

# AltraVia

Anno II - Numero 1 - Gennaio 2007

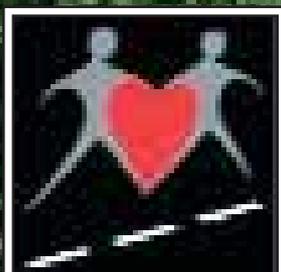
PERIODICO MENSILE DELLA SICUREZZA STRADALE di FLG Ente Morale Vittime della Strada

## ARRIVA L'ONU!

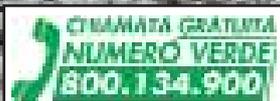
Poste Italiane S.p.a. - Sped. in A.P.D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, Comma 2, DCB Roma

Settimana Mondiale per la Sicurezza Stradale dal 23 al 29 aprile, promossa dalle Nazioni Unite e dall'Organizzazione Mondiale della Sanità. In Italia si terrà la Prima Conferenza Sanitaria sull'incidentalità stradale.

ASSISTENZA LEGALE, MEDICO LEGALE, PSICOLOGICA GRATUITA



Help Vittime



IN COLLABORAZIONE CON



FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS



**FLG**

ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA

**CENTRO NAZIONALE DI ASSISTENZA  
ALLE VITTIME DELLA STRADA**

Centro Argonauta, Viale Ostiense, 131/L - 00154 Roma  
Orario di apertura: ore 9.00-14.00 dal lunedì al venerdì  
E-mail: vittime@flg.it - Tel. e Fax 06 57118613

# Bisogna cambiare passo



**Giuseppe Guccione**  
Presidente FLG

Cell. 339.8708793  
giuseppe.guccione@yahoo.it

Un bilancio, quello del 2006, con molte ombre per la sicurezza stradale in Italia. Un Governo insediato nel mese di maggio e che finora non ha saputo o voluto dire nulla. E dire che lo stesso Presidente del Consiglio, Romano Prodi, da candidato si era esplicitamente impegnato. Molte cose del nuovo codice lasciate in balia delle onde: è il caso della patente a punti o la completa non applicazione della norma che prevede l'educazione stradale nelle scuole come materia di studio e di esame (dal 1992!). O come per i paraspuzzi e le strisce rifrangenti per la visibilità dei camion che si è tentato di cancellare – come aveva cercato di fare anche il governo di centrodestra - se non fosse stato per l'attenta vigilanza di deputati e senatori che ringraziamo. Quasi un anno, dei 5 della legislatura, è volato via inutilmente anche ai fini del dimezzamento dei morti entro il 2010 come ci chiede l'Unione Europea. Ma vogliamo dare atto al Ministro della Salute, Livia Turco, di aver accolto la richiesta di 7 organizzazioni nazionali (FLG e FISICO, i medici di famiglia, i pediatri, i traumatologi, psicologi e psicoterapeuti, medici di alcologia) per tenere una Conferenza nazionale sulla sicurezza stradale, la prima in Italia. E' un segnale forte che il Ministro e il Governo vogliono dare e di questo li ringraziamo. Ma ora bisogna cambiare passo

come abbiamo scritto al Presidente Prodi quando il Governo si è riunito a Caserta. Il Premier convocò, impegnando tutto il Governo, come fece il Presidente Chirac in Francia nel luglio 2002, gli Stati Generali per la sicurezza stradale. I francesi mobilitarono allora risorse finanziarie ed umane straordinarie che in 3 anni (2002/2005) hanno permesso alla Francia di diminuire del 35,8% la mortalità sulle strade. Le politiche di sicurezza hanno, però, bisogno di investimenti. Per questo il Governo convocò le organizzazioni più rappresentative ed impegnate con continuità sui temi della sicurezza stradale per "concertare" l'utilizzo dei pochi fondi che la Finanziaria 2007 prevede. Assuma anche l'impegno che nelle prossime Leggi di Bilancio venga rifinanziato il Piano Nazionale per la sicurezza stradale così come prevede la sua stessa legge istitutiva (Legge 144 del 1999): almeno 1000 milioni di euro all'anno, oramai da tre anni senza fondi. Ed in ultimo il governo si impegni a portare "in dote" da parte dell'Italia alla Settimana Mondiale per la sicurezza stradale (ONU/CEC e WHO, 23/29 aprile 2007) due provvedimenti importanti e non più rinviabili:

- Una legge istitutiva di un' Agenzia Nazionale per la sicurezza stradale
- Una legge per l'assistenza delle vittime della strada

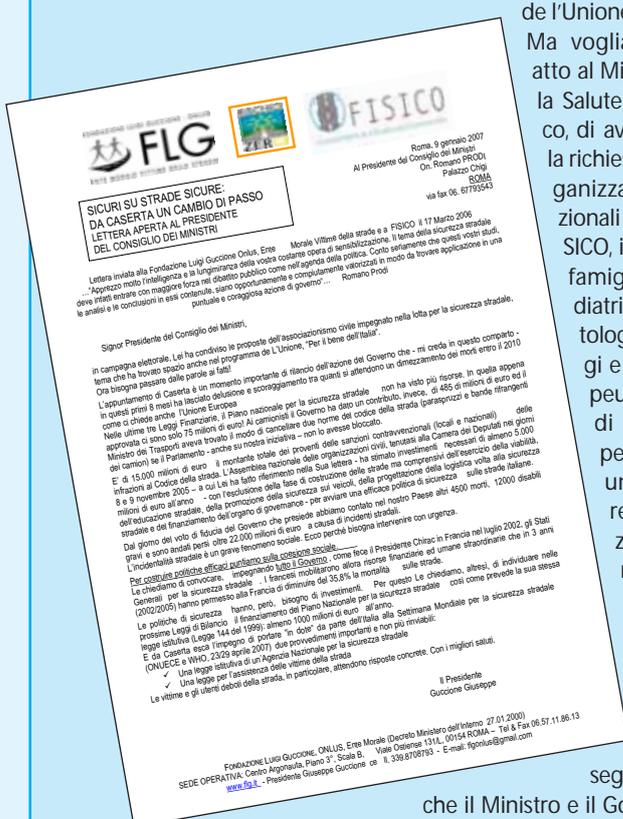
Sono azioni che non comportano grandi spese ma che darebbero al Paese un segnale di cambiamento sul fronte dell'insicurezza stradale, dei molti denari che si dilapidano sulle strade e si potrebbero risparmiare (quasi 35 miliardi di euro sono una Legge Finanziaria pesante!), dei tanti lutti che sarebbero evitabili. Far divenire il 2007 l'anno di svolta per la sicurezza delle nostre strade ora dipende dalla volontà del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Governo che lui presiede. Non ci possono essere alibi!

“Far divenire il 2007 l'anno di svolta per la sicurezza delle nostre strade ora dipende dalla volontà del Presidente del Consiglio dei Ministri e del Governo che lui presiede. Non ci possono essere alibi!”

Lettera inviata alla Fondazione Luigi Guccione Onlus, Ente Morale Vittime della strade e a FISICO il 17 Marzo 2006

...“Apprezzo molto l'intelligenza e la lungimiranza della vostra costante opera di sensibilizzazione. Il tema della sicurezza stradale deve infatti entrare con maggiore forza nel dibattito pubblico come nell'agenda della politica. Conto seriamente che questi vostri studi, le analisi e le conclusioni in essi contenute, siano opportunamente e compiutamente valorizzati in modo da trovare applicazione in una puntuale e coraggiosa azione di governo”...

Romano Prodi





**DIRETTO DA**  
Giuseppe Guccione

**DIRETTORE RESPONSABILE**  
Angela Betti

**COORDINAMENTO DI REDAZIONE**  
Stefano Giovinnazzo

**REDAZIONE**  
Annamaria Astorino, Ivano Billi  
Annamaria Coramusi, Amelia  
Corigliano, Di Loreto Daniele,  
Tamara Haegi, Stefano Giovenali,  
Stefano Giovinnazzo, Adriano Legacci,  
Paola Martinello, Franco Panno,  
Marzia Vannuccini

**STAMPA**  
Arti Grafiche Fracassa srl  
Via di Vigna Girelli, 81 - Roma  
www.agfracassa.191.it

Registrazione presso  
il Tribunale di Montepulciano (SI)  
n. 305 del 6 Febbraio 2006

# SOMMARIO

## ● I soldi delle multe Utilizzarli per una politica di sicurezza stradale



## ● Ricordando Daniele Morto all'età di 18 anni in sella ad uno scooter



## Perché // **AltraVia**

**L'altra via** come possibilità altra di affrontare i problemi. **L'altra via** come auspicio di trovare una strada (infrastruttura) diversa da quella attuale: congestione di traffico, incidentalità elevata, luogo di impiego (perso) di tempo di vita.

**L'altra via** come dispiegamento di forze interessate al cambiamento. Per una mobilità sostenibile, per la difesa dei diritti delle persone, in particolare delle utenze deboli.

**Un periodico** mensile che informa sui diritti e chiede il rispetto dei doveri a quanti hanno responsabilità in ordine alla sicurezza stradale: imprese, enti gestori delle infrastrutture, assicurazioni, governi locali, governo nazionale.

**Un periodico** che informa i cittadini, che fa inchieste, che dà la parola soprattutto agli elementi più deboli del sistema: vittime, pedoni, ciclisti, motociclisti, giovani, donne, bambini, anziani, disabili.

**Un periodico** che non trascura l'impresa. Anzi cerca alleanze per contrastare il malcostume della concorrenza sleale che produce danni sulle strade e danneggia le aziende che puntano alla qualità di prodotto e alla responsabilità sociale.

**Un periodico** che sostiene l'azione degli enti locali ma chiede loro una più decisa azione per la manutenzione delle strade.

**Un periodico** che chiede che la sicurezza stradale sia assunta come priorità e inserita nel programma di governo e non si tagli la spesa del comparto.

**Un periodico** di denuncia ma anche di proposte concrete, realistiche. Non chiediamo la luna nel pozzo.

**Chiediamo solo di far seguire alle parole i fatti.**



## Controlli tossicologici

Egregio Presidente,

fino a qualche mese fa, non prestavo molta attenzione al significato letterale di "Sicurezza stra-

dale". Confrontandomi ed interagendo giornalmente con una realtà in cui vi è la costante assunzione di terapie sostitutive per la tossicodipendenza, l'enfasi si è spostata in maniera spontanea in tema di sicurezza stradale ed uso di sostanze psicotrope.

L'art. 119 del codice della strada, "Requisiti fisici o psichici per il mantenimento della patente di guida", recita al primo comma quanto segue: "Non può ottenere la patente di guida e l'autorizzazione ad esercitarsi alla guida di cui l'art. 122, comma 2, chi sia affetto da malattia fisica o psichica, deficienza organica o minorazione psichica, anatomica o

funzionale tale da impedirne la conduzione con sicurezza".

Sembra che nel nostro paese non sarebbero state effettuate ancora delle procedure atte a controlli tossicologici, alle terapie sostitutive per tossicodipendenza da oppiacei ed a specifiche osservazioni sulla normativa su stupefacenti e guida.

Al di là dell'importante compito di monitoraggio rivolto al controllo del tasso alcolemico presente nei conducenti di guida, come si può validare un controllo tossicologico ai fini medico-legali, non dico in maniera capillare, in quanto risulterebbe utopistico visto la straordinaria lentezza nel realizzare idee e progetti?

In attesa di una cordiale risposta, Le porgo distinti saluti.

**Luigina Giosi,**  
Marcellina (Roma)

*Gentile Signora Giosi, per effettuare con efficacia quel tipo di controllo, bisognerebbe attivare periodicamente delle pattuglie ad hoc, magari con ausilio di personale sanitario sul posto e con specifica strumentazione.*

*Quindi una interazione ASL e Forze di Polizia per dare efficacia immediata al controllo.*

**Luciano Mattarelli**  
Presidente ANVU

# Viabilità e ritardo culturale del Parlamento

Notizia sensazionale: a Orvieto, il 29 settembre scorso, vi è stato un incontro bipartisan di parlamentari, per discutere (finalmente!) dello stato di insicurezza in cui versa la rete stradale italiana.

E' il segno di una nuova "cultura del traffico", che tenta di... farsi strada? Sarebbe ora, dato che il nostro ritardo, rispetto all'Occidente, è addirittura "secolare"!

In proposito, ecco cosa scriveva il "Corriere della sera" (a firma Piero Melograni) il 13 aprile 1994.

"Caporetto, un maledetto ingorgo. (...) L'Italia ha cominciato a misurarsi con questi problemi molto tardi, dopo la Seconda guerra mondiale, mentre altre nazioni, come l'Inghilterra, gli Stati Uniti o la Francia, hanno dovuto occuparsene da almeno un secolo e mezzo, da quando le automobili nemmeno esistevano. (...) Al confronto di Parigi, insomma, Milano e Roma apparivano sonnolente cittadine di provincia (...)

Nella modesta "Italiotta" di al-



LA PIAZZA DEL COMUNE DI ORVIETO

lora non soltanto non si progettavano le metropolitane, ma non ci si preoccupava neppure di stabilire una norma unica per imporre ai veicoli di tenere la sinistra o la destra. A Roma e dintorni vigeva la consuetudine di tenere la sinistra. A Milano e altrove si teneva la destra. Durante la Prima guerra mondiale, il generale Cadorna decise che nelle regioni sottoposte al suo controllo tutti i veicoli tenessero la destra... salvo che nelle città in cui si teneva la sinistra. L'indisciplina era tale che i militari inglesi arrivati in Italia durante quella guerra, ne rimasero at-

territi.

Uno di loro, il grande storico Gorge M. Trevelyan, sostenne che le gigantesche perdite di materiale sofferte dagli italiani durante la ritirata di Caporetto dipesero in notevole misura proprio da questa indisciplina. Trevelyan scrisse che nei pressi del Tagliamento la sua colonna avanzava a singhiozzo in un indescrivibile caos e che la totale mancanza di regolamentazione del traffico raddoppiò il numero dei cannoni e degli autocarri perduti. (...) Durante l'ultimo mezzo secolo gli italiani hanno eletto i loro deputati ed i loro sindaci fa-



centosi abbacinare dalle grandi controversie ideologiche. C'è da chiedersi se non avrebbero difeso meglio i loro interessi discriminando i deputati ed i sindaci in base a considerazioni molto più concrete come quelle relative al traffico. Va ricordato che a causa degli incidenti stradali, in larga misura dovuti alle insufficienze della rete stradale ed ai ritardi culturali del Parlamento e dei Comuni, si sono contati in Italia, dal '46 ad oggi, quasi 400 mila morti e 9 milioni di feriti. Dal 1946 l'Italia ha vissuto un soave periodo di pace, ma, proprio a causa del traffico, ha subito più perdite che in una grande guerra."

Mi domando: ma è mai possibile che i nostri governanti ed i nostri amministratori, ancora oggi, non capiscano quanto sia essenziale ed urgente risolvere anche quei "meschini", "banali" e "futili" problemi della circolazione stradale, che tanto affliggono la nostra esistenza quotidiana?

**L. Francesco Memoli**



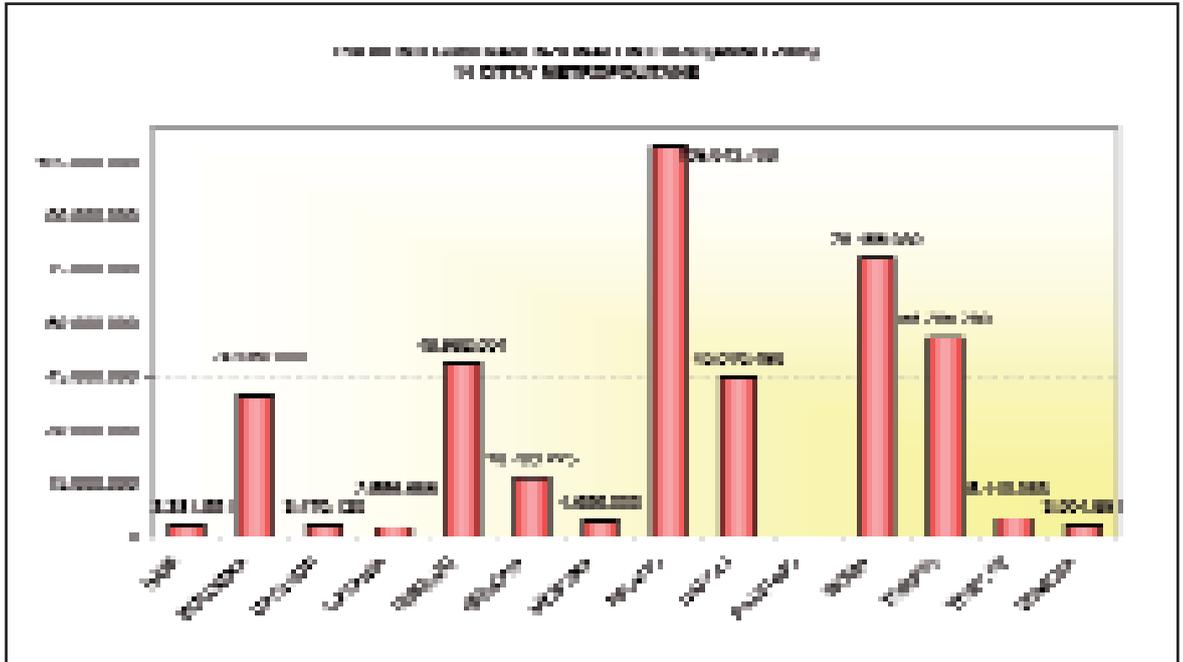
# ARTICOLO 208 DEL CODICE DELLA STRADA

## Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie

1. I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal presente codice sono devoluti allo Stato, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato, nonché da funzionari ed agenti delle Ferrovie dello Stato o delle ferrovie e tranvie in concessione. I proventi stessi sono devoluti alle regioni, province e comuni, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni.

2. I proventi di cui al comma 1, spettanti allo Stato, sono destinati:

a) fermo restando quanto previsto dal articolo 32, comma 4 , della legge 17 maggio 1999, n. 144, per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione del Piano Nazionale della sicurezza stradale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, nella misura del 80 per cento del totale annuo, definito a norma dell'articolo 2, lettera x), della legge 13 giugno 1991,



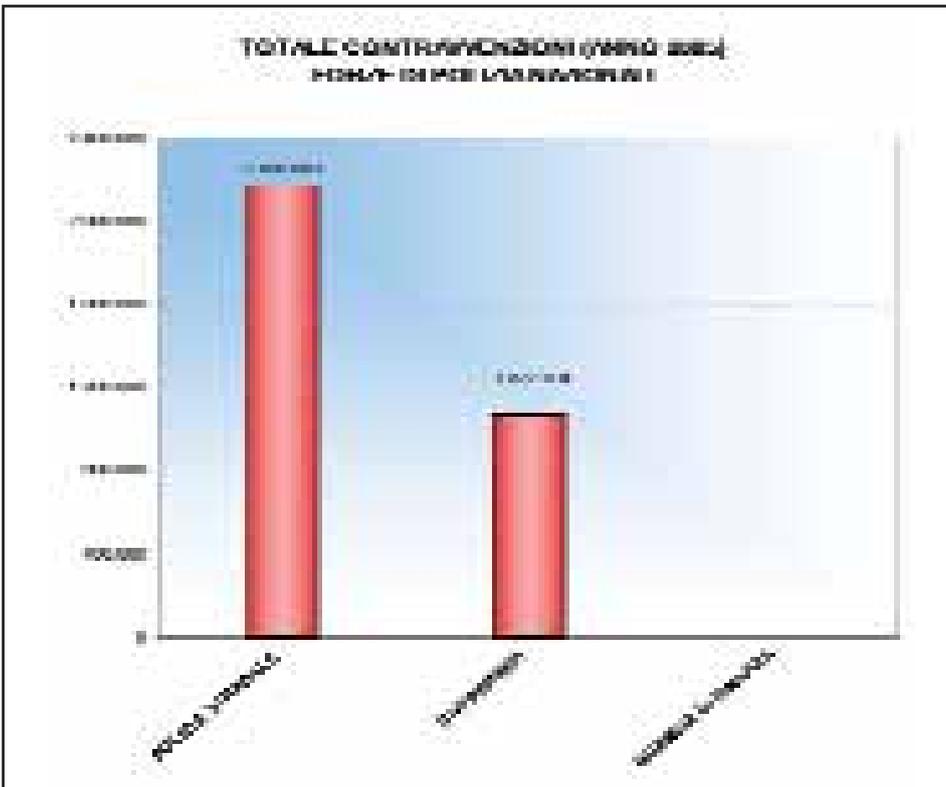
n. 190, per studi, ricerche e propaganda ai fini della sicurezza stradale, attuata anche attraverso il Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale (CCISS), istitui-

to con legge 30 dicembre 1988, n. 556, per finalità di educazione stradale, sentito, occorrendo, il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca e per l'assistenza e previdenza del personale della

Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza e per iniziative ed attività di promozione della sicurezza della circolazione;

b) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, nella misura del 20 per cento del totale annuo sopra richiamato, per studi, ricerche e propaganda sulla sicurezza del veicolo;

c) al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca - Dipartimento per i servizi per il territorio, nella misura del 7,5 per



# CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

A CURA DI PAOLA MARTINELLO

## ROTTAMAZIONE PER BENEFICENZA



Il comune di Firenze ha lanciato una nuova idea per far beneficenza: devolvere almeno 5 euro per ogni auto rottamata a favore della Fondazione ospedale pediatrico Meyer del capoluogo toscano.

L'iniziativa è stata promossa da Ecofirenze, nata dall'unione di cinque centri di raccolta di veicoli fuori uso distribuiti sul territorio fiorentino.

Tre i vantaggi offerti ai cittadini della Provincia di Firenze che hanno necessità di rottamare la loro vecchia auto: il servizio di rottamazione dell'auto e il trasporto da domicilio saranno gratuiti. Così come gratis saranno gli oneri del P.R.A. (pratiche di radiazione presso il Pubblico Registro Automobilistico).

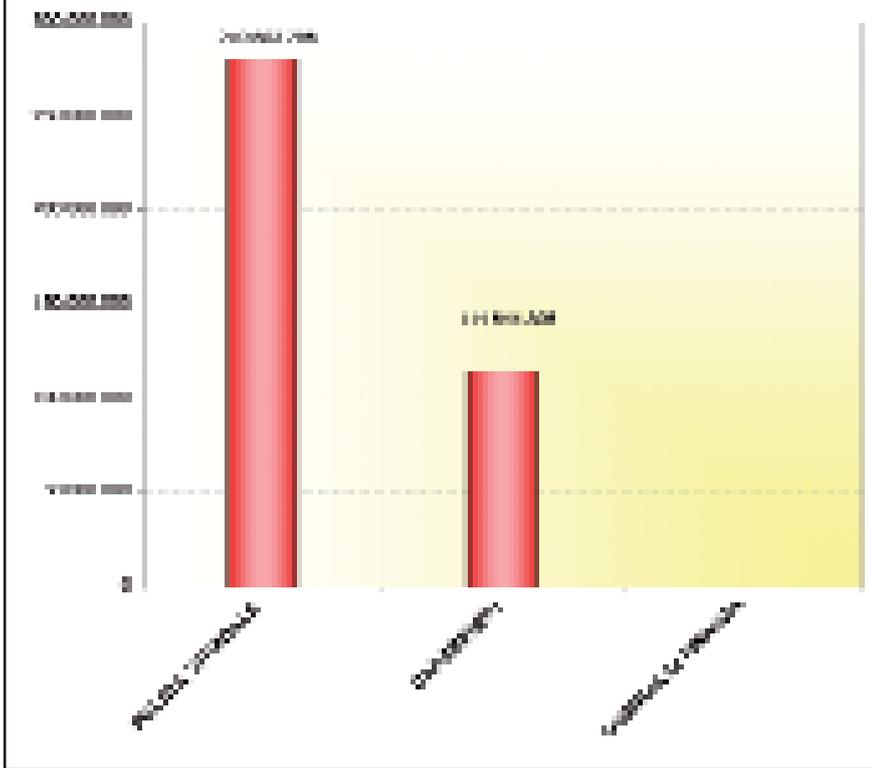
## RICERCA DELL'ACI IN INGHILTERRA: IL PROFUMO INFLUENZA LO STILE DI GUIDA

Da una ricerca condotta dall'inglese Rac Foundation for Motoring è emerso che il profumo nell'auto influenza lo stile di guida, scoprendone infatti quelli pericolosi e quelli che aumentano la sicurezza. Buono il limone e il caffè per ridurre l'irritabilità. Abbastanza adeguato anche l'odore di mare che rilassa i muscoli e diminuisce lo stress. Non adatto invece il profumo di camomilla, gelsomino e lavanda che hanno effetto soporifero. Menta e cannella vengono confermate essenze ideali e ne sono emerse tante da bocciare per non farsi prendere dalla velocità: bisogna evitare odori di cibo cucinato, pane appena sfornato e pasticceria che stimolano la fame e potrebbero indurre a premere sull'acceleratore per soddisfare il bisogno. Vietati anche profumi che ricordano notti di passione, dopobarba o lozioni del part-



ner rischiano di farci finire contro un palo. Al Rac hanno dimostrato quindi che l'odore genera reazioni a livello inconscio e che l'assenza di odori, osservata sugli astronauti, crea danni peggiori dell'odore sbagliato.

## PROVENTI CONTRIBUZIONALI IN DURO (ANNO 2005) PER LA POLITICA INFRASTRUTTURALE



cento del totale annuo, al fine di favorire l'impegno della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione stradale e per l'organizzazione dei corsi per conseguire il certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori. (1)

3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e dell'istruzione, dell'università e della ricerca, determina annualmente le quote dei proventi da destinarsi alle suindicate finalità. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad adottare, con propri decreti, le necessarie variazioni di bilancio, nel rispetto delle quote come annualmente determinate. (1)

4. Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli altri enti indicati nel comma 1 è devoluta alle finalità di cui al comma 2, per consentire agli organi di polizia locale di effettuare, nelle scuole di ogni ordine e grado, corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, imputandone la relativa spesa ai medesimi proventi nonché al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento e miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani di cui all'art. 36, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e alla

realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica, nonché, in misura non inferiore al 10 per cento, ad interventi per la sicurezza stradale, in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani, disabili. Gli stessi enti determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinarsi alle suindicate finalità. Le determinazioni sono comunicate al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti; per i comuni la comunicazione è dovuta solo da quelli con popolazione superiore a diecimila abitanti. (3)

5. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato a introdurre con propri decreti le occorrenti variazioni nello stato di previsione dell'entrata e nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

(1) Comma sostituito dall'art. 15 del d. legis 15 gennaio 2002 n. 9.

(2) Periodo così modificato dall'art. 10 legge 19 ottobre 1998 n. 366 e dall'art. 31, comma 17, legge 23 dicembre 1998 n. 448, nonché dall'art. 18 legge 7 dicembre 1999 n. 472.

(3) Comma modificato dalla legge n. 168 del 17 agosto 2005 di conversione del decreto-legge 115/2005.

# Sagomatura dei camion

## Un primo passo per una maggiore sicurezza sulle nostre strade

Con l'inizio del 2007 sembra aprirsi una nuova stagione per la sicurezza stradale in Italia.

Dopo varie e ingiustificate proroghe, il 1° gennaio 2007 è finalmente entrato in vigore per tutti i mezzi immatricolati nel nostro Paese, aventi massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate, l'obbligo di evidenziare la sagoma con bande retroriflettenti (art. 72, comma 2-bis, del Nuovo Codice della Strada).

Ci sono voluti, infatti, tre anni per rendere cogente una disposizione approvata fin dal luglio 2004 e che – siamo convinti – contribuirà in maniera significativa ad una maggiore sicurezza della circolazione stradale in un Paese come il nostro dove circa l'85% del trasporto merci avviene su gomma e dove è ancora, purtroppo, troppo alta e grave l'incidentalità che vede coinvolti i mezzi lunghi e pesanti: evidenziare la sagoma dei camion soprattutto in condizioni davvero comuni di scarsa visibilità (nebbia, pioggia, ore crepuscolari e notturne, ecc.) può davvero fare la differenza.

D'altro canto non siamo gli unici a sostenere l'estrema efficacia della disposizione di legge nel prevenire l'incidentalità: in alcuni Stati degli USA, per esempio, l'obbligo di evidenziare la sagoma dei camion è in vigore da oltre 60 anni e, più di recente, studi e ricerche europee indicano come ben il 95% degli incidenti possono essere evitati quando i camion sono equipaggiati con bande



UN CAMION PER IL TRASPORTO CARBURANTE

retroriflettenti.

L'entrata in vigore della disposizione è senza dubbio un segnale importante da parte del Parlamento e del Governo che – non cedendo alla tentazione di facili soluzioni volte a prorogare ulteriormente l'obbligo - hanno così compiuto un primo passo importante nella direzione tanto auspicata di intervenire, in maniera concreta, sul problema della sicurezza stradale.

Il Governo, da parte sua, ha così mantenuto un comportamento coerente con gli elettori e gli orientamenti espressi nel programma elettorale per una maggiore attenzione alla sicurezza stradale (anche se ancora molto rimane da fare) dando un forte segnale di cambiamento accantonando la logica dei rinvii. Ciò però non sarebbe stato possibile senza il supporto vigile dell'intero Parlamento che ha



VEICOLI PESANTI IN AUTOSTRADA CON LE STRISCE RETTORIFLETTENTI

voluto fermamente – e in maniera del tutto trasversale – che tale obbligo non venisse ulteriormente rinviato. Grazie all'impegno di tutti, oggi l'Italia è un po' più vicina all'ambizioso obiettivo, prefissato a livello europeo, di ridurre del 50% il numero delle vittime della strada entro il 2010.

Con questa disposizione che anticipa gli orientamenti europei e pone il nostro Paese – per una volta! – all'avanguardia in Europa in tema di sicurezza stradale, l'Italia dà prova della sua attenzione a questo grave ed urgente problema sociale assumendo un inedito ruolo di traino nei confronti del resto d'Europa.

Non c'è dubbio che molto resta da fare e per questo sarà importante gestire al meglio gli 80 milioni di euro stanziati dalla Finanziaria per i prossimi tre anni: una cifra certo al di sotto delle nostre aspettative – e comunque insufficiente considerando i molti interventi che sarebbe necessario attivare in questo settore – tuttavia di gran lunga superiore rispetto ai zero euro stanziati a favore della sicurezza stradale nelle ultime tre Finanziarie.

Esprimendo quindi il nostro apprezzamento per quanto è stato sin qui fatto cogliamo l'occasione per ringraziare tutti dell'importante contributo dato con l'auspicio che l'impegno per una maggiore sicurezza delle nostre strade a tutela dei cittadini cresca e si rafforzi.

Giuseppe Guccione



***La Carta Europea della Sicurezza Stradale  
è un invito della Commissione Europea  
a svolgere azioni concrete e di sensibilizzazione  
sulla necessità di ridurre  
le stragi degli incidenti stradali***

***Offre a tutte le Attività  
(Istituzioni, Associazioni, Imprese)  
la possibilità di scambiare Idee ed azioni  
e rendere il proprio impegno per la sicurezza stradale  
più visibile a livello europeo***

*Per maggiori informazioni:  
[http://europa.eu.int/comm/transport/road\\_safety/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/road_safety/index_en.htm)*

# Prima settimana mondiale per la Sicurezza Stradale

## Promossa da ONU e Organizzazione Mondiale della Sanità dal 23 al 29 Aprile prossimo

Dal 23 al 29 aprile 2007 avrà luogo, per l'istituzione da parte dell'Assemblea dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, la Settimana Mondiale sulla Sicurezza stradale.

Il focus principale dell'evento sarà sui "giovani utenti della strada", argomento e nodo centrale delle politiche di sicurezza stradale nei diversi ordinamenti statali a livello internazionale.

Gli incidenti stradali uccidono ogni anno nel mondo circa 1,2 milioni di persone, e ne feriscono milioni e milioni. Essi sono la seconda maggior causa di morte per la popolazione di età tra 5 e 25 anni.

A meno che non vengano adottate misure drastiche per contrastare questo drammatico processo, il numero di morti e di invalidi da incidente stradale continuerà ad aumentare, rendendo il traffico stradale la terza causa di morte nell'anno 2020.

Globalmente, più del 40% delle morti da traffico colpisce la classe d'età 0-25 anni.

I maschi costituiscono il 75% di tutti i morti da traffico di età fino a 25 anni.

Entra in gioco anche il fattore patrimoniale con delle nette distinzioni di seguito sottolineate.

In Paesi a basso e medio reddito, i giovani utenti della strada con maggiori probabilità di essere coinvolti in incidenti sono - con variazioni secondo i Paesi - utenti vulnerabili: pedoni, ciclisti, motociclisti e passeggeri di veicoli privati o pubblici.

In Paesi ad alto reddito quelli più a rischio sono i conducenti. Si stima che ogni anno gli incidenti stradali hanno un costo globale di 518 miliardi di dollari USA.

I Paesi a basso e medio reddito, gli incidenti stradali hanno un costo stimato di 100 miliardi di dollari USA che supera l'ammontare totale degli aiuti ricevuti nei Paesi per il loro sviluppo.

Come il più classico degli spot tv improntato al "prevenire è meglio che curare" occorrono risposte certe ed interventi efficaci per una sicurezza delle strade che appare sempre più un'utopia.

Prevenzione attuata tramite l'adozione del casco alla guida,

divieto di alcool con il controllo del tasso alcolemico (aspetto tuttavia poco curato), la diminuzione della velocità, l'uso di cinture di sicurezza, il disegno delle strade e delle infrastrutture e non ultimo le campagne di informazione attuate dai media per sensibilizzare l'opinione pubblica.

"Road safety is no accident", dopo il marchio impresso alla Giornata Mondiale della Sanità nel 2004, sarà di nuovo lo slogan della Settimana.

Ginevra in particolare ospiterà l'Assemblea Mondiale dei Giovani per la Sicurezza Stradale in programma dal 23 a 24 di aprile 2007 nella quale interverranno molti giovani rappresentanti di tutti i Paesi per l'elaborazione efficace di una "Risoluzione sulla sicurezza stradale".

L'opportunità storica per portare il tema della sicurezza stradale al più alto livello di attenzione: un impegno collettivo da svolgere a distanza ma congiuntamente con tutte le istituzioni e le organizzazioni disseminate per i vari Paesi in modo da dare un input decisivo allo sviluppo della sicurezza su strada che riguarda ogni singolo cittadino, dall'automobilista al pedone.

La Settimana è coordinata dagli Uffici Regionali (Africa, Americhe, Sud-Est Asiatico, Europa, Mediterraneo, Pacifico) delle Nazioni Unite e della OMS-Organizzazione Mondiale della Sanità (in inglese, WHO-World Health Organization), supportati da un Comitato Organizzatore Mondiale.

Gli obiettivi della Settimana sono:

- far prendere coscienza dell'impatto delle lesioni da incidente stradale, in particolare



Stefano Giovinzano

stefano.giovinzano@gmail.com



// Il focus principale dell'evento sarà sui "giovani utenti della strada", argomento e nodo centrale delle politiche di sicurezza stradale nei diversi ordinamenti statali a livello internazionale //



# ROAD SAFETY IS NO ACCIDENT

tra i giovani utenti della strada; - promuovere azioni sui fattori di maggiore rilevanza per le lesioni da traffico: caschi, cinture di sicurezza, alcol e guida, velocità, disegno delle strade e infrastrutture.

I messaggi chiave che la Settimana vuole diffondere sono:

1. Le lesioni da incidente stra-

dale sono un grave problema per la salute pubblica e lo sviluppo; si prevede che la sua dimensione cresca in misura considerevole nei prossimi anni;

2. le lesioni da incidente stradale colpiscono gravemente i giovani;

3. e' possibile prevenire le le-

sioni da incidente stradale;

4. l'incidente stradale non è una fatalità;

5. la cooperazione internazionale è cruciale per dare forza alle azioni nazionali sulla sicurezza stradale.

Molte iniziative sono previste in Italia: tra queste la conferenza socio-sanitaria promossa da

FLG e FISICO in accordo con il Ministero della Salute.

Si auspicano inoltre eventi banditi dal Ministero dei Trasporti oltre alle idee di FLG e FISICO (come riportato nell'articolo sottostante).

23-29 aprile 2007: che sia soprattutto la Settimana della svolta!

## Un appuntamento importante



E' proprio un appuntamento importante. Un'occasione da non sprecare. Una settimana intera

per cercare di coinvolgere opinione pubblica diffusa e decisori pubblici e privati per dare poi impulso a costanti buone azioni in difesa della sicurezza e della vita sulle strade italiane.

Anche FLG e FISICO faranno la loro parte con i loro amministratori e volontari. Saranno attivamente impegnati per la riuscita della Prima Conferenza Nazionale per la sicurezza stradale che organizzerà il Ministero della Salute sotto la fattiva spinta delle due Fondazioni e dei Medici di Famiglia (FIMMG), dei Pediatri (FINMP), dei traumatologi (SOCITRAS), dei Psicologi e psicoterapeuti di Pagine Blù, della Società Italiana di Alcologia. La sede della Conferenza sarà Firenze mentre a Siena dovreb-

be tenersi un work-shop su "alcol e guida" con un'attenzione particolare ai giovani ai quali la settimana mondiale è dedicata.

Le nostre Fondazioni saranno impegnate anche a promuovere diverse iniziative:

- Due proposte di legge per l'istituzione di un Organo di Governance per la sicurezza stradale e una per l'assistenza alle vittime della strada
- Una rivista tecnico-scientifica di supporto ai decisori istituzionali ma anche per gli operatori del settore
- Un libro di denuncia-divulgazione-proposta per la sicurezza stradale
- Un convegno sulla formazione e l'educazione stradale

Questo vuole essere il contributo che FLG, FISICO e le 40 organizzazioni nazionali aderenti vorranno dare per la Settimana Mondiale per la Sicurezza Stradale.

FLG e FISICO chiedono anche alla Carta Europea per la Sicurezza Stradale di organizzare un incontro tra le circa 80 organizzazioni italiane aderenti per concertare comuni iniziative.

**Giuseppe Guccione**

*Presidente FLG*

## CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

A CURA DI PAOLA MARTINELLO

### SCOOTERISTA SCIVOLA, SI AMPUTA UNA GAMBA SUL GUARDRAIL E PRECIPITA

AREZZO. Un ragazzo di 29 anni, in sella al suo piccolo scooter (150cc), il 6 gennaio scorso ha percorso la strada del Vallone a Monte San Savino, nella Valdichiana. Un'arteria buia, insidiosa, teatro purtroppo di molti incidenti stradali. Il giovane sventurato è scivolato e dopo essere finito sull'asfalto ha sbattuto contro la piantana di un guardrail. Una vera ghigliottina per i motociclisti. La velocità è sufficiente per renderlo tagliente tanto da amputare la gamba del centauro che poi finisce nel torrente gelido. Sul posto giunge un'ambulanza medicalizzata con un medico e tre soccorritori volontari avanzati, che non hanno esitato un attimo a gettarsi nelle acque. Raggiungono il ragazzo, tamponano l'emorragia massiva, lo imbracano e recuperano l'arto, consegnandolo al medico per stabilizzarlo in vista del trasferimento in ospedale e poi corrono, bagnati fradici, verso il pronto soccorso. Proposta una medaglia al valore ai 3 volontari.



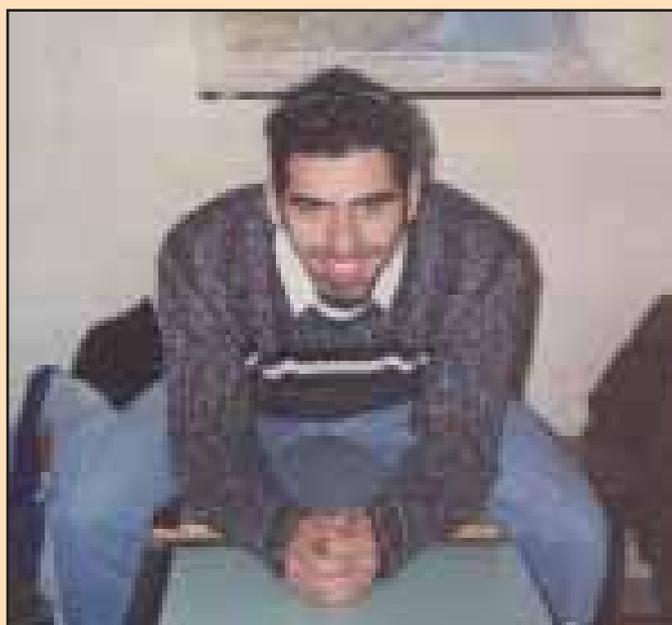
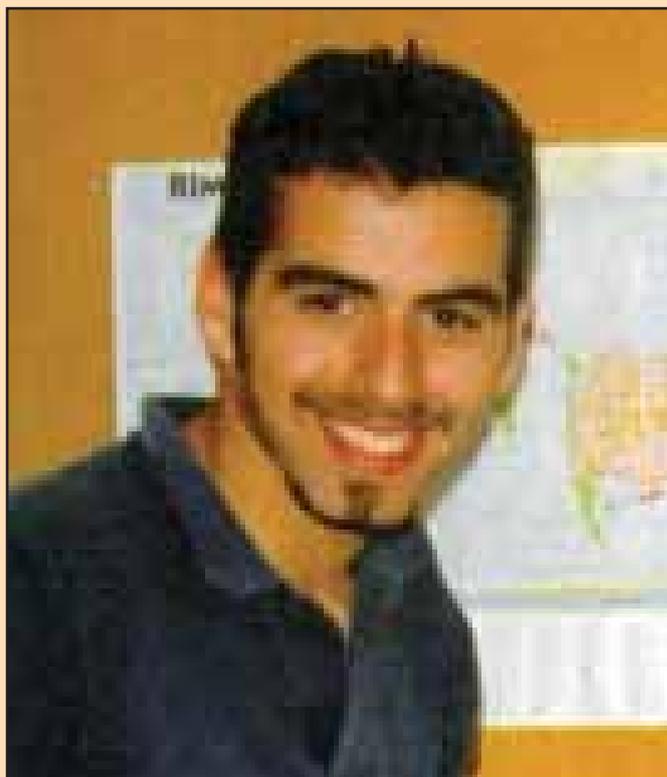
# RICORDANDO DANIELE

## Morto all'età di 18 anni in scooter mentre si recava a sostenere gli esami di maturità

L'età della giovinezza è sempre attribuita dagli adulti ed anziani come l'età della scoperta, delle nuove esperienze, l'età del brivido, il tempo in cui tutto spesso è concesso e perdonato. Noi ragazzi viviamo credendoci grandi, forti e immortali ma a volte basta un solo attimo per farci ridimensionare, per sentirci pervadere da un senso di impotenza, di vuoto! Una telefonata ci avvisa di un incidente, di una scomparsa ed ecco che improvvisamente prendiamo consapevolezza della vita e ahimè dell'irreparabile.

E' successo così per molti amici di Daniele, un ragazzo che se n'è andato alla giovane età di 18 anni il 23 giugno del 1999. Lele è morto a causa di un incidente stradale avvenuto contro un camion mentre, a bordo del suo scooter, si stava recando a scuola per fare gli esami di maturità.

Era un bel ragazzo, alto, apparentemente dal look trasandato, "eccentrico" ed esibizionista al punto giusto. Dotato di un'insolita memoria e grande interesse riusciva ad ottenere sempre risultati eccellenti. Uno studente modello, dava il massimo senza tanti sforzi, appassionato di storia, di geografia, di cinema, di musica e di lettura. Era un grande fan della cantante Bjork, sognava di diventare un assistente di volo per raggiungere i più svariati posti del mondo. Viaggiare era il suo sogno. Diversificare la propria vita, con spirito avventuriero, era il suo intento. Non tralasciava mai alcun particolare. Amava la compagnia e sentirsi un po' il leader. La sua mente era in continuo lavoro. La sua intelligenza sopraffine, coglieva particolari forse a volte insignificanti elaborandoli a tal punto da costruirne dentro di lui



un vero e proprio "film".

Era un ragazzo che aveva chiare idee su quello che avrebbe voluto fare della sua vita. Un anima giovane e come tale imprevedibile, strappata dalla vita.

La sua particolarità stava nello stringere amicizia con tante persone.

Una personalità che ha lasciato un vuoto incalcolabile soprattutto nella sua famiglia e negli amici che hanno avuto la grande fortuna di aver condiviso con lui tante esperienze.

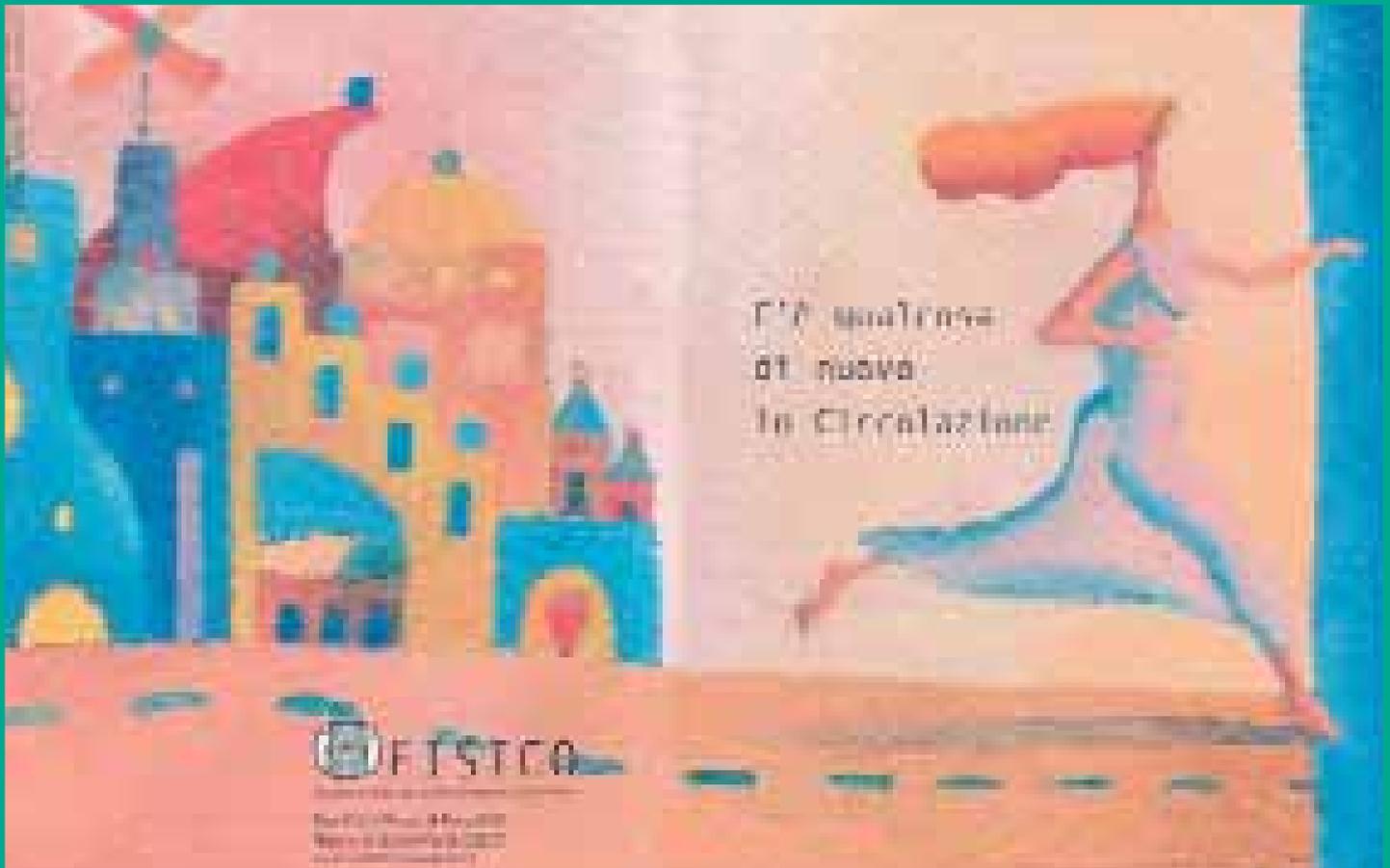
E' stato un dono del cielo incrociare i nostri giorni con i suoi.

Tanto si può dire di lui, manca la sua vivacità e il distacco resta duro da accettare. Purtroppo a tutti noi capita di scontrarci con l'irrimediabile

prima o poi ma è ancor più doloroso quando lo sfortunato è un ragazzo giovanissimo che deve ancora dare molto a sé stesso e al mondo. Confidiamo nel tempo che passa inesorabile sperando che riesca a lenire le ferite vivendo, anche, della forza interiore che spesso ci viene trasmessa da questi "angeli" perpetui.

Per non cadere nella retorica, vorrei semplicemente ricordare a tutti che bisogna prestare molta attenzione quando si è alla guida perché mezzi pesanti o leggeri come l'auto o la moto possono trasformarsi in una vera e propria arma mortale. Ricordiamoci di Lele, quindi, e del suo sorriso.

Ciao Lele!!



## UNO SPAZIO PER IL FISICO

Uno spazio mensile di 6/8 pagine nella rivista della sicurezza stradale affidate a FISICO ed alle organizzazioni aderenti che potranno portare il contributo e le esperienze delle diverse forze impegnate nel campo.

Pedoni, ciclisti, motociclisti, disabili, giovani, anziani, e ci auguriamo anche bambini, potranno portare le loro testimonianze e denuncia delle cose che non vanno.

Cominciamo con i pedoni e i motociclisti che costituiscono due "categorie" di vittime della strada importanti.

Vorremmo chiedere – cominciando questa esperienza – ai nostri lettori di scriverci e mandarci anche denunce dai territori (testi e/o foto) di casi che meritano di essere trattati: responsabilità di enti gestori delle strade (manutenzione, segnaletica, barriere maltenute), di lavori sulle strade mal eseguiti, ecc.

Pubblicheremo, nel rispetto della legge, tutto quelle che invierete ed eventualmente effettueremo indagini e inchieste e signaleremo alla magistratura possibili ipotesi di reato.

Non staremo con le mani nelle mani, non chiuderemo gli occhi e non ci tappiamo le orecchie.

Denunceremo, denunceremo, denunceremo.....

**F**ISICO è un **lavoro progettato e messo a punto** dopo diversi incontri con persone di differenti aree d'Italia e ha alle spalle **6 anni di attività**

**della Fondazione Luigi Guccione sui temi della sicurezza stradale.** Non nasce, quindi, dal nulla. Nasce anche dall'incontro

tra un'organizzazione dell'economia civile (FLG) e un'associazione di imprese (AISES) che hanno avuto il coraggio di far incontrare - e "contaminare" - culture diverse.

È un progetto che non si esaurisce nell'arco temporale dell'anno in corso e per questo chiediamo a quanti vi hanno aderito o che lo faranno – Consiglio di Amministrazione, responsabili comunali, metropolitani, provinciali, regionali - di farlo vivere attraverso iniziative di promozione nei loro territori. Coinvolgendo uomini e donne in carne ed ossa che non hanno spazio nel teatrino mass-mediatico e, purtroppo, anche nella vita politica e istituzionale (dove si dovrebbero risolvere i problemi quotidiani).

Ci sono obiettivi di breve, medio e lungo periodo di un'organizzazione che ha orizzonti strategici ambiziosi che tuttavia punta a dare anche risposte subito e soprattutto servizi reali nell'immediato per chi ne ha bisogno.

Un'organizzazione di **testimonianza** ma che vuole essere soprattutto di **rappresentanza politica** per le **vittime della strada**, **per l'utenza debole** e per quanti hanno a cuore la sicurezza sulle strade.

## LE ORGANIZZAZIONI ADERENTI A FISICO

ACCADEMIA ITALIA - ACTITALIA FEDERAZIONE NAZIONALE (CAMPERISTI) - AGENZIA NAZIONALE PER LA PREVENZIONE - ASSOCAMPI (ASSOCIAZIONE CAMPEGGIATORI ITINERANTI) - ASSOCIAZIONE AZIONISTI SOCIETÀ AUTOSTRADE - ASSOCIAZIONE ITALIANA INGEGNERI TRAFFICO E TRASPORTI (AIIT) - ASSOCIAZIONE ITALIANA SEGNALETICA E SICUREZZA (AISES) - ASSOCIAZIONE ITALIANA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE (AISICO) - ASSOCIAZIONE MOTOCICLISTI INCOLUMI - ASSOCIAZIONI DEGLI UTENTI DEL TRASPORTO PUBBLICO DI NAPOLI, ROMA, MILANO - ASSOCIAZIONE POLIZIA MUNICIPALE E LOCALE D'ITALIA (ANVU) - ASSOCIAZIONE VITTIME VIA DEL MARE - BUKE'N'BIKE-OCCHIO ALLA BUCA - CENTRO ALFREDO RAMPI - CONFEDERAZIONE TITOLARI AUTOSCUOLE E AGENZIE ITALIANE (CONFEDERTAAI) - COOP. MAGGIO '82 - COORDINAMENTO MOTOCICLISTI - EUROPEAN CONSUMERS - FEDERAZIONE MOTOCICLISTI E SCOOTERISTI ITALIANI - FEDERCAMMINACITTÀ (ASSOCIAZIONI DI PEDONII) - FIAB (FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA) - FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS, ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA - NITEL CONSORZIO INTERUNIVERSITARIO TRASPORTI E LOGISTICA - PAGINEBLÙ PSICOLOGI E PSICOTERAPEUTI - SOCIETÀ ITALIANA PSICOLOGI SICUREZZA VIARIA (SIPSIVI) - SOCIETÀ ITALIANA TRAUMATOLOGIA DELLA STRADA (SOCITRAS).

# Un progetto a COSTO ZERO

## Per una politica formativa permanente che garantisca più sicurezza sulle nostre strade

In vista della Settimana Mondiale sulla Sicurezza Stradale che si svolgerà dal 23 al 29 aprile del 2007 si affollano i progetti, le iniziative delle associazioni e delle fondazioni sensibili al tema trattato per offrire un utile contributo teorico e pratico in materia.

Su questi binari si innesta perfettamente il progetto "Costo zero" della Confedetaai (Confederazione titolari autoscuole agenzie d'Italia) che non svuoterà le casse dello Stato come ben si esplica nella chiara titolazione.

La Confedetaai è un'associazione con una realtà di 2.500 autoscuole sparse per tutto il territorio ed è stata riconosciuta un'associazione di comprovata esperienza nel settore della previdenza e della sicurezza stradale con decreto n. 651 del 10 dicembre 1993 emesso dal Ministero dei Lavori Pubblici; è stata inoltre accreditata come associazione di categoria maggiormente rappresentativa a livello nazionale con per mezzo del decreto del 9 febbraio 2004 ad opera del Ministero dei Trasporti.

Tutto questo volitivo esercito di formatori impegnati nell'importante quanto determinante diffusione delle norme di comportamento sulla sicurezza stradale entra in contatto ogni anno mediamente con 1.500.000 giovani tra i 14 e i 24 anni, la fascia d'età per eccellenza dell'incidentalità stradale.

Un concreto rischio di sicurezza su strada per i giovani che non poteva lasciar indifferente coloro che per primi indottrinarono i futuri automobilisti e, dopo l'introduzione della patente a punti del governo Berlusconi nella precedente legislatura con l'obbligo del patentino sulle due ruote, i motociclisti.



Si rendono ovvie alcune modifiche efficaci al Codice della Strada senza investimenti finanziari per l'ordinamento statale ma con un ritorno economico proficuo.

Per questo è opportuno porre notevole attenzione al progetto per individuarne gli interventi concreti su cui si basano le trasformazioni.

I quattro aspetti su cui interviene il progetto sono:

1. Apprendistato alla guida o guida accompagnata;
2. Foglio rosa dopo l'esame di teoria;
3. Guida dei ciclomotori;
4. Esami di guida.

Per quanto riguarda il primo aspetto, relativo all'azione di guida vera e propria, si propone l'introduzione saggia di una guida accompagnata come già avviene in paesi europei come Francia e Olanda.

Di fronte alla norma vigente di concedere ad un giovane di 14 anni una piccola autovettura a 4 ruote ed un ciclomotore con la velocità massima di 45 km (modifiche eventuali e purtroppo frequenti del mezzo a parte) la proposta della confederazione prevede per i 16enni la possibilità di un permesso provvisorio di 24 mesi all'aspirante automobilista al fine di esercitarsi alla



guida di un'auto sotto la vigilanza e l'esperienza di un tutor scelto secondo determinati criteri e la professionalità di un'autoscuola autorizzata; questo con il vantaggio non solo di aumentare la pratica e la confidenza nella guida ma anche di aggiornare e responsabilizzare i cosiddetti conducenti esperti impiegati nella figura del tutor. Terminato il percorso di apprendistato, il giovane dovrà sostenere al compimento dei 18 anni un presame in autoscuola con cui accede direttamente agli esami del DTT.

Il secondo aspetto riguarda la questione amministrativa del foglio rosa dopo l'esame di teoria.

La proposta suggerisce fortemente la consegna del foglio rosa soltanto a coloro che abbiano superato con esito positivo la prova teorica della patente di guida e non donare, come tuttora accade, questo permesso di circolazione appena viene pagata l'iscrizione all'autoscuola. L'evidente rischio di mettere su strada giovani inesperti alla conduzione del mezzo e inconsapevoli del norme del Codice della Strada è facilmente ravvisabile.

Il terzo aspetto, su cui la proposta insiste molto, è la guida dei ciclomotori.

La notevole diffusione delle mini autovetture su 4 ruote è andata tuttavia a cozzare contro l'efficace azione d'intervento e soprattutto di informazione ai giovani in materia di sicurezza stradale.

Nei fatti, obbligo di patentino con relativo esame per i 14enni disposti a guidare un ciclomotore mentre via libera ad altri coetanei con una voglia anticipata di guidare una vettura con alcune ovvie limitazioni ma soprattutto tutti i rischi connessi.

Occorre quindi un intervento mirato per risolvere questa stonatura legislativa e, quel che più interessa i cittadini, pratica.

Far diventare l'attuale CIG (certificato di idoneità alla guida dei ciclomotori) una vera patente di guida con una prova di guida differenziata tra motociclisti che verrebbero formati in vista dei 16 anni come età utile per guidare una moto (annesso il sistema sanzionatorio delle altre patenti) e i conducenti di vetturlette 50 cc.

Il quarto e ultimo aspetto in questione, gli esami di guida, prevede una parziale revisione della modalità di esecuzione in atto con la valutazione sostanziale degli aspetti tecnici e le attitudini psicologiche alla guida, dell'adozione di una tecnica di guida improntata maggiormente alla tecnologia in possesso sui veicoli di nuova concezione, dell'impostazione di una guida



tesa al contenimento dei consumi di carburante per una "guida ecologica", dell'acquisizione della visione del traffico, della corretta applicazione dei concetti di "guida difensiva", della conoscenza delle tecniche di controllo della sbandata.

Tutto ciò affidato a formatori altamente qualificati, argomento purtroppo latitante dalle politiche nazionali dato che la formazione professionale e l'aggiornamento periodico vive una

paralisi che dura da ormai 30 anni.

La proposta quindi si innesta sull'onda della formazione dei formatori come funzione obbligatoria nelle autoscuole oltre all'effettuazione dell'addestramento e degli esami in autostrada, su percorso urbano ed in aree attrezzate.

L'ottima formazione del candidato si otterrebbe così con un'elevata preparazione del personale formatore ed esaminatore.

Intervento che colmerebbe una preoccupante lacuna, quella del conseguimento del titolo di istruttore di guida ed insegnanti di teoria, che avviene senza aggiornamenti periodici in: Italia, Cipro, Gran Bretagna, Irlanda, Irlanda del Nord, Paesi Bassi.

Di contro la formazione obbligatoria ai maestri conducenti di: Austria (6 mesi), Repubblica Ceca (230 ore), Danimarca (6 mesi), Finlandia (18 mesi), Francia (600 ore), Germania (da 10 a 24 mesi), Grecia (12 mesi), Ungheria (294 ore), Lettonia (154 ore), Lituania (200 ore), Lussemburgo (3 anni), Norvegia (2 anni), Polonia (4 mesi), Portogallo (280 ore), Slovacchia (230 ore), Spagna (7 mesi), Svezia (800 ore), Svizzera (1500 ore), Estonia e Belgio.

Il Progetto della Confedertaa: sicurezza stradale a costo zero!

**Stefano Giovinazzo**

## CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH A CURA DI PAOLA MARTINELLO

### SEGNALI STRADALI AL FEMMINILE!



TRENTO. Attenzione ai segnali stradali: la sagoma di una donna col badile in un segnale stradale di lavori in corso. E' la provocazione realizzata a Trento dall'artista sociologa Anna Scalfi, che già lo scorso anno fece parlare di sé mettendo una donna al posto del tradizionale omino sui semafori pedonali. Il segnale stradale al femminile è stato esposto a "Vedro", la manifestazione che per tre giorni ha riunito a Dro, in Trentino, esponenti italiani 30-40enni del mondo dell'economia, cultura, politica e della PA. Contemporaneamente in Austria una campagna paritaria rimpiazza in molti segnali stradali le figure maschili con altre femminili.

### RAGAZZE IN TOPLESS PER FAR RALLENTARE GLI AUTOMOBILISTI



Andare veloci in automobile, superando i limiti imposti dalla segnaletica stradale, non è una abitudine esclusiva degli italiani. Le autorità danesi, stanche di non ottenere risultati con i classici sistemi deterrenti, primo fra tutti l'autovelox, hanno deciso di optare per una strategia "ormonale". Per evitare che i cartelli stradali vengano costantemente ignorati dagli apprendisti Schumacher, la polizia locale ha pensato bene di metterli in mano a donne discinte. Intervistati numerosi automobilisti che si dichiarano all'unanimità entusiasti. Al posto degli agenti in divisa infatti nelle strade dove si devono rispettare dei li-

miti ci saranno delle ragazze in topless che, dotate di cartello, indicheranno ai conducenti la velocità massima. Il Consiglio per la sicurezza nella circolazione stradale ha realizzato anche un video spot che, stando a quanto comunicato da un portavoce, è stato scaricato già da oltre un milione e mezzo di persone: tutti automobilisti coscienti ovviamente.

### OBBLIGO DI INSTALLAZIONE SUI CAMION DELLE STRISCE RETTORIFLETTENTI



E' obbligo per gli autotrasportatori dal 1° Gennaio 2007 l'installazione sui camion delle strisce retroriflettenti. A tal riguardo si sottolinea che l'entrata in vigore di questa disposi-

zione è prevista dall'art.72, comma 2-bis del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285) che recita: "Durante la circolazione, gli autoveicoli, i rimorchi ed i semirimorchi adibiti al trasporto di cose nonché classificati per uso speciale o per trasporti specifici, immatricolati in Italia e con massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, devono altresì essere equipaggiati con strisce posteriori e laterali retroriflettenti. [...] veicoli di nuova immatricolazione devono essere equipaggiati con i dispositivi del presente comma dal 1° aprile 2005 ed i veicoli in circolazione entro il 31 dicembre 2006". Gli evidenziatori retroriflettenti devono essere applicati in maniera tale da rendere visibile l'intera lunghezza del veicolo, se visto lateralmente e l'intera larghezza del veicolo, se visto posteriormente. Gli evidenziatori retroriflettenti devono essere di colore bianco o giallo se applicati lateralmente al veicolo e di colore rosso o giallo se applicati posteriormente allo stesso. Per la violazione della suddetta norma è prevista una sanzione pari a € 74,00.

# Sicurezza stradale: via alla concertazione

## Dopo due anni torna a riunirsi la Consulta Nazionale presso il Cnel in presenza del Ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi

Nella splendida cornice di Palazzo Flaminio a Villa Borghese si è svolta, venerdì 15 dicembre, la Consulta Nazionale per la Sicurezza Stradale coordinata da Silvano Veronese.

Il coordinatore ha sottolineato il ruolo di consulenza svolto da quest'organo, costituito il 2 gennaio 2001, e i tre compiti fondamentali: la partecipazione alla definizione e all'aggiornamento del PNSS (Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale), l'osservazione dei dati e la successiva valutazione, l'analisi dell'efficacia delle misure attuali e delle diffusione di buone pratiche.

Un'occasione di confronto, di intervento, di progettazione.

L'assemblea plenaria che ha visto il primo incontro ufficiale tra il Ministro dei Trasporti **Alessandro Bianchi** e la Consulta, è stata presieduta in apertura dal presidente del CNEL, organo stabile nella sede di viale Lubin 2, **Antonio Marzano**.

L'ex Ministro delle Attività Produttive nel quadriennio 2001 – 2005, ha affrontato il tema della Sicurezza Stradale con un frase alquanto evocativa e sicuramente d'effetto: "Ogni giorno sulle nostre strade accade un miracolo, quando un giovane a bordo delle due ruote torna a casa sano e salvo. Ma non possiamo affidarci soltanto ai miracoli...".

Subito dopo ha preso la parola **Maurizio Coppo**, responsabile della Segreteria tecnica della Consulta.

Con una relazione approfondita e pungente ha mostrato a tutti i presenti in sala la differenza tra la pianificazione della sicurezza stradale in Europa e in Italia.

Ne sono emerse note dolenti soprattutto per quel che riguarda la mobilità sul nostro paese: un paese lento nei trasporti! Il piano di lavoro intavolato da Coppo ha riguardato tre nodi principali su cui il governo italiano deve focalizzare l'interesse:

**1.** Riordino e destinazione dei finanziamenti (che non devono essere soltanto



statali);

**2.** Elaborazione di progetti futuri che prevedano il calcolo del rischio;

**3.** Istituzione di organi di Governance Distaccandosi dall'esempio svizzero (delega ai privati per gestire la spinosa questione della salvaguardia stradale peraltro con buoni risultati), bisogna sviluppare una gestione pubblica di sicurezza stradale inserita in un contesto di governo pubblico.

A porre l'accento sull'impegno costante del governo è stato naturalmente il Ministro dei Trasporti, il quale ha esordito annunciando una riforma immediata (già dal primo bimestre del 2007) del trasporto pubblico locale.

Dopo aver accennato ad alcuni dati relativi all'incidentalità italiana, in posizione mediana rispetto al contesto europeo, il Ministro ha ribadito un concetto tanto forte quanto saggio: più che una potenziata innovazione tecnologica che sviluppi una macchina intelligente c'è bisogno di un "guidatore intelligente". Una "Cultura della Guida" come miglior spot per una corretta prevenzione degli incidenti stradali.

Il nodo centrale del discorso si è focalizzato intorno a concetti molto attuali anche se difficili da dipanare: dallo spostamento della mobilità delle merci via mare e ferrovia invece che su strada, all'introduzione di una mobilità alternativa dal mezzo privata che spinga verso il servizio pubblico connesso ad un miglioramento della qualità di vita delle nostre città.

Di seguito gli obiettivi da raggiungere nel più breve tempo possibile:

- Stabilire delle regole di comportamento;
- Controllo su strada in collaborazione stretta con il Ministero dell'Interno (preferibile la forza civile di pattuglia rispetto ai pur sofisticati congegni elettronici ormai metabolizzati e in alcuni casi già sconfitti dai "pirati della strada");
- Informazione utile e flessibile sulle arterie stradali (abbandonare i desueti cartelli in favore di uno sviluppo tecnologico che conferisca dinamicità e alternative al guidatore);
- Formazione per la nascita di una "Cultura della Mobilità" (attività congiunte tra Ministero dell'Istruzione ed enti lo-

cali con corsi di educazione stradale, formazione dei formatori);

• Agenzia della sicurezza stradale (idea da approfondire malgrado la necessità di lavorare prima sul contenuto e in seguito sulla forma).

Il Ministro ha concluso il suo intervento con la parola chiave: Concertazione!

Un impegno a 360 gradi da parte di tutte le istituzioni e le parti sociali in gioco per sviluppare un efficace piano di sicurezza stradale.

Nel corso della prima sessione mattutina sono intervenuti nell'ordine Claudio Camocardi, Antonio Mangiacavallo, Piero Caramelli, Mario Greco, Stefano Giovenali e Mauro Calamante.

Le testimonianze e gli interventi dettati di seguito hanno rappresentato, oltre ad un utile scambio di vedute a livello locale da innestare all'interno del panorama collettivo, un vero e proprio "modus operandi" di tutti quegli attori impegnati in una lotta a cui tutti vogliono e, a nostro avviso per etica, devono dare il pur minimo contributo.

**Claudio Camocardi**, Assessore ai Lavori Pubblici e Programmazione Territoriale della Provincia di Mantova, ha confermato che una Governance della sicurezza stradale è la via essenziale alla risoluzione di questo problema collettivo. Nella Provincia di Mantova si sta svolgendo un compito importante per la gestione locale di 1100 km da parte dell'ANAS e con pochi strumenti a disposizione malgrado ci sia bisogno di elevati standard qualitativi per incidere sul sistema. Tra gli elementi di plauso attribuiti all'amministrazione mantovana si annovera l'informatizzazione in tempo rapido dei dati forniti dall'ISTAT così da favorire una funzionale lettura dei dati.

**Antonino Mangiacavallo**, Consigliere del Ministro della Pubblica Istruzione per l'educazione alla sicurezza stradale, elogiando in avvio la buona relazione comparativa Europa - Italia dell'architetto Coppo, ha puntato sull'educazione

stradale ai giovani come eccellente prevenzione del rischio.

Concertazione d'accordo, afferma Mangiacavallo, ma occorre istituire un centro di coordinamento che miri al raggiungimento definito degli obiettivi altrimenti



si assiste ad una vana concorrenza.

Il Ministero dell'Istruzione si impegnerà quindi a sviluppare nei giovani l'autonomia di giudizio, ad approfondire la conoscenza e il rispetto delle norme di legge, a considerare preminente il concetto di legalità in strada, a rendere chiaro il rapporto tra stile di vita e stile di guida.

Tutto ciò sotto lo slogan di Cittadinanza consapevole.

**Piero Caramelli**, Direttore I Divisione Servizio PS Ministero dell'Interno, ha preso di petto l'obiettivo europeo della riduzione del 50% degli incidenti stradali entro il 2010 con tre cardini decisivi: un coordinamento forte, un inasprimento delle sanzioni per chi fa uso di alcool e/o sostanze stupefacenti prima e/o durante la guida (visto l'aumento di consumo anche nelle categorie professionali addette al trasporto pubblico o privato) e un aggiornamento rapido dei dati ISTAT.

**Mario Greco**, Dirigente ISTAT, ha giustificato le accuse di un ritardo del centro ISTAT nel fornire i dati, come una lentezza dovuta al tempo fisiologico di raccolta degli stessi che in una seconda fase vengono rielaborati così da registrare le caratteristiche per ogni singolo incidente.

Si potrebbe migliorare la rilevazione dei dati concedendo una delega agli enti territoriali più vicini alle fonti, le Province, così da tornare in un secondo momento per verificarne la correttezza.

**Stefano Giovenali**, Presidente AIIT, ha sottolineato positivamente che vi è comunque in tutte queste iniziative una capacità di innovare - progettare - motivare.

Un nodo di discussione posto dal Presidente è stato il riordino del trasporto pubblico locale da considerare sotto un diverso aspetto: non incentrare l'attenzione sulle vetture-km ma su quante persone può trasportare la singola vettura, diminuendo in tal modo la quota di rischio sul suolo stradale.

Inoltre bisognerebbe creare dei percorsi alternativi e sicuri malgrado sia molto difficile nella realtà di una metropoli.

**Mauro Calamante**, Assessore alla Mobilità del Comune di Roma, ha lanciato un allarme per quanto riguarda la mobilità a Roma.

Una situazione d'emergenza che deve tener conto dei programmi a medio - lungo termine ma e anche affrontare i numerosi e annosi problemi quotidiani. A Roma c'è una rete viaria gerarchizzata e le sanzioni previste dovrebbero adeguarsi a questa condizione.

È conveniente inoltre omologare più sistemi tecnologici per aumentare la competizione e di conseguenza abbassare i prezzi esorbitanti delle strutture.

Prima della presentazione dei progetti delle Amministrazioni proponenti, Verona, Reggio Emilia, Bolzano e Cesenatico, ha concluso la prima sessione **Sergio Dondolini**, Direttore Generale per la Motorizzazione Ministero dei Trasporti, che ha incentrato il suo intervento sulla mobilità dei bambini.

Un nodo fondamentale per incidere sul corretto sviluppo di un'educazione stradale del futuro.

**Stefano Giovinazzo**

## UN PARCHEGGIO PER MINI BICI ALL'ASILO

Le poche eccezioni in positivo meritano sicuramente una citazione.

A tale proposito, guardate che bel provvedimento ha adottato l'Amministrazione comunale di Silando, in provincia di Bolzano: un parcheggio per mini-bici, pensate un po', davanti all'asilo, fatto per bambini di 4, 5 anni! Sì, avete letto bene: "per bambini dell'asilo...!" È incredibile: un esempio di sensibilità amministrativa senza pari!

L.F.Memoli



Anche nel tuo Comune, per la sicurezza stradale...

# STOP-CRASH

È importante fermare una strage che coinvolge ogni anno circa 3.000 giovani tra i 14 e i 29 anni.

Prevenire e controllare, al fine di educare e coinvolgere la popolazione ad una guida responsabile, è la missione di STOP-CRASH, un progetto per la sicurezza stradale promosso da ANCI, FIC - Fiera Mostra Vittime della Strada e Partecipazioni.

Soffici e Sofi è l'azienda monarca affidata su STOP-CRASH che consente di dotare tutti gli agenti in servizio

permettendo loro di eseguire controlli vincentemente in ogni circostanza.

Monarca (patentato), sempre da usare, utilizza allo scopo, Soffici e Sofi a pacchetto fornito per il Comune o il Comando di Polizia, anche in piccoli quantitativi.

Dotato delle più valide certificazioni TÜV, NEN-CL, il suo utilizzo da parte delle Forze dell'Ordine, è previsto nel C.d.S. Art.186.

Aumentare i controlli porterà ad una maggiore responsabilità di chi si mette al volante anche dopo una semplice anno.

**STOP-CRASH**, perché dietro ad ogni incidente può nascondersi un guidatore in stato di ebrezza.



Per informazioni - ordini: Peccolati - Tel. 0373.501499 - Fax 0373.515515 - [www.sofficosci.it](http://www.sofficosci.it)





# LA PAGINA DELLA SOLIDARIETÀ



112244



autostreche per Italia



Comune di Roma



Provincia di Cosenza



Comune di Cosenza



Comune di Rende



## AltraVia



### DONAZIONI LIBERALI A FAVORE DI ONLUS

Le donazioni a sostegno della Fondazione Luigi Guccione Onlus possono avvenire tramite:

- **c/c postale** intestato a Fondazione Luigi Guccione Onlus Ente Morale Vittime della strada n° 20617874
- **bonifico bancario** intestato Fondazione Luigi Guccione Onlus Ente Morale Vittime della Strada Conto corrente bancario 2325037, CAB 16200, ABI 01030 presso Monte dei Paschi di Siena, Agenzia di Cosenza, Via Panebianco.

### DEDUCIBILITÀ FISCALE PER PERSONE FISICHE E IMPRESE

Articolo 14, Decreto Legge n. 35/2005  
Le liberalità in denaro o in natura erogate dalle persone fisiche e da enti soggetti all'imposta sulle società in favore delle O.n.l.u.s. sono deducibili fino al 10% del reddito complessivo e comunque non oltre 70.000 euro all'anno.



112244

