttore dinamico della società. Se non esiste passaggio fra una generazione e l'altra, la società non va in crisi in un particolare o in un altro, ma la società finisce. Ritengo che la nostra società, se non fa uno scatto sul piano della comunicazione dei valori, finisce, anche se può materialmente sopravvivere. Abbiamo visto società sopravvivere centinaia d'anni,

sopravvivere alla fine morale ed etica, morale e antropologica. L'impero romano è uno degli esempi più preclari: è sopravvissuto secoli alla fine della sua cultura avvenuta tre quattrocento anni prima delle invasioni barbariche. Allora è il passaggio, è il passaggio dei valori, della concezione ultima della vita. Io ho citato spesso in questi mesi, preoccupato dell'educazione, una grande frase di straordinaria attualità del grande letterato Bernanos che diceva, nel 1914, all'inizio di quella serie di tragici avvenimenti internazionali che hanno segnato l'ultima fase di questa desacralizzazione e quindi di questa disumanizzazione della nostra società, diceva: "La nostra generazione ha chiesto alle generazioni precedenti delle ragioni per vivere. Per tutta risposta ci hanno mandato a morire sulla Marna". La Marna è stata la battaglia più terribile della prima guerra mondiale. In pochi giorni, qualche settimana, sono morti 300 mila soldati franco - tedeschi. Ma la Marna è quello che abbiamo descritto, l'inizio della Marna è quello che abbiamo descritto. Li respingiamo perché non sappiamo che cosa dirgli per vivere, che cosa dargli per vivere. È necessario dunque una ripresa fondamentale della funzione educativa di chi nella vita della società ha questa funzione educativa: innanzitutto la famiglia, accanto ad essa la Chiesa, e poi tutte quelle realtà istituzionali o libere che hanno qualche cosa dire, perché l'educazione la fa chi può, l'educazione la fa chi sa, non è necessario stabilire dei ruoli invalicabili; è necessario anche a questo livello stabilire delle sinergie. Ma non si possono lasciare i giovani ai margini della società pensando di, come dire, di pagare, di contrabbandare quella dignità che non trovano con il benessere, perché di questo benessere si muore. Mentre della dignità, se la dignità è ritrovata ed assodata, non si muore mai, anche quando si muore. È una grande questione educativa che non interessa soltanto i credenti. È una grande questione educativa che interessa i credenti e gli uomini di buona volontà. Ed espelle, ed è venuto il momento di espellerlo, ciò che rimane dell'ideologismo del passato, che non ha più nessun senso, perché questo ideologismo ha prodotto questi disastri. E si devono anche espellere coloro che sacrificano il bene dei propri fratelli uomini e dei giovani per il perseguimento degli interessi economici. Su questi si deve dire un no, franco e deciso. Non debbono più determinare la situazione del nostro paese dal punto di vista della realtà educativa. E da ultimo, io sono incondizionatamente d'accordo con quello che è stato detto, con le preoccupazioni che si hanno, con le prospettive che si hanno. C'è una giusta severità. S. Tommaso d'Aquino diceva che la legge, che è una espressione fondamentale di chi guida e quindi di chi persegue il bene comune, la legge deve essere moderatamente repressiva se vuole ottenere risultati. È indubbio che la legge e anche questa serie di aggiornamenti significativi, ma più che gli aggiornamenti, permettetemi, mi pare che sia una situazione totalmente nuova in rapporto al passato, non fanno nascere il valore della vita. Il valore della vita nasce altrove, il valore della vita nasce nella coscienza della persona che è aiutata a percepire il mistero della sua esistenza ed è aiutata a svolgere il mistero della sua esistenza. È lì, è nella profondità della coscienza personale ed è nella profondità dell'esperienza di una socialità buona, quella della famiglia e delle realtà del popolo in cui si esprime la cultura del nostro popolo, è lì che l'esperienza della vita attinge il massimo di chiarezza e il massimo di dignità. Ma se la legge è pensata in funzione, in difesa e nella promozione di questi valori, ha un valore fondamentale. Pertanto io credo che la legge, per esempio sono totalmente d'accordo su omicidi colposi / omicidi volontari cui ha accennato il sindaco Alemanno, occorre che ci siano delle istituzioni che sappiano andare anche contro corrente, contraddicendo quel permissivismo di carattere etico e di carattere sociale che è stata la tragedia degli ultimi decenni in Italia, per stabilire delle regole fondamentali di comportamento normativo. Certo non affidiamo alle leggi la nascita dei valori; affidiamo alle leggi la difesa e la promozione dei valori. Noi dobbiamo correre a tutti i livelli il grande compito che Cesare Pavese ha tante volte emblemizzato nel suo *Mestiere di vivere*: la vita è un mestiere; bisogna sapere quali sono i contenuti di questo mestiere, bisogna

impararlo, bisogna essere aiutati ad impararlo, bisogna essere aiutati ad esprimerlo. La legge è un elemento fondamentale, perché questo fenomeno di chiarezza circa la nostra identità e di sviluppo della nostra identità è un elemento fondamentale perché questo lavoro possa essere fatto bene. Io mi compiaccio perché su questo aspetto specifico e terribile mi pare che si sia imboccata la strada giusta. Grazie.

MARIA LEITNER:

Grazie. Credo che con le parole di Monsignor Luigi Negri possiamo concludere questo nostro incontro che sicuramente ci aiuta a riflettere. Grazie anche a tutti voi.