



STATI GENERALI ● PAGINA 5

CI VUOLE FISICO ● PAGINA 11

HELP VITTIME ● PAGINA 14

*Altra*Via

Anno I - Numero 1 - Febbraio 2006 PERIODICO MENSILE DELLA SICUREZZA STRADALE di FLG Ente Morale Vittime della Strada



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

Cambiare strada

Un **programma** di governo in dieci punti per la **sicurezza stradale**
Elezioni politiche 2006: sfida programmatica ai candidati

ASSISTENZA LEGALE, MEDICO LEGALE, PSICOLOGICA GRATUITA

CHI AIUTA LE VITTIME DELLA STRADA IN ITALIA



CHIAMATA GRATUITA
NUMERO VERDE
800.134.900

FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS
FLG
ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA

**CENTRO NAZIONALE 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

Editoriale

Cambiare strada



Giuseppe Guccione
Presidente FLG

Cinque anni di governo, la patente a punti, lo smantellamento di un organo minimo di governance (Ispettorato per la sicurezza della circolazione), due ministeri accorpati oggetti misteriosi per la sicurezza stradale. Un Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale che si è rivelato un libro dei sogni: a circa 7 anni dalla sua approvazione quasi del tutto inapplicato e non finanziato. Politiche di bilancio sempre più scarse a fronte di un aumento della circolazione stradale. Trasporto pubblico locale sempre più penalizzato.

Una domanda di cambiamento sale forte dalla società civile, dal mondo dell'impresa, dalle istituzioni locali. **Bisogna cambiare strada.** Per farlo occorrerebbe una maggiore consapevolezza della classe dirigente - che ancora non si vede però - dell'urgenza di governare l'insicurezza stradale. Perché, se lasciata alle "libere forze del mercato", la strada uccide.

C'è bisogno dunque che la **sicurezza stradale** entri nei programmi politico-elettorali sui quali i partiti e le coalizioni chiederanno ai cittadini il voto. E subito dopo nella pratica di governo. Si devono individuare priorità e urgenze. La **prima** riguarda la quantificazione del fabbisogno finanziario (a pagina 6): ci deve essere certezza e costanza di finanziamento negli anni (è il caso della manutenzione programmata delle strade). La **seconda** attiene alla revisione, semplificazione delle norme e loro effettiva applicazione (Patente a Punti in primo luogo). Riprendendo con vigore una massiccia e generalizzata campagna di controlli sulle strade: sul rispetto dei limiti di velocità, sulla guida in stato di ebbrezza, sulla manutenzione dei veicoli.

La **terza** è l'approvazione di una legge per le vittime della

strada che contenga l'istituzione dei Centri per la loro assistenza.

C'è bisogno poi di costruire un quadro nuovo di Governance che garantisca continuità e stabilità di azione alle politiche di governo della sicurezza stradale al centro e in periferia. Ecco perché dagli Stati Generali - che abbiamo tenuto i giorni 8 e 9 novembre 2005 - sono venute proposte incalzanti inserite in un documento - sfida ai candidati alle elezioni del 9 aprile ai quali si chiede di sottoscriverlo prima del voto - (in ultima pagina):

1. Nominare un Sottosegretario alla Presidenza di Consiglio dei Ministri con delega alla sicurezza stradale
2. Istituire per legge l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Stradale o un Dipartimento presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri sul modello di quello della Protezione Civile
3. Istituire per legge la Consulta Nazionale per la Sicurezza stradale
4. Costituire una Commissione Interparlamentare per la sicurezza stradale (Camera e Senato)
5. Nominare un Commissario di Governo presso la Conferenza Stato-Regioni per il coordinamento delle politiche di sicurezza stradale nazionali e locali
6. Costituire l'Istituto per la Ricerca e l'Innovazione per la Sicurezza Stradale (IRIS) sul modello di quelli esistenti in altri Paesi europei: BAST (Germania), INRETS (Francia), SWOV (Olanda), TRL (Inghilterra).

E in ultimo una richiesta al Ministro della Salute: convochi una Conferenza socio-sanitaria sulla insicurezza stradale per attivare le tante competenze esistenti nel comparto sanitario per un'efficace azione di informazione, prevenzione, organizzazione dei servizi (emergenza, riabilitazione, assistenza psicologica, ecc.) orientati a questo grave fenomeno sociale.

“Occorrerebbe una maggiore consapevolezza della classe dirigente nel governare la sicurezza stradale. Perché, se lasciata alle “libere forze del mercato”, la strada uccide. Lanciata una sfida programmatica ai candidati alle elezioni politiche 2006”

“C'è bisogno di costruire un quadro nuovo di governance che garantisca continuità e stabilità di azione alle politiche di governo della sicurezza stradale al centro ed in periferia”





DIRETTO DA
Giuseppe Guccione

DIRETTORE
RESPONSABILE
Angela Betti

SEGRETERIA
DI REDAZIONE
Paola Martinello

REDAZIONE
Annamaria Astorino
Federico Alfredo Bianchi
Ivano Billi
Annamaria Coramusi
Amelia Corigliano
Teresa Rita D'Amico
Tamara Haegi
Stefano Giovenali
Adriano Legacci
Gerardo Macrini
Franco Panno

STAMPA
Editrice Le Balze
Via Montecavallo, 16
53045 Montepulciano (SI)

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



14

Help vittime
Aperto a Roma il **Centro Nazionale Assistenza alle Vittime della Strada**



16

Sfida ai candidati
Un **manifesto** per la sicurezza stradale
in vista delle **elezioni politiche**
del prossimo 9 aprile

SOMMARIO

5 Stati Generali
Un **programma** di governo in dieci punti
per la **sicurezza stradale** in Italia presentato a Roma



11 Ci vuole Fisico
Una **lobby trasparente** della società civile
in difesa dell'**utenza debole** della strada



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 da 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 non schierato contro il Governo di turno ma che chiede che la sicurezza stradale sia assunta come priorità e inserita nel programma e non si tagli la spesa del comparto.

Un periodico di denuncia - se non lo facciamo noi chi lo fa in Italia? - ma anche di proposte concrete, realistiche. Non chiediamo la luna nel pozzo.

Chiediamo solo di far seguire alle parole i fatti.

Un **programma** di Governo
in dieci punti per la **sicurezza stradale**
in Italia presentato a Roma



Stati Generali

Nella Sala delle Colonne alla Camera dei Deputati si sono tenuti gli **Stati Generali della sicurezza stradale**, due giornate ricche di interventi (46) e di presenze (associazionismo civile: pedoni, ciclisti, motociclisti, vittime scuole guida, forze di polizia ecc. ma anche enti locali - Regione Sicilia, Provincia Cagliari, Macerata, Teramo, Comune Roma, Venezia). Gli Stati Generali della Sicurezza stradale sono stati organizzati dalla Fondazione Luigi Guccione Onlus, Ente Morale Vittime della Strada e da FISICO, Fondazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione Onlus che "confedera" oltre 40 organizzazioni della società civile che si occupano di sicurezza stradale. L'evento è stato ripreso dal TG1, TG2, TG3, TG4 e Studio Aperto, Telenorba, SAT 2000, RAI Educational, CISS, presenti anche Quattro ruote, e Motociclismo, Tuttomoto e altra stampa specialistica. Oltre 180 persone registrate in rappresentanza di enti e associazioni.

Difficoltà per la presenza dei parlamentari per l'impegno alla Camera del Decreto Legge sulla Patente a Punti poi ritirato dal Governo al Senato dopo che era mancato

il numero legale per tre volte. Quasi assenti del tutto il centrodestra (esclusi l'on. Dell'Anna - FI- e il segretario dell'on. Gasparri - AN). Il centrosinistra era presente

LE INADEMPIENZE DEL GOVERNO NAZIONALE. I RITARDI DEGLI ENTI LOCALI E DELLE REGIONI. UN PROGRAMMA DI GOVERNO PER LA SICUREZZA STRADALE. L'IMPEGNO NECESSARIO DEI GOVERNI LOCALI E REGIONALI PER CENTRARE L'OBIETTIVO DELLA DIMINUIZIONE DEL 50% DELLE VITTIME ENTRO IL 2010 COME RICHIESTO DALL'UNIONE EUROPEA. LA STRADA COME SERVIZIO PUBBLICO DI MASSA. STRADE MALTENUTE CON BUCHE E SEGNALETICA INADEGUATA. MANCATI FINANZIAMENTI PER LA SICUREZZA STRADALE E MANCATA DEFINIZIONE DELLA GOVERNANCE SIA A LIVELLO NAZIONALE CHE REGIONALE E DEL RAPPORTO ISTITUZIONALE FRA I DUE LIVELLI. L'ISTITUZIONE DI AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA STRADALE. LA COSTITUZIONE DI UN ISTITUTO PER L'INNOVAZIONE E LA RICERCA DELLA SICUREZZA STRADALE. UN CODICE DELLA STRADA SEMPRE PIÙ "STERILIZZATO": NECESSITÀ DI ISTITUIRE LE CONSULTE REGIONALI E LOCALI PER FAVORIRE LA PARTECIPAZIONE DELLE ORGANIZZAZIONI ECONOMICHE-SOCIALI. LO SVILUPPO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE. L'ISTITUZIONE DEI CENTRI DI ASSISTENZA ATTRAVERSO LEGGI REGIONALI PER VINCERE L'INDIFFERENZA DELLE ISTITUZIONI VERSO LE VITTIME DELLA STRADA.

con il sen. Fabris, la sen. Donati, Della Gatta, l'on. Pecoraro Scanio, l'on. Realacci (Udeur, Verdi, Italia dei Valori, Margherita). Il Presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Ciampi, ha conferito all'evento una targa d'argento.

Drammatico e pesante il quadro della situazione. Negli ultimi **30 anni in Italia** ci sono state quasi **1 milione di persone morte (300.000) o rese invalide gravi (700.000)** a causa di incidente stradale. Dai 5 ai 6 milioni di italiani interessati (i parenti più stretti del milione di morti e invalidi): persone che hanno ora dai 30 ai 60 anni di età. Senza contare i ferimenti più o meno gravi che hanno lasciato un segno nel corpo e nell'anima: dalle 300.000 alle 500.000 persone tutti gli anni. Altre 9/15 milioni di persone direttamente "toccate" dall'incidentalità stradale.

Oltre 3.000 giovani tra i 15 e 29 anni muoiono ogni anno a causa di incidente stradale che è la prima causa di morte in questa fascia di età. 150 bambini sotto i 10 anni muoiono a causa di incidente stradale. Dal Dopoguerra ad oggi sono morti in Italia circa 400.000 persone. E' come se fossero scomparsi gli abitanti di Varese, Mantova, Reggio Emilia, Siena



La Presidenza degli Stati Generali. Da sinistra: l'On. Dell'Anna, Giuseppe Guccione (Presidente FLG), Luigi Riccardi (Direttore di Motociclismo), Gabriella Gherardi (Presidente AISES), Enrico Ferri (Magistrato di Cassazione)

e Cosenza messi insieme. E nell'ultimo decennio è come se gli abitanti di Venezia fossero diventati improvvisamente invalidi gravi in carrozzella.

Per il Governo nazionale - ha detto il presidente Giuseppe Guccione nell'introduzione - non c'è appello: in 5 anni non si è sentito una sola volta il Presidente del Consiglio dei Ministri pronunciarsi con decisione su questi temi. Il suo Ministro dell'Infrastrutture e Trasporti non ha nemo meno proposto ciò che il **Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale chiedeva: il suo finanziamento di 1.000 milioni di euro all'anno per 3 anni. La finanziaria 2006 non contiene nessun finanziamento così quelle degli anni precedenti.** I trasferimenti agli enti locali diminuiscono di 3.000 milioni di euro. Ne consegue che anche la manutenzione delle strade subirà dei nuovi tagli e le altre azioni di contrasto dell'insicurezza stradale. E' il segnale preciso di come la sicurezza stradale sta a cuore ai nostri governanti. Oggi il Ministro Lunardi parla di educazione stradale e di programmi scolastici ma l'art. 230 del Codice della strada è datato 1992; proposte nostre e di decine di organizzazioni (i parchi dell'educazione stradale per bambini, vedi scheda) venivano guardati con supponenza. Non è solo una questione del Ministro; anche il suo viceministro con delega alla sicurezza stradale, Tassone, si lamenta delle cose che il suo ministro non gli ha lasciato fare, impegni che noi spesso abbiamo condiviso; l'altro sottosegretario Uggè sembra attento a far risparmiare ai suoi autotrasportatori 40/50 euro delle bande rifrangenti da applicare alle sagome dei veicoli cercando di rimuovere questa norma di sicurezza del Codice e nello stesso tempo si destinano loro quasi 1000 milioni di euro in due anni. Ma c'è bisogno di un segnale anche degli amministratori locali (**Comuni, Provin-**

ce, Regioni) attraverso le loro Associazioni e rappresentanze (Anci, Upi, Conferenza dei Presidenti delle Regioni) di **avvio di una più decisa azione di contrasto dell'incidentalità stradale.** Per questo chiediamo loro - ha proseguito Guccione - di incontrare il movimento di lotta all'insicurezza stradale che si riunisce a Roma oggi e domani e di convocare consigli comunali e provinciali straordinari dedicati alla sicurezza stradale per mettere a punto strategie condivise con le organizzazioni economico-sociali dei territori. Perché sulle strade loro assegnate "corrono" il 90 % dei morti e non possono far finta di nulla o alzare le braccia denunciando il Governo che taglia i fondi! Non rispondere non solo è colpevole e moralmente disdicevole ma è oggettivamente complice dell'indempienze verso la strage stradale.

Possiamo dire quindi che siamo davanti a un **fenomeno sociale e sanitario grave** - non solo per gli ingenti costi che produce ogni anno: oltre **35 miliardi di euro** (oltre 65.000 miliardi di vecchie lire) - e del tutto sottovalutato da Istituzioni, privati e cittadini.

Si dice che "investire" risorse economiche nella sicurezza stradale (sito del Ministero Infrastrutture e Trasporti) farebbe diminui-

Il Presidente Ciampi e sotto la targa d'argento conferita agli Stati Generali



re del 60% i costi di bilancio nel settore. E cioè dei 35.000 milioni di euro che si spendono a causa di incidenti stradali ne risparmierebbero circa 21.000.

Ecco un motivo in più per imprimere un impegno forte all'azione di governo per contrastare il grave fenomeno dell'insicurezza stradale e a "investire" in sicurezza stradale.

La strada è il servizio di massa più pericoloso: infatti in tutto il mondo è prevista l'assicurazione auto obbligatoria. La rete stradale italiana conta circa **500.000 chilometri di strade asfaltate** comprese quelle interne ai centri urbani (478.500 secondo Ente Europeo delle Strade). In Europa (secondo ANAS, ad esempio) si stima in circa 10.000 euro/km (5.000 euro/km per le sole dotazioni tecniche e logistiche) il costo medio per la manutenzione ordinaria delle strade. Quindi realisticamente per l'Italia si deve parlare di un investimento per l'esercizio della viabilità e delle sue dotazioni di sicurezza di circa 5.000 milioni di euro per la messa in sicurezza delle strade.

1. Per l'esercizio della strada individuato il numero di chilometri delle strade (500.000 circa) e il costo unitario medio europeo di investimento per la manutenzione programmata (10.000 euro/km) abbiamo un fabbisogno finanziario di circa 5.000 milioni di euro.

2. Educazione stradale e formazione dei conducenti e campagne informative nazionali e locali (300 milioni di euro)

3. Incentivazione della sicurezza attiva e passiva sui mezzi attraverso la leva fiscale (300 milioni di euro)

4. Progettazione di una logistica della mobilità che favorisca la sicurezza stradale (600 milioni di euro)

5. Finanziamento di un organo di governance della sicurezza stradale e Istituto di ricerca (100 milioni di euro)

Occorre inoltre stabilire una procedura funzionante e vincolante (quella attuale non lo è) per destinare a questo fabbisogno i proventi delle contravvenzioni stradali che non è dato sapere a quanto ammontino e dove vadano a finire anche se il Ministro Lunardi recentemente ha detto essere nell'ordine dei 15.000 milioni di euro.

Altro tema importante il rispetto delle regole che in una società democratica e civile è la regola delle regole. Una regola, una norma deve essere effettivamente fatta rispettare per produrre la sua efficacia. Occorre in altri termini un apparato sanzionatorio basato sulla sua effettività. Senza giusta sanzione non c'è rispetto della regola. E' il caso dell'applicazione della

Patente a Punti: dopo i primi mesi c'è stata una diminuzione del 25% circa della mortalità. Dopo un anno l'allentamento dei controlli ha portato ad una diminuzione delle sanzioni e al non rispetto delle regole. E siamo ormai attorno al 5% di diminuzione dei morti.

Bisogna, invece, riprendere con vigore una massiccia e generalizzata campagna di controlli sulle strade:

- sul rispetto dei limiti di velocità
- sulla guida in stato di ebbrezza
- sullo manutenzione dei veicoli

Dall'altra parte bisogna avviare **una campagna per la messa in sicurezza delle strade (manutenzione programmata)** e prevedere azioni di rivalsa da parte degli utenti della strada e delle organizzazioni che le rappresentano nei confronti degli enti gestori delle strade (pubblici e privati).

Vasto consenso ha raccolto il programma di governo in 10 punti presentato con il **Dizionario della sicurezza stradale** - un volume di 192 pagine con all'interno 74 schede tematiche dalla A (alcool) alla Z (Zone a Traffico limitato) scritte da oltre 60 autori e con il **Libro Bianco sulle Strade Maltenute.**

Si tratta di un lavoro unico nel panorama editoriale italiano che può contribuire alla costruzione di una nuova identità di mobilità sostenibile e partecipata che ha un obiettivo ambizioso moralmente irrinunciabile, economicamente vantaggioso per l'erario: dimezzare i morti da incidenti stradali entro i prossimi 5 anni. Per raggiungere questo obiettivo occorrono anche altri presupposti. Il primo che le forze politiche nazionali e locali assumano la sicurezza stradale come obiettivo programmatico di governo. C'è bisogno dunque che la SICUREZZA STRADALE entri nei loro programmi politico-elettorali sui quali chiederanno ai cittadini il voto. C'è bisogno poi di costruire un quadro nuovo di Governance che garantisca continuità e stabilità di azione alle politiche di sicurezza stradale.

Ecco perché dagli Stati Generali sono venute proposte incalzanti sulle quali fare battaglia politica nelle prossime settimane e mesi. Queste le proposte impegnative chieste alle due coalizioni ed ai partiti che le compongono:

1. Nominare un Sottosegretario alla Presidenza di Consiglio dei Ministri con delega alla sicurezza stradale nel nuovo Governo che sarà costituito dopo le elezioni con compiti di coordinamento delle politiche dei diversi ministeri coinvolti (Istruzione, Interno, Sanità, Giustizia, Ricerca, Infrastrutture, ecc.)
2. Istituire per legge l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Stradale o un Dipartimento presso la Presidenza del Consi-



ORGANIZZAZIONI PARTECIPANTI AGLI STATI GENERALI

ACCADEMIA ITALIA - ACTITALIA FEDERAZIONE NAZIONALE (Camperisti) - AGENZIA NAZIONALE PER LA PREVENZIONE - ASSOCAMPI (Associazione Campeggiatori Itineranti) - ASSOCIAZIONE AZIONISTI SOCIETÀ AUTOSTRADE - ASSOCIAZIONE EUROPEA FAMILIARI E VITTIME DELLA STRADA - 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 - COORDINAMENTO NAZIONALE ORGANISMI PER LA SICUREZZA STRADALE (Associazione Pu.Ri, Associazione Paola e Dario, Associazione Strade Sicure, Fondazione Alessio Tavecchio, Comitato Sicurezza Stradale Paglierini, Comitato Giovani 3000) - CONFEDERAZIONE TITOLARI AUTOSCUOLE E AGENZIE ITALIANE (CONFEDERTAII) - COORDINAMENTO MOTOCICLISTI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTI E SCOOTERISTI ITALIANI - FEDERCAMMINACITTÀ (ASSOCIAZIONI DI PEDONI) - FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicletta) - FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS, Ente Morale Vittime della Strada - LEGAMBIENTE - NITEL CONSORZIO INTERUNIVERSITARIO TRASPORTI E LOGISTICA - PAGINEBLÙ PSICOLOGI E PSICOTERAPEUTI - SOCIETÀ ITALIANA PSICOLOGI SICUREZZA VIARIA (SIPSIVI) - SOCIETÀ ITALIANA TRAUMATOLOGIA DELLA STRADA (SOCITRAS) - UCA (UNIONE CLUB AMICI) - WWF

glio dei Ministri sul modello Protezione Civile

3. Istituire per legge la Consulta Nazionale per la Sicurezza stradale
4. Costituire una Commissione Interparlamentare per la sicurezza stradale (Camera e Senato)
5. Nominare un Commissario di Governo presso la Conferenza Stato-Regioni per il coordinamento delle politiche di sicurezza stradale nazionali e locali
6. Costituire l'Istituto per la Ricerca e l'Innovazione per la sicurezza stradale. L'Italia è tra i Paesi europei agli ultimi posti in quanto spesa per la ricerca e l'innovazione: 1,11% del PIL a fronte del 2,51% della Germania o il 2,73% degli USA. E anche nella Finanziaria 2006 sono previsti ulteriori 120 milioni di euro di tagli per la ricerca. Esistono in molti Paesi dell'Europa allargata tanti Istituti di Ricerca per la Sicurezza della circolazione stradale: BAST (Germania), INRETS (Francia), SWOV (Olanda), TRL (Inghilterra).

Per questo pensiamo sia necessario che venga costituito un **Istituto per la Ricerca e l'Innovazione per la Sicurezza Stradale (IRIS)** recuperando il meglio dell'esistente allo stato dell'arte in Italia e assumendo giovani ricercatori. Un Istituto aperto agli apporti finanziari e al patrimonio di competenze dell'impresa privata del settore.

Sono questi gli obiettivi sui quali le organizzazioni economico-sociali impegnate in FISICO lavoreranno sin da subito e nei prossimi 5 anni. Le organizzazioni aderenti a FISICO, inoltre, hanno posto il 30 novembre 2005 all'attenzione nel loro consiglio di amministrazione - l'obiettivo coerente di come colmare il gap tra la loro forza organizzativa e programmatica e lo scarso peso politico, di rappresentanza e di presenza nelle Istituzioni delle loro istanze sociali.

Per questo hanno impresso un'accelerazione alla costruzione e rafforzamento di quel contenitore politico-sociale - FISICO - come lobby trasparente dell'economia civile italiana - portatrice di interessi deboli - capace di rappresentare, però, la forte esigenza di cambiamento che c'è nella società italiana per fermare la strage stradale e per fare affermare una mobilità sostenibile che rispetti l'ambiente, tuteli la salute delle persone e si ponga il problema della rigenerazione delle risorse.

È partita durante le festività natalizie una vasta campagna di proselitismo in tutta Italia. Si terranno, entro marzo 2006, 20 incontri regionali e verranno acquistate pagine da giornali e riviste per promuovere una campagna sociale con un **Manifesto per la sicurezza stradale.**

RICONOSCIMENTI A FLG E A FISICO



Il Capo dello Stato, Carlo Azeglio Ciampi, ha conferito alla Fondazione Luigi Guccione Onlus e poi anche a FISICO due medaglie d'argento e una targa d'argento. Il 7 aprile 2005 in occasione della Giornata Mondiale della Salute dedicata alla sicurezza stradale per l'impegno della Fondazione (FLG) sul tema i giovani e la sicurezza stradale. Il 25 giugno 2005 per l'impegno di FLG e FISICO sul tema dell'incidentalità alcol correlata. Il 9 di novembre 2005 una Targa d'argento a FLG e FISICO per aver organizzato gli Stati Generali della sicurezza stradale e per l'elaborazione (Dizionario della sicurezza stradale) di un programma in 10 punti per governare l'insicurezza stradale.



GLI STATI GENERALI IN FRANCIA



Il 17 luglio 2002 al Teatro de l'Empire di Parigi si sono tenuti gli Stati Generali della sicurezza stradale in Francia: oltre 470 persone vi hanno partecipato e tra questi oltre 100 rappresentanti di associazioni, 200 rappresentanti dei ministeri interessati, 20 enti locali, 100 associazioni professionali (scuole guida, assicuratori, costruttori di auto e moto, giornalisti).

Oltre al Presidente della Repubblica vi hanno preso parte i ministri dei Trasporti, dell'Interno, della Giustizia, della Sanità dell'Istruzione e il Primo Ministro Raffarin.

"Quando parlo di grandi cantieri - ha detto Chirac - si pensa in genere alle grandi realizzazioni architettoniche dei settennati precedenti. Io vorrei caratterizzare questo quinquennio da tre grandi cantieri che però non sono di pietra. È innanzitutto la lotta all'insicurezza stradale. Sono assolutamente inorridito per il fatto che strade francesi sono le più pericolose d'Europa....."

Questo è quanto il Presidente della Repubblica francese ha pronunciato il 14 luglio 2002 in occasione della Festa Nazionale francese.

Il 18 dicembre 2002 il Primo Ministro Raffarin ha presieduto il Comitato Interministeriale per Sicurezza Stradale avviando un programma pluriennale di lotta contro l'insicurezza stradale mobilitando risorse materiali e finanziarie anche a livello locale. Dopo la messa in pratica di questa nuova politica (nuova visione) di sicurezza stradale nel periodo di 3 anni, da maggio 2002 a maggio 2005, ci sono state più di 6.000 vite salvate e quasi 100.000 feriti risparmiati. Dal 2002 al 2005 c'è stata una diminuzione di morti pari al 35,8%.



F.I.S.I.C.O. (Fondazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione Onlus)

Confederazione di organizzazioni della società civile che si occupa di sicurezza stradale. È il laboratorio politico-culturale per organizzare una lobby trasparente dell'utenza debole del sistema della mobilità in Italia. Per rafforzare le politiche della sicurezza stradale, per una mobilità orientata alla sostenibilità ambientale **ISCRIVITI** a FISICO.

QUOTE PER L'ANNO 2006

Aderenti partecipanti: euro 10,00

Sostenitori partecipanti: euro 20,00

www.fondazionefisico.it - Tel & Fax: 06.57118613



La pagina della solidarietà

Donazioni liberali per la sicurezza stradale



La sicurezza si fa strada...



DIZIONARIO DELLA SICUREZZA STRADALE

Dizionario della sicurezza stradale. 10 punti per un programma di governo. All'interno 74 schede tematiche dalla A (alcol) alla Z (Zone a Traffico limitato) scritte da oltre 60 autori.

Si tratta di un lavoro unico nel panorama editoriale italiano che può contribuire alla costruzione di una nuova identità di mobilità sostenibile e partecipata che ha un obiettivo ambizioso moralmente irrinunciabile, economicamente vantaggioso per lo Stato: dimezzare i morti da incidente stradale entro il 2010 come ci chiede l'Unione Europea.

È una sorta di banca programmatica per la sicurezza stradale dove quanti hanno responsabilità pubbliche e private nella sicurezza stradale possono "prelevare" ma anche "depositare" "cepiti" (in termini di contenuti) per proporre o produrre azioni di contrasto all'incidentalità stradale.



Fondazione Luigi Guccione Editrice. Novembre 2005 Euro 12,00

LE STRADE MALTENUTE Libro Bianco 2005

Il Libro Bianco nasce a causa della indifferenza delle istituzioni e in particolare del Governo sulle tematiche della sicurezza delle strade nonostante le molte sollecitazioni degli estensori in varie sedi e in diverse forme di intervento. Il libro vuole, inoltre, sensibilizzare la società civile e, più in generale, tutta l'opinione pubblica sull'inquietante tematica delle vittime della strada. L'occasione, infine, è propizia per raccogliere attorno a questo elaborato quanti a diverso titolo, si occupano di sicurezza stradale, a fronte della constatazione che le strade italiane sono illegittime, quanto meno nella tenuta delle dotazioni tecniche che della sicurezza costituiscono il punto sensibile.



Per informazioni:

Fondazione Luigi Guccione Editrice
Viale Ostiense, 131/L - 00154 ROMA
Tel. e Fax 06 57118613 - www.flg.it - info@flg.it



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 01030, ABI 16200 presso Monte dei Paschi di Siena, Agenzia di Cosenza, Via Panebianco. Ricordatevi sempre di indicare i vostri dati (nome, cognome, indirizzo e numero civico, codice avviamento postale, città, provincia) perché possiamo tenervi aggiornati sulle nostre attività e sull'utilizzo dei fondi.

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.



FLG (Fondazione Luigi Guccione Onlus)

Ecco un primo gruppo di Aziende ed Enti (loghi) che hanno sostenuto o sostengono le attività sociali della Fondazione. Nei prossimi numeri se ne aggiungeranno altri. Il sostegno alle campagne sociali di FLG, ovviamente, non coinvolge le Aziende o gli Enti nella vita organizzativa e nella gestione della Fondazione o la linea editoriale de l'Altra Via. È un atto di generosità, però, che la Fondazione riconosce pubblicamente. È l'esempio di responsabilità sociale che proponiamo ad altre Aziende ed Enti per far crescere la nostra democrazia e la partecipazione. Grazie.

Per informazioni:
Fondazione Luigi Guccione Onlus Ente Morale Vittime Strada
www.flg.it - Tel & Fax: 06.57118613

Il "guidatore designato" (*designated driver*) è una persona abilitata alla guida di veicoli a motore che si impegna a non bere e a portare in sicurezza altri a casa, ricevendo dal titolare della discoteca l'ingresso omaggio al locale.

L'ingresso è libero e una consumazione analcolica gratuita, purché la persona sia disposta a sottoporsi all'esame dell'etilometro al momento dell'uscita dal locale e risulti essere nei limiti di legge (tasso alcolemico inferiore a 0,5 mg/l).

FLG già da tempo si è attivata per promuovere un **Accordo volontario** con le parti in causa, ovvero gli Imprenditori dei Locali da Ballo (Silb-Fipe), Provincia e la Prefettura di

**GUIDATORE
DESIGNATO**

Roma, FLG e SipSivi.

Uno spot è stato realizzato da Saatchi & Saatchi. (sul Sito www.flg.it il testo dell'Accordo volontario tipo).

Bisogna portare in tutte le province italiane

l'**Accordo volontario per l'Istituzione del guidatore designato**. Per far divenire "abitudine" e buona pratica la responsabilità di quanti operano nel settore dell'intrattenimento e della somministrazione di bevande alcoliche.

Servono anche incentivi economici per favorire, far emergere e crescere i casi di "buoni comportamenti" tra gli imprenditori dell'intrattenimento e penalizzare i "furbi". Si tratta di creare un vero e proprio marchio etico, un "bollino blu" per i locali "virtuosi" e degli incentivi economici per sviluppare la pratica del guidatore designato. Incentivi per i proprietari dei locali e incentivi per i frequentatori anch'essi "virtuosi".

UN SOFFIO PER LA VITA

Circa **300.000** persone alla guida di veicoli a motore fermate per il controllo del **tasso alcolemico** all'anno in **Italia**, oltre **10.000.000** in **Francia**.

Bisogna avviare una **vasta campagna di controllo** dell'alcolemia per le persone alla guida di veicoli.

Senza **controlli** e **sanzioni** non si contrasta l'incidentalità stradale e non si raggiunge l'obiettivo dell'Unione Europea per **diminuire i morti del 50%** entro il **2010**.

FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE - ONLUS
FLG
ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA

STOP-CRASH

SOFFIA e SAI
Etilotest monouso,
controlli immediati a basso costo.

Per una guida socialmente responsabile.

Provalo in questa Autoscuola

FLG

STOP-CRASH

By Confedertool,
Fondazione FLG - Onlus

Aderisci con la tua Autoscuola.
Collabora a divulgare questo progetto
per una guida socialmente responsabile.

FLG

Sostieni e partecipa a **STOP-CRASH**. Per una guida socialmente responsabile. Con l'etilotest Soffia e Sai. Basta un "soffio" per sapere se hai superato il tasso alcolemico nel sangue. **Non metterti alla guida se sei positivo**. Ne va della tua e dell'altrui vita e puoi anche dire addio alla patente. Soffia e Sai sostiene le campagne sociali della Fondazione Luigi Guccione. Per informazioni: FLG, Viale Ostiense, 131/L - 00154 Roma Tel & Fax 06.57118613 - www.flg.it

Ci vuole FISICO

C'è qualcosa di nuovo in Circolazione

FISICO

Prodotto e distribuito da Fondazione Luigi Guccione Onlus

Piazza Carlo di Borbone, 48 Roma 00187
Telefono 06 57118613 Fax 06 57118617
Email info@fondazioneflg.it

FISICO 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.

E' 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. Per dare senso alla nostra vita, all'impegno

per noi e le nostre famiglie e per quanti sono minacciati dalla strage stradale. **Negli ultimi 30 anni in Italia oltre 1.000.000 di persone hanno avuto un morto o un invalido permanente in casa**

LE ORGANIZZAZIONI ADERENTI A FISICO

ACCADEMIA ITALIA - ACTITALIA FEDERAZIONE NAZIONALE (Camperisti) - AGENZIA NAZIONALE PER LA PREVENZIONE - ASSOCAMPI (Associazione Camppeggiatori Itineranti) - ASSOCIAZIONE AZIONISTI SOCIETÀ AUTOSTRADE - ASSOCIAZIONE EUROPEA FAMILIARI E VITTIME DELLA STRADA - 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) - COORDINAMENTO MOTOCICLISTI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTI E SCOOTERISTI ITALIANI - FEDERCAMMINACITTÀ (Associazioni di Pedoni) - 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) - UCA (UNIONE CLUB AMICI)

a causa di incidente stradale. Quindi dai 5 ai 6 milioni di italiani interessati (i parenti più stretti del milione di morti e invalidi): persone che hanno dai 30 ai 60 anni di età oggi. Il 10% dei vivi di oggi. Senza contare i ferimenti più o meno gravi che hanno lasciato un segno nel corpo e nell'anima: dalle 300.000 alle 500.000 persone tutti gli anni, altri 9/15 milioni di persone direttamente "toccate" dall'**incidentalità stradale**. Possiamo dire quindi che siamo davanti a un **fenomeno sociale grave** - non solo per gli ingenti costi che produce ogni anno: 34 miliardi di euro - e del tutto sottovalutato da Istituzioni, privati e cittadini. Eppure, il "movimento" delle organizzazioni delle vittime della strada (associazioni, comitati, fondazioni, ecc. che sono oltre 200 in Italia), dell'**utenza debole** (pedoni, ciclisti, scooteristi, anziani, bambini, ecc.) non ha peso e rappresentanza. Ed è anche difficile mettere insieme tante identità organizzate anche solo su obiettivi minimi comuni. Ecco perché le vittime vengono spesso strumentalizzate impunemente. Perché non hanno semplicemente forza. Per questo la battaglia civile ci impone di portare più avanti la nostra strategia: ad organizzare attorno alle esigenze, ai bisogni delle vittime della strada quelle delle componenti sociali più attente, spesso spettatori passivi, loro malgrado, e potenziali vittime che subiscono le "scelte" dei poteri forti il tutto e subito senza valutare l'impatto della loro azione sulla natura, le persone, le

generazioni che verranno. Per questo abbiamo promosso FISICO, **Fondazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione Onlus**. Un'organizzazione che può diventare un punto di riferimento, "casa comune", dei casi di eccellenza e delle buone pratiche degli Enti Pubblici, delle imprese private eticamente responsabili e delle **organizzazioni dell'economia civile** impegnate nel campo della sicurezza stradale in Italia e in Europa.

Una **Lobby trasparente** in difesa dei diritti delle persone sulle strade e dell'ambiente. Uno "strumento" di pressione nei confronti dei decisori pubblici e privati per promuovere la cultura della mobilità sostenibile e partecipata, della sicurezza stradale e della salvaguardia dell'ambiente e delle città.

Un "luogo" di impegno comune per donne, uomini, giovani e bambini interessati alla propria vita come utenti fruitori della strada, delle città, dei propri territori.

Per radicare nei territori delle province e delle città italiane **l'idea sociale** di un'organizzazione nazionale tematica (sulla **sicurezza stradale**) che:

- s'impegni a far affermare nuovi modelli di sviluppo, consumo, mobilità e trasporto orientati alla sostenibilità economica e ambientale
- promuova campagne per la messa in sicurezza delle infrastrutture stradali (asfalti, segnaletica, rotonde, guard-rail, cordoli, ecc.)
- sostenga e rappresenti i diritti degli utenti deboli (pedoni, ciclisti anziani, bambini, ecc.) del sistema della mobilità
- difenda e tuteli la dignità ed i diritti delle vittime della strada
- sappia battersi per il rispetto della cultura della legalità e per una giustizia giusta, equa, effettiva.

Occorre recuperare uno spazio che sembra perduto, ma non lo è del tutto, di forte impegno etico delle persone nelle istituzioni, nel mercato e nella società perché la nostra vita non è solo successo, denaro, possesso, impegno egoistico, disinteresse per l'altro.

Siamo consapevoli che c'è bisogno per radicare questa nuova cultura, della disseminazione nella società dei valori della solidarietà, dell'impegno volontaristico e super-individuale, dell'onestà (morale e intellettuale) uniti alla valorizzazione delle competenze, dei saperi, dei generi, alla vicinanza degli esclusi e svantaggiati (socialmente, culturalmente, economicamente) tipici delle organizzazioni dell'economia civile italiana ed europea.

Per tutelare i **diritti delle vittime e dei superstiti di incidenti stradali** innanzitutto e dare l'opportunità anche ai tanti cittadini - che non sono direttamente toccati dall'incidentalità stradale e che si rivolgono a noi -

di impegnarsi sui temi della sicurezza stradale ed in difesa della vita e della giustizia. **Per una nuova etica pubblica e del mercato che sappia affermare anche i valori della solidarietà, dell'impegno non ispirato dal solo legittimo profitto ma anche dalla cultura della non lucratività.**

Valori non marginali o residuali, ma valori fondanti di una nuova etica basata soprattutto su partecipazione ed (auto)responsabilità dei cittadini, sul rispetto delle norme condivise e sullo sviluppo, difesa e salvaguardia della cultura della legalità.

Un'alleanza utile e necessaria al mondo del non profit come a quello delle imprese capitalistiche che hanno bisogno per crescere e fare profitti, giusti e legittimi, di un ambiente sociale "ricco" di legalità e democrazia. Ecco perché abbiamo chiesto anche al-



le imprese for profit (investitori etici) di partecipare alla costruzione e all'azione della nuova organizzazione (**FISICO, Fondazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione Onlus**), di esserne protagonisti/partecipanti.

Per costruire una nuova frontiera in difesa dei diritti civili, in particolare sui temi della legalità, dell'educazione e formazione delle persone, per sviluppare nuove forme di convivenza civile capace di trasmettere uno "spirito di obbedienza critica alla legge, esercizio responsabile dei diritti ed adempimento altrettanto responsabile dei doveri".

Anche sulle strade.

GLI OBIETTIVI SU CUI LAVORARE

1. **Una grande alleanza sociale tra chi dalla strada ha avuto pesanti danni (morte, disabilità grave, ferimenti, danno economico) e quanti, per loro fortuna, non sono stati coinvolti in incidenti stradali ma ne pagano pesanti costi sociali (circa 34 miliardi di Euro, 65.000 miliardi di vecchie lire). Ma anche un percorso di solidarietà verso coloro che hanno avuto danni irreparabili da un sistema di mobilità, consumi e trasporto non all'altezza di un Paese civile**

2. **Ecco perché c'è bisogno di costruire un'organizzazione libera dai condizionamenti della grande industria legale (automobilistica, motoristica, delle assicurazioni e della finanza, dell'alcol) e da quella illegale (delle droghe, delle mafie). Autonoma dalle Istituzioni e dai condizionamenti politici ma di "parte": Perché dalla parte degli utenti deboli della strada (vittime sopravvissute e familiari di vittime in primo luogo) e dei consumatori del sistema mobilità che hanno a cuore la difesa dei propri interessi ed il rispetto della cultura della legalità anche sulle strade.**

3. **Un'organizzazione dei cittadini che non si rassegni ad un modello di sviluppo economico, dei consumi e della mobilità ispirata dal solo profitto economico e che non tiene conto anche dei bisogni e dei diritti (alla salute, alla sicurezza, alla vita) di uomini, donne, bambini, giovani in quanto persone.**

4. **Un'organizzazione che solleciti, incalzi il Governo, le Regioni, i Comuni, altri decisori pubblici e privati a farsi carico del grave fenomeno dell'incidentalità stradale. Ma che denunci, anche, i media - in primo luogo la televisione pubblica - per la completa assenza di informazione sulla strage stradale. E quando i media ne parlano, le vittime della strada diventano argomento di pietà, compassione e perfino strumentalizzazione funzionale al solo fine dell'auditel del dolore.**

5. **Un'organizzazione che abbia al centro della sua iniziativa l'impegno solidaristico, basato sul lavoro volontario, che sappia valorizzare ed organizzare la partecipazione democratica e la cittadinanza attiva delle persone alle scelte che riguardano i loro bisogni primari, senza deleghe ad altri.**

6. **Un'organizzazione che diventi il punto di riferimento - contenendoli al suo interno - dei casi di eccellenza e delle buone pratiche presenti nella pubblica amministrazione, nell'impresa privata e ed in quelle dell'economia civile per costruire il capitale umano, sociale e finanziario necessario al progetto di impresa non profit. Di cui uomini, donne e giovani ne sono il motore.**

7. **Un'organizzazione che sappia conciliare la solidarietà sociale con forti professionalità volte alla gestione della sicurezza stradale e all'innovazione tecnologica.**

Strade bucate



Pareremo di strade sicure e di tutto ciò che andrebbe fatto per ottenere questo obiettivo.

Parleremo di strategie e programmazione, degli attori della strada: di infrastrutture, di fattore umano e di veicoli e parleremo di prevenzione, di controlli e di sanzioni.

Se ha un senso parlare di tutto questo è perché l'impatto dell'insicurezza stradale è grande. Nel mondo, stiamo parlando di circa **1.200.000 morti e 25 milioni feriti l'anno**.

Oltre all'indescrivibile dolore umano, questa strage significa un enorme impatto sulle nostre società:

1. **Impatto economico:** ossia il costo diretto dell'incidentalità stradale, che viene valutato tra 2 - 3% del PIL di una nazione (e comprende costi di ospedalizzazione e funerali, costo di mantenimento degli invalidi, perdita forza lavoro soprattutto nella fascia di età più produttiva tra 18-40 anni);

2. **Impatto sociale o costi indiretti,** intesi come perdita in senso lato della **qualità della vita** a seguito del trauma conseguito, perdita del livello di reddito familiare e quindi delle potenzialità di studio e crescita professionale di tutta la famiglia. Tale costo è difficilmente misurabile ma viene generalmente quantificato intorno al 50% dei costi diretti dell'incidentalità stradale;

3. **costi opportunità** sul settore pubblico: intesi come utilizzo di risorse e fondi altrimenti differentemente utilizzabili - primo fra tutti la spesa sanitaria e la spesa giudiziale; A tali costi si contrappone

Insicurezza stradale

Prevenzione, controlli e sanzioni.

Infrastrutture, fattore umano e veicoli

una politica di programmazione e prevenzione stradale che miri a ridurre, o nella nostra speranza, azzerare, i morti sulle strade.

Gli elementi su cui va focalizzato questo lavoro sono tra loro correlati e sono:

1. **Infrastrutture:** responsabili del 30% degli incidenti stradali;
2. **Il fattore umano:** che contribuiscono a 90-95% degli eventi;
3. **Veicoli,** che pesano per circa il 10% dei casi;

Tuttavia, parlare di sicurezza stradale non può prescindere da valutazioni economiche e finanziarie:

In un'ottica puramente liberale, il trasporto su strada è un'attività economica e come tale va "commercializzata". [Questo vuole dire che la crescita in efficienza provocata da una crescita della mobilità deve essere tale da più che compensare il danno da esso provocato: ma allora la domanda diventa: quanti minuti di quante autovetture devono essere risparmiati per giustificare una morte in più?]

In questa ottica, il settore del trasporto su strada dovrebbe essere in grado di coprire ogni spesa che lo riguarda e di compensare ogni danno arrecato all'ambiente ed al resto della società. Detto questo, le strade sono anche un servizio pubblico e come tale spetta allo Stato la responsabilità della sua gestione e la definizione delle strategie e risorse finanziarie necessarie.

Queste considerazioni ci permettono però di affermare che la corretta pianificazione finanziaria della sicurezza stradale deve includere tra le sue fonti:

- Lo Stato (per ciò che concerne: infrastrutture/ controlli / pronto soccorso)

- Gli utilizzatori (per ciò che concerne: infrastrutture/ educazione)

- Le assicurazioni (per ciò che concerne: ricerca/educazione)

Queste valutazioni vanno poi riportate in ITALIA, dove il bilancio dello Stato è tale da non potersi permettere un'ulteriore crescita del debito pubblico. Sarebbe quindi - e lo vediamo dalle nostre strade - che semplicemente **non possiamo permetterci la sicurezza stradale.**

Questa apparente logica conclusione è però facilmente smentibile dalle leggi di politica economica che ci indicano come un corretto mix di finanziamento a fronte di una maggiore spesa pubblica - ad esempio in manutenzione delle infrastrutture - è tale da portare sul PIL dello Stato un effetto positivo, con una crescita pari alla crescita della spesa stessa.

In questo caso quindi, avremmo:

- Un effetto nullo sul disavanzo pubblico;

- Un effetto positivo sul PIL dovuto ad una minore incidentalità stradale. In termini economici, quindi, si avrebbe una riduzione dei costi diretti ed indiretti dell'incidentalità stradale di cui parlavamo prima (e valutati intorno al 3%).

Tutto questo è sicuramente una semplificazione, che però vuol dimostrare come un'attenta pianificazione della sicurezza stradale può non solo salvare vite, ma anche garantire una crescita economica sostenibile sia per i singoli che per lo Stato.



Tamara Haegi
Vice Presidente di FISICO

“ Parlare di sicurezza stradale non può prescindere da valutazioni economiche e finanziarie.

Il settore del trasporto su strada dovrebbe essere in grado di coprire ogni spesa che lo riguarda.



Help Vittime

Aperto a Roma il **Centro Nazionale Assistenza alle Vittime della Strada**. Un **numero verde** gratuito per le chiamate. **I servizi e i numeri**

Sono dagli 8.000 ai 9.000 i morti e 25.000 gli invalidi gravi ogni anno sulle strade italiane a causa di incidente stradale. Cosa fa lo Stato? Non abbastanza. Cade un aereo con 118 persone a bordo ed è pronta una task-force di psicologi. Va giù una scuola con 26 bambini, idem. Ed è giusto che sia così. Ogni settimana la strada fa morti pari al numero dei passeggeri di un aereo come quello dell'incidente di Linate. E' come se ogni settimana venisse giù un aereo di medie dimensioni. E non succede nulla.

Le cause principali degli incidenti sono ben individuate anche dal Piano nazionale per la Sicurezza stradale e riguardano principalmente il Fattore umano, le Infrastrutture e i Veicoli:

- **strade maltenute**

(negli ultimi 3 anni meno 20% di spesa nella manutenzione ordinaria delle strade: asfalti, segnaletica, barriere, ecc.). Così risulta da un'indagine condotta da FLG e dall'Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti.

- **punti ad alto rischio di incidenti**

(i modelli progettuali delle strade e lo stato delle sue dotazioni tecniche rivestono un ruolo essenziale e determinante per ridurre gli incidenti);

- **insufficiente protezione offerta dai veicoli in caso d'urto**

(l'analisi degli incidenti mostra che se tutte le automobili fossero concepite per offrire, in caso di incidente, una protezione equivalente a quella offerta dalle migliori della loro categoria, la metà delle lesioni mortali e invalidanti potrebbero essere evitate);

- **velocità eccessiva**

(all'origine di circa un terzo degli incidenti mortali e gravi, fattore determinante della gravità degli esiti);

- **consumo d'alcool e droghe**

(circa 300.000 sono i controlli ogni anno del tasso alcolemico di chi guida in Italia. In Francia ne vengono fatti, invece, ogni anno 10.000.000 circa. In Italia paradossalmente sulle strade non si muore a causa dell'alcol);

- **mancato uso delle cinture di sicurezza, del casco protettivo e di altri mezzi di sicurezza**

(rappresentano fattori aggravanti importanti per gli esiti mortali e gravi degli incidenti);

- **inosservanza dei tempi di guida e di riposo per il trasporto professionale;**

In conclusione, una corretta applicazione delle regole di prudenza stradale, un adeguato intervento del settore pubblico nel ridurre i punti di rischio anche attraverso la programmata manutenzione delle strade, un innalzamento dei sistemi conosciuti di sicurezza dei veicoli da parte degli stessi produttori, porterebbe ad una radicale riduzione delle vittime della strada.

Occorre "costringere" tutti gli attori coinvolti del settore ad una maggiore responsabilità sociale in ordine alla loro azione



e alla loro missione.

Una prima risposta vuol essere l'istituzione di un Centro nazionale vittime della strada che preveda la realizzazione di un'attività di informazione, assistenza, consulenza e patrocinio al cittadino vittima d'incidente stradale, una attività di promozione, monitoraggio e confronto con gli enti gestori delle strade e verso i produttori dei veicoli, un confronto con le rappresentanze professionali degli operatori della strada.

Il Centro agisce come punto di informazione alle vittime della strada.

Il Centro di Assistenza alle Vittime della Strada oltre a svolgere l'attività di assi-

stenza diretta alla vittima e ai suoi familiari è anche lo strumento di "difesa" dei diritti dei cittadini utenti della strada e si farà promotore di iniziative di tutela e difesa degli utenti danneggiati da incidenti avvenuti su strade maltenute dai gestori e/o a causa di autoveicoli non conformi ai sistemi di sicurezza previsti dalla normativa.

Il Centro agirà:

1. *Chiamando in causa i produttori delle auto qualora il sistema di sicurezza poteva essere già introdotto alla data della messa in circolazione dell'auto e l'introduzione del sistema avrebbe evitato perdite umane;*
2. *Chiamata in causa degli enti gestori per la cattiva manutenzione della strada o la mancata messa in sicurezza qualora il sistema di sicurezza poteva essere già introdotto e l'introduzione del sistema avrebbe evitato perdite umane;*
3. *diffide stragiudiziali ai comuni e alle ditte appaltatrici della manutenzione delle strade che non rispettano le regole della concorrenza leale e avviano azione inibitoria e/o surrogatoria;*
4. *proposizione di cause per le buche/cattiva illuminazione/ecc che provocano incidenti (farsi paladini della fine della giurisprudenza sull'insidia-trabocchetto)*

Sarebbe un dovere dello Stato e delle sue Istituzioni offrire, invece, il necessario aiuto attraverso la creazione di appositi

Centri di assistenza - gestiti anche con il coinvolgimento delle organizzazioni della società civile - nelle diverse province dove le vittime possano ricevere una qualificata assistenza e consulenza in campo medico, sociale, psicologico e legale. Abbiamo approntare da subito una proposta di legge - distinta da quelle delle vittime di reato - e che prevede:

1. Un punto di informazione alle vittime della strada sui propri diritti attraverso l'istituzione di Centri presso gli enti locali territoriali ed affidata a figure che andranno formate allo scopo.
2. Adeguamento del codice di procedura penale riguardo ai reati di violenza stradale



3. La riforma del fondo di garanzia per le vittime della strada

4. La promozione di forme di mediazione e conciliazione tra vittima e autore del reato e di procedure giudiziarie ed extra-giudiziarie per la riparazione del danno in

tempi ragionevoli.

5. L'istituzione di una giornata della memoria la terza domenica di novembre (giornata europea).

Nell'ambito di tali centri saranno date informazioni:

- sull'assistenza immediatamente successiva all'incidente
- sull'avvio delle procedure di risarcimento del danno,
- su come ricevere assistenza durante i processi (civili e penali) e durante le trattative,
- sulle consulenze giuridiche, servizi medici, psicologici e psichiatrici.

L'obiettivo sociale deve essere quello di evitare che la sofferenza, fenomeno fisiologico che nessuno potrà mai eliminare, diventi nella solitudine e nell'abbandono disperazione e patologia.

Informazioni e consulenze che si possono ricevere chiamando al Numero Verde che verrà attivato o anche attraverso il portale web da realizzare.

Il Centro di assistenza alla Vittime della Strada è anche lo strumento di "difesa" dei diritti dei cittadini utenti della strada e si farà promotore di iniziativa di tutela e difesa degli utenti danneggiati da incidenti avvenuti su strade maltenute dai gestori. Cosa può essere fatto per porre rimedi?

Sarà necessario promuovere una campagna per arrivare ad una sorta di **patente a punti** anche per i gestori delle strade (revoca della concessione e affidamento ad altri gestori) per giudicarne l'operato e la qualità del servizio offerto? Potrebbe essere utile una **Carta dei servizi** per regolamentare per legge i diritti degli utenti.

In particolare nel considerare la **strada un "servizio"** al pari dell'energia elettrica, del gas, del telefono, del trasporto pubblico locale e di quello ferroviario, ecc. E prevedere quindi una **legge "ad hoc"** che ne disciplini l'attività e le responsabilità in ordine all'esercizio. Per legge, appunto. Per arrivare a predisporre **le linee guida di un disegno di legge**

che preveda la strada come servizio e l'istituzione di un'autorità (ministero per la sicurezza e la mobilità o un'Agenzia) in grado di supportarla. Sarebbe un passo in avanti deciso verso la sicurezza stradale.

Il Centro di Assistenza alle Vittime della Strada promuoverà anche iniziative di carattere giudiziario anche nei confronti degli enti gestori delle strade maltenute sulle quali si verificheranno incidenti. Per la parte penale e civile va denunciata la insopportabile lungaggine dei processi. Non siamo animati da spirito di vendetta per gli autori dei reati di violenza stradale. Per questi nel caso di condanna penale a seguito di reati colposi legati ad incidenti stradali, in un'ottica costituzionalmente orientata, è doveroso offrire al condannato una effettiva possibilità di recupero.

In tale ambito si potrebbe ad esempio prevedere come sanzione sostitutiva o come misura alternativa il lavoro socialmente utile per la sicurezza stradale (consistente nella prestazione di attività non retribuita in favore di organizzazioni di volontariato che si occupano di sicurezza stradale) oppure l'obbligo di prestare assistenza alle vittime della strada o ai prossimi congiunti.



Il Centro di assistenza alle Vittime della Strada diviene il punto promotore di iniziative politico-culturali, legislative e di azione di difesa dei diritti delle vittime della strada e di reato oltre di che di assistenza.

In particolare nei confronti degli enti gestori delle strade chiamati alla manutenzione programmata delle infrastrutture da diverse disposizione di legge. Dopo il Centro di Roma saranno aperti anche altri due Centri a Nord e a Sud: Milano e Cosenza (entro la primavera). A Roma la gestione del numero verde e del sito. Sarà aperto dal lunedì al venerdì, dalle ore 9.00 alle ore 14.00.

I SERVIZI DEL CENTRO

MARCHIO

Verrà presentato un marchio etico di sostegno alle vittime della strada registrato dalla Fondazione Luigi Guccione quale Ente Morale delle vittime della strada.

NUMERO VERDE

È stato attivato un Numero Verde (**800 134 900**) come servizio gratuito per chi chiama. Tale numero dovrebbe essere portato a conoscenza di punti sensibili (Asl, Comuni, forze dell'ordine addette ai rilievi di incidenti, ecc.)

PSICOLOGI

Per il primo anno accordo con Associazione Punto Salute (Psicologi e Psicoterapeuti) per servizio di assistenza psicologica on line gratuita.

AVVOCATI

È stata realizzata una struttura legale (presto proporremo un'Associazione e Centro Studi) con penalisti e civilisti in tutti i capoluoghi di provincia attraverso una convenzione.

ASSUMO

Associazione Utenti della Mobilità. FLG si farà promotrice nel prossimo mese di marzo della costituzione, in proprio, di un'Associazione di consumatori-utenti del sistema della mobilità. Un'organizzazione operativa di azione legale a tutela degli interessi dei consumatori della strada.

MEDICI LEGALI

Analogo struttura è stata attivata per le consulenze medico-legali a livello di tutti i capoluoghi di provincia.

PORTALE

Un portale tematico sarà attivato per fornire anche on line tutte le informazioni utili in caso di incidente stradale:

- **Cosa fare in caso di incidente**

Guida pratica per chi ha subito un incidente stradale

- **Newsgroup**

verranno aperti diversi gruppi di discussione ai quali gli utenti visitatori potranno partecipare lasciando i propri messaggi;

- **Chat**

sarà possibile conversare on-line con altri utenti collegati sul portale

- **Search engine**

il portale permetterà la ricerca di informazioni al suo interno e, appoggiandosi su opportuni motori di ricerca, anche su internet.

- **SicurLex (aiuto legale)**

in quest'area ci sarà spazio per coloro i quali necessitano di aiuti legali che potranno consultare un archivio leggi e, quando disponibile, conversare direttamente con un legale (anche in videoconferenza quando disponibile).

- **SicurMed (aiuto e consigli medici)**

in quest'area ci si occuperà di dare aiuto dal punto di vista medico (psicologico) ed anche qui sarà possibile conversare con un medico quando disponibile.

Una **SFIDA** per il rispetto dei **DIRITTI** della **PERSONA** sulla **STRADA**

LETTERA AI CANDIDATI ALLE ELEZIONI POLITICHE DEL 9 APRILE 2006

"Stop alla strage stradale! Giustizia per le vittime!" è il nostro obiettivo insieme a decine di organizzazioni che in Italia - attraverso il volontariato - sono impegnate nei confronti delle Istituzioni e dei cittadini per arrestare il fiume di sangue quotidiano. Ogni anno in Italia sulle strade ci sono **9.000 morti, 25.000 disabili gravi, 300.000 feriti e 35 miliardi di euro** vanno in fumo. Un costo umano e sociale troppo pesante. Gli incidenti sono la **prima causa di morte** per i giovani tra i **15 ed i 29 anni**: in questa fascia di età ne uccide più la strada che le droghe e l'Aids messi insieme. Nei centri abitati avvengono il **70% degli incidenti** e si contano **oltre il 40% dei morti**. Ogni anno sulle strade del Paese perdono la vita **2.200 donne, 150 bambini sotto i 10 anni, 1.000**

pedoni, 2.700 i morti per incidenti sul lavoro "in itinera". Gli incidenti stradali rappresentano un **grave e pesante problema di sanità pubblica, di spesa sociale,**



di **non quantificabile ed inscrivibile dolore** per decine di migliaia di famiglie ogni anno. Noi lanciamo una sfida ai **candidati premier e parlamentari**

chiedendo loro di impegnarsi non solo a parole:

● nel loro campo di competenza di eletti e sollecitando altri decisori pubblici;

● nella qualità di cittadini eticamente e civicamente responsabili per sé e le loro famiglie;

OBIETTIVI delle nostre proposte che scaturiscono da alcuni principi guida:

● **rispetto della vita della persona** utente della strada come valore essenziale;

● **difesa del diritto alla salute** (Art. 32 Carta Costituzionale);

● **sicurezza stradale come valore in sé** e come "misura" di valutazione d'impatto (previsione contenuta anche nelle *Linee Guida ed Indirizzi Generali Piano Nazionale Sicurezza Stradale*);

● **garanzie di giustizia per le vittime della strada** e per i superstiti: l'omicidio colposo stradale deve essere considerato socialmente riprovevole e penalmente più evidente..

Candidati premier e Candidati al Parlamento,

abbiamo elaborato un programma per governare la sicurezza stradale. Tra le tante organizzazioni - di vittime della strada, di volontariato - si trovano molte di quelle persone deluse dalla politica che non sanno se andranno a votare e per chi votare. Prima delle votazioni del 9 aprile Vi chiediamo di dire pubblicamente la Vostra sulla SFIDA pro-



*grammatica che Vi lanciamo per **fermare la strage stradale** individuando scelte ed obiettivi molto concreti.*

E pensiamo che questo sia Vostro preciso dovere nei confronti del corpo elettorale e rappresenti anche il tentativo di recuperare alla partecipazione i cittadini.

Sottoscrivete questo documento ed inseritelo nel Vostro programma elettorale!

Attivatevi per fermare la strage stradale!

"Io sottoscritto _____ mi impegno a sostenere"

1. La nomina un Sottosegretario alla Presidenza di Consiglio dei Ministri con delega alla sicurezza stradale nel nuovo Governo che sarà costituito dopo le elezioni con compiti di coordinamento delle politiche dei diversi ministeri coinvolti (Istruzione, Interno, Sanità, Giustizia, Ricerca, Infrastrutture, ecc.).

2. La costituzione per legge dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Stradale o di un Dipartimento presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri sul modello di quello della Protezione Civile.

3. L'istituzione per legge della Consulta Nazionale per la Sicurezza stradale.

4. La costituzione di una Commissione Interparlamentare per la sicurezza stradale (Camera e Senato).

5. La nomina di un Commissario di Governo presso la Conferenza Stato-Regioni per il coordinamento delle politiche di sicurezza stradale nazionali e locali.

6. La costituzione dell'Istituto per la Ricerca e l'Innovazione per la Sicurezza Stradale (IRIS).

7. Lo sviluppo del trasporto pubblico con un piano di almeno 500 milioni di euro all'anno per 10 anni. Sviluppo della rete delle metropolitane.

8. L'adeguamento degli organici di Polizia stradale e locale. L'estensione dell'uso degli strumenti di controllo a distanza (radar, tele laser, telecamere, tutor, ecc.).

9. L'introduzione nelle scuole di ogni ordine e grado dell'insegnamento dell'educazione stradale come materia di studio e di esame e la costruzione di Parchi dell'Educazione Stradale per soggetti in età scolare.

10. La previsione e/o estensione dei sistemi di sicurezza attiva e passiva di serie sui veicoli prevedendo incentivi fiscali per produttori ed acquirenti.

11. Misure alternative al carcere per i reati di omicidio stradale con l'affido diurna a centri od organizzazioni che operino nell'ambito della sicurezza stradale.

12. Una legge per l'assistenza alle vittime della strada che preveda tra l'altro l'istituzione a cura dei Ministeri competenti di gruppi d'intervento qualificati per il sostegno socio-psico-sanitario e legale gratuiti ai familiari delle vittime ed agli stessi sopravvissuti.

13. La richiesta di convocazione di una conferenza socio-sanitaria sull'incidentalità stradale promossa dal Ministero della Salute.

"Accetto i termini degli impegni che voi mi proponete"

NOME _____ COGNOME _____ Firma _____