

*Altra*Via

Anno II - Numero 2/3 - Febbraio-Marzo 2007 PERIODICO MENSILE DELLA SICUREZZA STRADALE di FLG Ente Morale Vittime della Strada

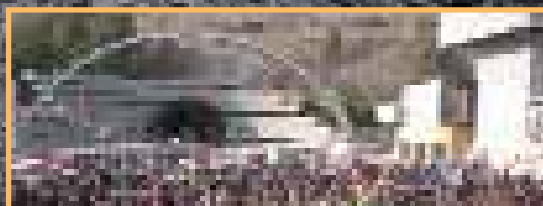
OCCHIO ALLA BUCA!

Strade di città "colabrodo". Una questione di fondi ma non solo. Il caso di Roma e un maxi appalto per risolvere il problema degli 800 km di grande viabilità nella capitale



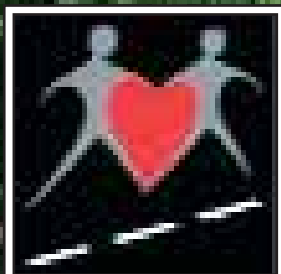
**GIU LE MANI
DAI SOLDI DELLE MULTE!**

INDAGINE DEL SOLE 24 ORE • PAGINA 6

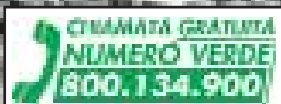


SICUREZZA IN MOTO • PAGINA 26

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

Un dovere morale: obiettivo -50% di morti



Giuseppe Guccione
Presidente FLG

Cell. 339.8708793
giuseppe.guccione@yahoo.it

//
L'ONU ha indetto un'intera settimana – dal 23 al 29 aprile prossimo – per contrastare il grave fenomeno dell'incidentalità stradale, in particolare quella che colpisce i giovani.

Settimana Mondiale per la Sicurezza Stradale promossa dall'ONU

L'ONU ha indetto un'intera settimana – dal 23 al 29 aprile prossimo – per contrastare il grave fenomeno dell'incidentalità stradale, in particolare quella che colpisce i giovani.

Il nostro Paese non può presentarsi all'appuntamento promosso dall'ONU senza organizzare alcunché o magari promuovendo qualche spot i cui unici beneficiari sarebbero le agenzie pubblicitarie e i media. Il Governo ha un dovere ed un obbligo politico e morale di arrivare a quell'appuntamento con la Conferenza Sanitaria e con due proposte di legge in grado di dotare il Paese di un Organo di Governance per la sicurezza stradale e una legge di assistenza delle vittime di reato stradale.

Le nostre Fondazioni e le organizzazioni aderenti vi arrivano con una importante serie di iniziative:

1. Un Convegno su Giovani e alcol che si terrà a Firenze
2. Una campagna sempre sull'incidentalità giovanile alcol correlata che vedrà coinvolti i 150 punti di distribuzione carburanti della ERG nel Lazio, con il contributo della stessa Regione Lazio
3. La presentazione di un numero "zero" di una rivista trimestrale tecnico-scientifica sulla sicurezza stradale la cui testata si chiamerà "Rischio Zero" che vuole contribuire a colmare un vuoto di proposte e di elaborazione tecniche sull'argomento. Nell'occasione verranno presentate due proposte di legge per l'istituzione di un organo di governance per la sicurezza stradale (Agenzia o Dipartimento) e per una legge di assistenza alle vittime della strada.
4. Un convegno sulla formazione e l'educazione stradale nelle scuole a Milano
5. Un convegno per la presentazione di un modello di manutenzione programmata delle strade

Strisce rifrangenti per i camion
Con la Legge Finanziaria del 2007

il Governo ha deciso una serie di agevolazioni per l'autotrasporto merci (375 milioni di euro) mentre per le politiche di sicurezza stradale ha previsto "solo" 80 milioni di euro, nonostante gli incidenti stradali provochino ogni anno 9.000 morti, 25.000 disabili gravi e circa 500.000 feriti e 35.000 milioni di euro di costi sociale.

In sede di discussione della Legge di Bilancio 2007 - e a seguito di un accordo con le categorie dell'autotrasporto - il Governo provò addirittura a cancellare una norma del Codice della Strada (bande rifrangenti per i camion nonostante che quasi il 70% del parco circolante ne fosse già dotato!). Il Parlamento riuscì a non far passare questa norma "cancellino" grazie all'impegno di molti parlamentari di centrodestra e centrosinistra.

Sono già due volte che il Governo fa a braccio di ferro con il Parlamento e perde. Il Consiglio dei Ministri di venerdì 16 febbraio ha approvato una sospensione dell'obbligo di applicazione delle strisce fino al 30 aprile prossimo. Auspichiamo che si metta la parola fino e si pensi alla sicurezza stradale.

Conferenza socio sanitaria sull'incidentalità stradale

Una vera e propria pandemia quella dell'incidentalità stradale nel mondo che uccide oltre 1 milione e 300.000 persone e produce più di 500 miliardi di euro di costi. L'Italia per incidenti è al secondo posto in Europa dopo la Germania.

Per questo nel marzo scorso abbiamo inviato al Presidente del Consiglio e al Ministro della Salute insieme ai medici di famiglia, ai pediatri, ai medici e psicologi della Società Italiana di Alcolologia, ai medici traumatologi, agli psicologi e psicoterapeuti di Pagine Blu, alle 40 organizzazioni confederate in FISICO un documento-proposta per la convocazione di una Conferenza sociosanitaria sull'incidentalità stradale. E' passato quasi un anno. Un tempo enorme. Gli incontri che abbiamo avuto finora

hanno prodotto non molto. I tempi dei ministeri non sono i tempi reali delle persone in carne ed ossa. Solo per spostare da un ufficio all'altro una risposta del Ministro sono passati oltre 30 giorni, nello stesso palazzo. Quasi non esistesse internet ed il telefono. Uccide anche la burocrazia. In quel mese che la risposta ha impiegato ad arrivare all'altra scrivania sono morti altre 700 persone e abbiamo dilapidato 3.000 milioni di euro.

La politica della burocrazia, dei palazzi e delle auto blindate ha tempi che non possiamo più tollerare. Ce lo dicono i nostri morti e le migliaia di invalidi gravi. E vogliamo essere più chiari. La conferenza Sanitaria deve essere l'occasione per mettere a punto 3 o 4 azioni sulle quali far lavorare il Paese.

Esistono già strategie di "cura" efficaci da tempo. Un nostro convegno del 2001 alla Camera dei Deputati - 2 giorni di dibattito contenuti in un DVD costato 5.000.000 di vecchie lire! – propose azioni che sono ancora efficaci dopo 6 anni.

Questo ci fa dire che la politica ha prodotto poco in questi anni nel campo della sicurezza stradale. E le conseguenze sono sotto gli occhi di tutti.

La conferenza non deve essere un'operazione di marketing politico. Abbiamo indicato come luogo per la conferenza la Toscana perché c'è l'interesse di quella Regione (il cui assessore alla Sanità è anche presidente degli assessori alla sanità regionali). Se non si vuole farla in Toscana si scelga Roma.

Altro aspetto quello finanziario. Non occorrono 100.000 euro per un'iniziativa di questo tipo ne bastano 20.000 per fare una cosa di qualità altrimenti si sperpera il pubblico denaro. Si utilizzino, eventualmente, i restanti 80.000 euro per aprire il centro nazionale di assistenza alle vittime con numero verde e sito web e si dia finalmente una risposta vera al bisogno di ristoro di quelle persone che hanno subito danni gravissimi dalla strada.



DIRETTO DA
Giuseppe Guccione

DIRETTORE RESPONSABILE
Angela Betti

COORDINAMENTO DI REDAZIONE
Stefano Giovinazzo

REDAZIONE
Annamaria Astorino, Ivano Billi
Annamaria Coramusi, Amelia
Corigliano, Daniele Di Loreto,
Tamara Haegi, Stefano Giovenali,
Stefano Giovinazzo, 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

● **Settimana Mondiale ONU** La sicurezza stradale e i giovani utenti della strada



● **Meno morti e incidenti** Speciale Roma. Con intervista al Sindaco Walter Veltroni



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.

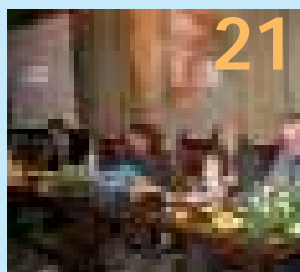
Un periodico che informa i cittadini, che fa inchieste, che dà la parola soprattutto agli elementi più deboli del sistema: vittime, pedoni, ciclisti, motociclisti, giovani, donne, bambini, anziani, disabili.

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.

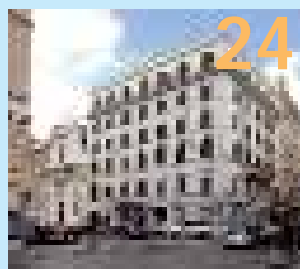
Un periodico che chiede che la sicurezza stradale sia assunta come priorità e inserita nel programma di governo e non si tagli la spesa del comparto.

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.**



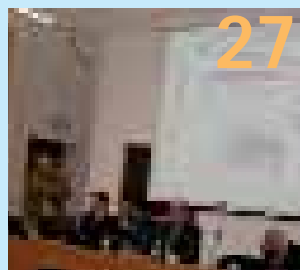
● **I sociologi e la strada**

Le proposte in un loro convegno
a Palazzo Sturzo



● **Educazione e sicurezza stradale**

Convegno alla Camera dei Deputati



● **Puntare sul TPL**

Un progetto dei Comuni
della costa teramana



Adesso **basta!**

Caro presidente,
ma cosa si aspetta ad avviare una forte azione di governo contro l'insicurezza delle strade? Cosa fanno Governo, Comuni, Province, Regioni ed enti proprietari privati delle strade? Perché assistono passivamente a tanti incidenti, impotenti di fronte a tanta morte, dolore e dissipazione di risorse finanziarie?

Non è più moralmente e politicamente accettabile e tollerabile una situazione del genere. Chi ha responsabilità dichiarare un programma e dei tempi ragionevoli per diminuire incidenti e morti sulle strade. Si verifichi tutto ciò e si mandi a casa chi non vi riesce!

Dora Loscudo
Roma

Gentile Signora,
come non essere d'accordo? Sono anni che ci battiamo per la costituzione di un'Agenzia nazionale per la sicurezza stradale che assicuri azioni continue, quotidiane e non solo quando ci sono grandi eventi con morti. E poi occorrono finanziamenti senza i quali non si fa sicurezza stradale. Ma non stiamo andando nella direzione giusta, almeno nel modo auspicato. Abbia la pazienza di leggere l'editoriale de *l'Altra Via* di questo numero. La Settimana Mondiale per la sicurezza stradale che si terrà dal 23 al 29 aprile prossimo dovrà essere un'occasione da non sprecare per il nostro Paese!

Giuseppe Guccione
Presidente FLG

"Con lo zigo e con lo zago, tu mi hai rotto l'ago"



Confesso che questa volta ho difficoltà a fare commenti. Mi sento spiazzato e dico subito il perché.

Dopo oltre mezzo secolo di vita, vissuta (a vario titolo) in lungo e in largo sulle strade del nostro Paese, credevo davvero di averne viste di tutti i colori...

Credevo! E invece no: non è così! Non avevo fatto i conti con la fervida fantasia (sic!) di taluni Amministratori, i quali pare che ne sappiano sempre una più del diavolo. A sorprendermi senza parole, è il risultato inimmaginabile ottenuto di recente sulla strada provinciale n.30 di Vicenza, al termine dei lavori di allargamento della strada stessa.

Dico "inimmaginabile", ed aggiungo "singolare", perché, come ripeto, non ho mai visto, né sentito, che una strada può essere allargata anche in forma di "zig-zag": una botta a destra ed una a sinistra, senza troppo preoccuparsi della conseguente deviazione laterale, imposta in misura così repentina lungo la linea di marcia dei veicoli.

In pratica, si è voluto allargare da un lato, fino ad un

certo punto, e dall'altro, da quel punto in poi. Sarebbe bastato, invece, allargare ancora di una cinquantina di metri oltre, indifferentemente se da un lato o dall'altro, e sarebbe venuta fuori un'opera realizzata a regola d'arte, a tutto vantaggio della tanto invocata sicurezza stradale.

E a dire che, in quel tratto, lo

spazio non manca!

La "malefatta", unica o no nel suo genere, merita lo stesso (secondo me) l'attenzione dei nostri Soci, se non altro, per invocare il loro aiuto nel volermi erudire sugli eventuali riferimenti normativi, di cui ignoro l'esistenza.

L.Francesco Memoli



Curiosità del passato

Una norma del 1928, prescriveva che il segnale di "discesa pericolosa" doveva essere rappresentato da una freccia nera, inclinata in basso, riportata su di un cartello rettangolare, a fondo bianco.

Una scritta ad esso abbinata doveva imporre, al conducente,

di portare l'auto ad una marcia inferiore (quarta, terza, seconda, prima) in modo che, nella circostanza, il motore facesse da freno.

Ed aggiungeva, testualmente: "Per eseguire questo cambio, bisogna conoscere la manovra del doppio colpo di frizione".

Nello stesso anno, fu anche stabilito che: "Tutti i conducenti, quando l'agente dà il segnale di avanzare, prima di muoversi, debbono dare un segnale di tromba" (R. D. n. 3179 del 02.12.1928).

L.Francesco Memoli

Indagine del Sole 24 Ore nei Comuni

I proventi delle multe: quanti sono realmente?

IL Sole 24 Ore di lunedì 19 febbraio riporta un'indagine di due pagine con richiamo di apertura in prima pagina: "Le multe salvano i bilanci" (titolo), "Valgono 1,2 miliardi l'anno: 35 euro per ogni italiano con patente". Leggendo le due pagine (i dati in valore assoluto - in euro - non ci sono) uno pensa: le multe sono poca cosa!

L'INDAGINE DI FLG

Nell'ultimo numero del 2006 de l'Altra Via abbiamo titolato la copertina: Giù le mani dalle multe! L'ex Ministro delle Infrastrutture, Pietro Lunardi, dichiarò (non smentito) - un mese prima della fine della passata legislatura - che i proventi delle multe ammontavano a 15.000 milioni di euro. Una cifra enorme: basti pensare che ne basterebbero circa 6.000 milioni di euro per mettere in sicurezza le strade ed avviare efficaci politiche di sicurezza stradale. Per la manutenzione programmata delle strade e non solo per "tappare" le buche, per l'educazione stradale nelle scuole, per l'informazione e per la prevenzione, la logistica, ecc.

La Fondazione Luigi Guccione ha presentato i risultati di un'indagine (data in anteprima proprio al Sole 24 ore, che poi non la pubblicò.) che ha prodotto i dati relativi al numero dei proventi contravvenzionali per violazione del Codice della Strada e il loro ammontare in euro nelle 14 Città metropolitane italiane e quelli riguardanti le Forze di Polizia nazionali (Polizia Stradale, Carabinieri, Guardia di Finanza). Solo il Comune di Palermo non ha fornito i dati e la Guardia di Finanza. Tra Polizia stradale (2.169.503 multe) e Carabinieri (1.077.294 multe) si arriva ad una cifra 394.447.591.

Un rilievo di correttezza deontologica



LA PRIMA PAGINA DEL SOLE 24 ORE DEL 19 FEBBRAIO COL TITOLO SULLE MULTE

NASCE GIOSSTRA • PAGINA 6 **LA BATTAGLIA DI AURELIO • PAGINA 9** **ALCOOL E GUIDA • PAGINA 23**

Altra Via

Anno I - Numero 9/10 - Ottobre-Novembre 2006 PERIODICO MENSILE DELLA SICUREZZA STRADALE di FLG Ente Morale Vittime della Strada

GIÙ LE MANI DAI SOLDI DELLE MULTE!

Sondaggio sulla sicurezza stradale. Gli Italiani vogliono più fondi per la prevenzione. Sotto accusa manutenzione delle strade e segnaletica. Per la stragrande maggioranza (87%) è opportuno che Comuni e Province usino i proventi delle multe per finanziare la "messa in sicurezza" delle strade. Una legge per le vittime

al Sole 24 Ore: non avrebbe dovuto citare correttamente - magari riportandone i dati - l'indagine condotta da FLG e che fu data al Capo Redattore del Sole 24 Ore del Lunedì, Massimo Esposti, ed ai giornalisti Maurizio Caprino e Raffaella Cadeo.

Non è solo una questione di stile ma è anche correttezza professionale e dovere di informazione giornalistica. Ma vediamo la sostanza del problema delle multe: perché è un fattore determinante per le politiche di sicurezza stradale.

DATI A CONFRONTO INDAGINI SOLE 24 ORE E FLG

Tra i proventi delle forze di polizia nazionali e quelle delle 14 città metropolitane si arriva ad oltre 800 milioni di euro. Ed ogni Comune (sono 8.104), da quello più grande a quello più piccolo, sa che dalla strada si può far "cassa".

I dati complessivi del Sole 24 Ore lasciano più di qualche dubbio al lettore. Vediamone alcuni. I proventi raccolti dalle polizie nazionali: il Sole 24 Ore dice che ammontino a 200,9 milioni di euro (Polstrada, Carabinieri, Guardia di Finanza), quelli ricevuti direttamente dagli interessati - su loro carta intestata (che i redattori del Sole 24 Ore conoscevano) sono di 378,9 milioni di euro (Guardia di Finanza esclusa: non ha fatto pervenire i dati). Siamo quasi al 50% quantificazione reale! Dove ha preso i dati il Sole 24 Ore? Comune di Milano: il Sole ci dice che il Comune ha introitato nel 2005 per proventi per violazione del Codice della strada 81 milioni di euro. L'Amministrazione comunale di Milano ci ha inviato un dato molto diverso: sono 109 milioni di euro i proventi delle multe nel 2005.

Anche qui una differenza signifi-

cativa: oltre il 30% in meno i proventi rilevati dal Sole 24 Ore rispetto a quelli realmente introitati dal Comune di Milano! Ci sono altri dati discordanti come si può vedere nella tabella accanto. Come se i dati fossero stati forniti ad FLG e al Sole 24 Ore da Enti diversi.

UNA PROPOSTA

Dai divieti di sosta (multe più diffuse) all'eccesso di velocità (gli autovelox sono un buon investimento). Ed i proventi possono sopperire benissimo, anche se non "lecitamente", alle difficoltà di bilancio dovute ai continui tagli alla finanza locale. E' un modo all'italiana di "arrangiarsi", di aggirare la legge che prevede, invece, una precisa destinazione dei proventi (art. 208 del Codice della Strada) e un modo, nel contempo, di "rinunciare" ad utilizzare le sanzioni in funzione special-preventiva per la sicurezza delle strade. Per questo abbiamo chiesto al Governo, nell'ambito delle modifiche da apportare al Codice della strada di rendere effettivamente "vincolante" la destinazione dei

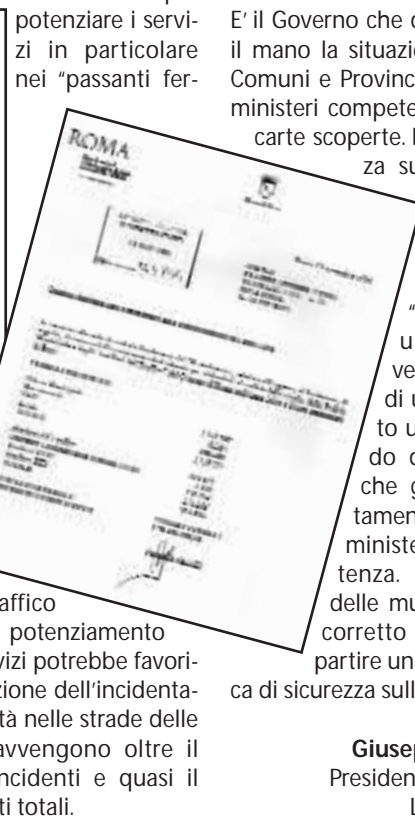
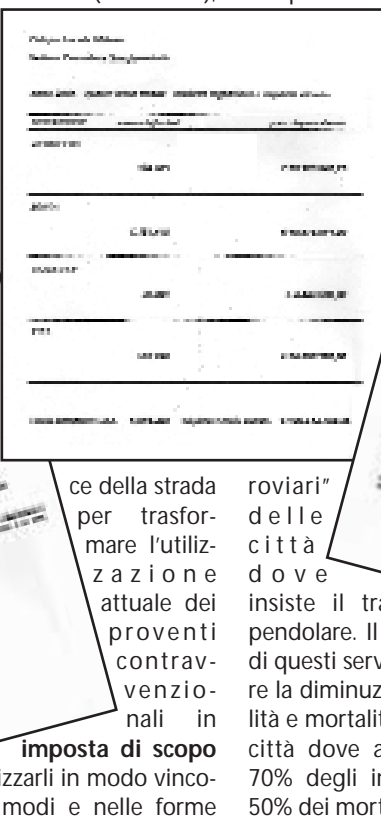
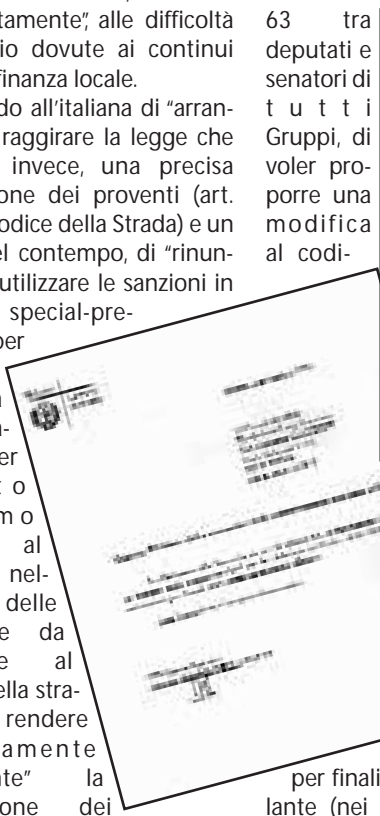
ENTE	TOTALE CONTRAVVENZIONI (ANNO 2005) 14 CITTA' METROPOLITANE	PROVENTI CONTRAVVENZIONALI IN EURO (ANNO 2005) 14 CITTA' METROPOLITANE	IL SOLE 24 ORE
MUNICIPALE BARI	132.088	3.381.551	5.589.940
MUNICIPALE BOLOGNA	708.739	39.950.000	22.887.156
MUNICIPALE CAGLIARI	85.658	3.470.120	4.475.842
MUNICIPALE CATANIA	259.364	2.556.686	3.148.858
MUNICIPALE FIRENZE	890.174	48.982.054	40.132.985
MUNICIPALE GENOVA	517.319	16.703.225	24.748.098
MUNICIPALE MESSINA	115.138	4.656.000	5.107.469
MUNICIPALE MILANO	1.916.298	109.643.708	81.079.836
MUNICIPALE NAPOLI	1.059.951	45.076.496	65.117.496
MUNICIPALE PALERMO			29.988.197
MUNICIPALE ROMA	3.130.843	78.456.939	207.077.757
MUNICIPALE TORINO	966.786	56.285.289	60.272.616
MUNICIPALE TRIESTE	50.671	5.449.983	4.116.039
MUNICIPALE VENEZIA	67.546	3.504.891	4.587.412
TOTALE	9.900.575	414.962.532	558.329.901

NELLE DUE COLONNE A DESTRA, LA PRIMA CON I DATI DI FLG, LA SECONDA CON QUELLI DEL SOLE 24 ORE

proventi contravvenzionali almeno per la parte che si è deciso di utilizzare ai fini della sicurezza stradale. Arrivando a prevedere "sanzioni" per quegli enti che "contravvengono" al loro corretto utilizzo. E presenteremo al Gruppo Interparlamentare per la Sicurezza Stradale (GIOSSTRA), 63 tra deputati e senatori di tutti i Gruppi, di voler proporre una modifica al codi-

rispettose dell'autonomia dei Comuni e delle Province) alla manutenzione programmata delle strade, per le politiche di educazione e informazione, per l'assistenza alle vittime. La parte eccedente di tali somme potrebbe essere destinata in parte al finanziamento del Trasporto Pubblico Locale e per potenziare i servizi in particolare nei "passanti fer-

E' una strada difficile ma necessaria da seguire per mettere a nudo "i furbi" ed incentivare quegli enti che fanno davvero sicurezza stradale. E non come dice il Sindaco di Santa Luce, Federico Pennesi che "il ricavato di quelle multe è stato utilizzato per abbattere i mutui che pesavano sulle casse del comune". E' il Governo che deve prendere il mano la situazione. Convochi Comuni e Province e con i suoi ministeri competenti e giochi a carte scoperte. Faccia chiarezza sull'ammontare dei proventi delle multe - non è difficile se si vuole "pretendere" un'operazione verità - e concordi un loro corretto utilizzo partendo da quei fondi che gestisce direttamente attraverso i ministeri di competenza. Dai proventi delle multe e dal loro corretto utilizzo può partire una nuova politica di sicurezza sulle strade.



ce della strada per trasformare l'utilizzazione attuale dei proventi contravvenzionali in imposta di scopo per finalizzarli in modo vincolante (nei modi e nelle forme

roviari" delle città dove insiste il traffico pendolare. Il potenziamento di questi servizi potrebbe favorire la diminuzione dell'incidentalità e mortalità nelle strade delle città dove avvengono oltre il 70% degli incidenti e quasi il 50% dei morti totali.

Giuseppe Guccione
Presidente Fondazione
Luigi Guccione

Incidenti stradali: per i giovani principale causa di morte

Riflettori puntati sulla prima settimana mondiale promossa dalle Nazioni Unite

Nonostante gli importanti miglioramenti nella sicurezza stradale registrati nel corso degli ultimi 20 anni da molti Paesi Europei, gli incidenti stradali rimangono il killer numero uno per i giovani Europei tra i 5 e i 24 anni, con una stima di 30 000 morti l'anno nei 53 Paesi della Regione Europea dell'OMS^{1,2}. Questo significa che, del totale di 127 000 morti per incidenti stradali uno su quattro coinvolge un bambino o un ragazzo.

Nella fascia di età compresa fra i 15 ed i 24 anni, che annovera i conducenti di motorini ed i neopatentati alla guida di motocicli e autoveicoli, quattro vittime su cinque sono giovani di sesso maschile.

Il quadro cambia in maniera drammatica da Paese a Paese: per i bambini di età inferiore ai 15 anni, il rischio di morire a causa di un incidente stradale può variare anche di 6 volte da un paese all'altro, ed è particolarmente elevato per i piccoli pedoni, che rappresentano più di un terzo delle vittime in questa fascia d'età.

Aggiungendo al dramma delle morti quello delle invalidità gravi e spesso permanenti sofferte da molti sopravvissuti, si comprende come la mancanza di sicurezza stradale sia una tragedia umana di proporzioni gigantesche ed una immane perdita per la società anche in termini di costo sociale ed eco-

nomico.

Solo in Italia, l'Istat stima che il costo sociale degli incidenti stradali per l'anno 2004 sia risultato pari a circa 34 miliardi di EURO, cifra che rappresenta circa il 2,5 per cento del PIL dello stesso anno, e che è equivalente alla manovra economica recentemente varata dal

alla messa in opera di strategie altamente efficaci². Per esempio, l'introduzione ed il rispetto dei limiti di velocità di 30 km orari, nelle aree residenziali e in prossimità di luoghi frequentati da bambini ed anziani, possono aumentare la probabilità di sopravvivenza di un pedone fino al 90%, mentre già

a 45 km orari questa scende al di sotto del 50%. L'utilizzo del casco da parte del motociclista può ridurre il rischio e la severità del trauma cranico di circa il 70% e la probabilità di morire del 40%³; l'uso delle cinture di sicurezza può abbassare del 40 - 60% il rischio di morte, ed il rispetto dei limiti legali per il tasso di alcool nel sangue può risparmiare fino al 40%² delle

morti.

E' dunque necessario mantenere alta l'attenzione su questo problema, facendo diventare la sicurezza stradale una priorità delle politiche dei governi. E' questa la strada intrapresa da Paesi quali la Francia, in cui il Presidente Chirac ha posto la sicurezza stradale al centro della sua Presidenza, determinando nel 2004 una riduzione del numero delle morti del 30% rispetto a quelle del 2002, principalmente grazie all'abbassamento della velocità media, alle misure per contrastare la guida in stato di ebbrezza e al maggior utilizzo delle cinture di sicurezza^{4,5}.

La Prima Settimana Mondiale



Francesca Racioppi
OMS Ufficio Regionale
per l'Europa



Dinesh Sethi
OMS Ufficio Regionale
per l'Europa

delle Nazioni Unite sulla Sicurezza Stradale⁶, che sarà celebrata dal 23 al 29 aprile 2007, offre un'opportunità unica per dar voce a questi problemi, proseguendo l'azione di sensibilizzazione globale iniziata con la Giornata Mondiale della Sanità del 2004, in occasione della quale venne lanciato il Rapporto Mondiale dell'OMS sulla sicurezza stradale⁷.

La Prima Settimana Mondiale delle Nazioni Unite sulla Sicurezza Stradale intende creare una maggiore consapevolezza sul tema, ponendo particolare attenzione agli effetti degli incidenti stradali sui giovani utenti della strada, promuovendo misure preventive basate sull'evidenza scientifica, e stimolando i governi a sostenere gli sforzi dei diversi attori istituzionali e della società civile.

La Settimana sarà anche un'opportunità perché i giovani possano far ascoltare la propria voce: l'Assemblea della Gioventù che si terrà a Ginevra il 23-24 aprile 2007 vedrà riuniti giovani provenienti da tutto il

mondo, per promuovere il dialogo, lo scambio di esperienze e l'adozione di una dichiarazione sulla sicurezza stradale elaborata dai giovani per i giovani. In Europa, uno degli eventi chiave che avrà luogo in occasione della Settimana sarà la celebrazione della Prima Giornata Europea sulla Sicurezza Stradale, che verrà lanciata dalla Commissione Europea il 27 aprile 2007 a Bruxelles, con un evento il cui tema centrale sarà dedicato ai "giovani alla guida"⁸.

Riferimenti bibliografici

¹ GBD 2002 estimates [web site]. Geneva, World Health Organization, 2002.

(http://www3.who.int/whois/menu.cfm?path=whois,burden,burden_estimates,burden_estimates_2002N)

² Sethi D, Racioppi F, Baumgarten I, Vida P, Injuries and violence in Europe. Why they matter and what can be done. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2006.

³ Liu B et al. Helmets for preventing injuries in motorcycle riders. The Cochrane Database of Systematic Reviews, 2005 (4).

⁴ European Road Safety Observatory - Country profile: France http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/doc/profiles/pdf/countryprofile_fr_en.pdf.

⁵ Peden M, Scurfield R, Sleet D, Mohan D, Hyder A, Jarawan E, Mathers C. World report on road traffic injury prevention. Geneva, World Health Organization, 2004

(http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en/).

⁶ First United Nations Global Road Safety Week [web site]. Geneva, World Health Organization, 2007

(<http://www.who.int/roadsafety/week/en/index.html>).

⁷ World Health Day 2004 [web site]. Geneva, World Health Organization

(<http://www.who.int/world-health-day/2004/>).

⁸ European Road Safety Day 2007 [web site]. Brussels, European Commission, 2007

(http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_day/index_en.htm).

La Settimana Mondiale intende creare una maggiore consapevolezza sul tema, ponendo particolare attenzione agli effetti degli incidenti stradali sui giovani utenti della strada.



CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

A CURA DI PAOLA MARTINELLO

CELLULARI E IPOD VIETATI AI PEDONI DI NEW YORK

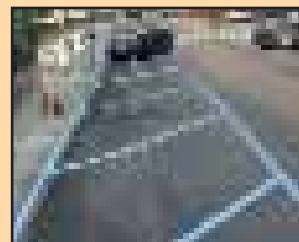


Risultano troppo pericolosi da utilizzare per strada sia gli iPod che i cellulari: con le cuffie si è isolati completamente dal traffico circostante, aumentando il rischio di essere investiti.

Carl Kruger, un senatore di Brooklyn, ha proposto di vietare tutti i dispositivi elettronici che possono essere muniti di un auricolare, isolando il portatore dai pericoli del traffico.

D'altra parte in California c'è già una legge che vieta qualsiasi dispositivo elettronico che abbia un monitor visibile dal conducente e che dia informazioni diverse da quelle inerenti la guida. iPod in testa.

NIENTE MULTE SE MANCANO PARCHEGGI GRATIS



Possono essere annullate le multe elevate agli automobilisti rei di non aver pagato il parcheggio nelle strisce blu, se mancano, nelle zone limitrofe, aree di sosta gratuita

Lo ha sancito la Cassazione (sezioni unite civili, sentenza n.

116/07), rigettando il ricorso del Comune di Quartu Sant'Elena contro una sentenza del giudice di pace di Cagliari. Quest'ultimo, infatti, aveva dichiarato "la nullità" e l'inefficacia di tutti i verbali di accertamento e contestazione per sosta vietata" impugnati da un cittadino che aveva più volte parcheggiato la sua auto in una zona a pagamento senza esporre il tagliando attestante il pagamento delle somme dovute per la sosta.

L'OSSERVATORIO Europeo della Sicurezza Stradale

Per superare le gravi lacune di conoscenza dei dati

Nel 2001 la Commissione Europea ha fissato l'obiettivo del dimezzamento del numero dei morti su strada entro dieci anni. L'obiettivo è stato riaffermato nel 2003, nel Road Safety Action Programme (RSAP), che ha fornito maggiori dettagli sulle azioni messe in cantiere per il raggiungimento dell'obiettivo.

Un elemento chiave del RSAP è lo sviluppo di un nuovo **Osservatorio Europeo della Sicurezza Stradale** (European Road Safety Observatory – ERSO), che permetta di superare le gravi lacune di conoscenza dei dati di incidentalità che, in maniera differenziata nei diversi Paesi Membri, costituiscono un forte ostacolo allo sviluppo di efficaci politiche di miglioramento della sicurezza stradale.

Il compito di costruire ERSO è stato affidato ad un progetto denominato SAFETY-NET, condotto, nell'ambito del VI Programma Quadro europeo, da un consorzio internazionale di 21 centri di ricerca sulla sicurezza stradale (per l'Italia il CTL dell'Università La Sapienza di Roma), coordinato dalla britannica Loughborough University. Il progetto, di grandi dimensioni, è iniziato nel Maggio 2004, per una durata di 4 anni.

L'Osservatorio, già parzialmente disponibile su Web (www.erso.eu), conterrà dati di incidentalità a diversi livelli, per tutti i 25 Paesi dell'Unione Europea. Oltre i dati di incidentalità, conterrà dati correlati al fenomeno dell'incidentalità ed utili per la sua

comprensione, informazioni dettagliate su alcuni importanti problematiche, link a tutti i progetti e fonti informative nazionali ed internazionali.

I dati e le informazioni forniti dall'Osservatorio possono essere raggruppati in tre aree:

1. Dati macroscopici
2. Dati approfonditi (in-depth)
3. Applicazioni

Nella prima area sono compresi dati su:

- Incidenti con morti e feriti (database CARE)
- Esposizione al rischio;
- "Indicatori di prestazione di sicurezza"

Il **database CARE** comprende i dati degli incidenti di tutti i Paesi Membri, forniti dagli uffici di statistica nazionali (per l'Italia l'ISTAT). Oltre ad essere integrati nell'Osservatorio, i dati di CARE sono stati estesi ai nuovi 10 Paesi Membri ed integrati con una serie di analisi e reports su particolari categorie di utenti (bambini, giovani, anziani, pedoni, ciclisti, motociclisti, ecc.). Inoltre, si sta

cercando di definire delle linee guida per armonizzare i database nazionali, modificando anche il processo di raccolta dati da parte delle forze di Polizia.

I **dati sulla esposizione al rischio** riguardano le percorrenze (veicoli-km e passeggeri-km) o altre grandezze, meno precise ma più facilmente reperibili, quali popolazione, tasso veicolare, dotazione stradale, consumi di carburante, numero di spostamenti, ecc.

Per **indicatori di prestazione di sicurezza** (Safety Performance Indicators) si intendono dei fattori direttamente correlati al rischio di incidentalità (es. uso di alcool e droghe, velocità eccessiva, uso delle cinture, fari accesi di giorno).

Nella seconda area (dati in-depth) si stanno creando due nuovi database, utili per uno studio approfondito delle cause del fenomeno:

- Database degli incidenti mortali
- Database sulle cause degli incidenti

Il **database degli incidenti**



Francesco Filippi
CTL Centro di Ricerca per il
Trasporto e la Logistica – DITS
Università di Roma, "La Sapienza"



Luca Persia
CTL Centro di Ricerca per il
Trasporto e la Logistica – DITS
Università di Roma, "La Sapienza"



LA HOME PAGE DI ERSO

mortali contiene, al momento, dati su un primo campione di casi, con l'obiettivo di essere esteso a tutti gli incidenti mortali, sul modello del FARS americano.

Il **database sulle cause degli incidenti** viene costruito conducendo indagini approfondite su un campione significativo di incidenti. Tali indagini vengono condotte da team multidisciplinari che, con il consenso delle Forze di Polizia, intervengono in tempo reale sul luogo dell'incidente, compiendo rilievi approfonditi e intervistando tutte le persone coinvolte. In Italia l'attività di raccolta è attualmente in corso, con il supporto dell'Ente Regionale, sulla rete stradale delle Marche.

I dati di entrambi i database, raccolti in questa fase sperimentale in un primo gruppo di Paesi europei, vengono immagazzinati tramite speciali canali di comunicazione in un sistema informativo sviluppato e gestito presso il CTL dell'Università "La Sapienza" di Roma.

Nella terza area (applicazioni) si stanno creando degli **strumenti di analisi statistica** da mettere a disposizione degli utenti più esperti, mettendoli in condizioni di

fare delle analisi sui dati contenuti nell'Osservatorio, direttamente dal sito Internet. Una parte importante del progetto riguarda la redazione di **Raccomandazioni** alla Commissione per una Direttiva Europea sulla istituzione, in ciascun Paese Membro, di un apposito organismo deputato alla raccolta (di tipo approfondito) ed all'analisi dei dati di incidentalità. Questo perché l'obiettivo dell'Osservatorio non è solo quello di mettere a disposizione dati ed informazioni a livello europeo, ma anche, e soprattutto, quello di innescare un processo di miglioramento delle attività di raccolta, gestione ed ana-

lisi dei dati a livello dei singoli Paesi. Del resto, il miglioramento dei processi nei singoli Paesi è condizione necessaria per avere poi a disposizione database armonizzati e di elevata qualità a livello europeo. Il raggiungimento di tale obiettivo passa necessariamente attraverso la creazione di apposite strutture di monitoraggio (osservatori) ai diversi livelli (nazionale, regionale, provinciale e, nei centri più grandi, comunale), che garantiscano la corretta raccolta e trasmissione dei dati, mettendo a disposizione dei tecnici le corrette informazioni per il miglioramento della sicurezza stradale.



IL FLUSSO DI DATI FRA I PAESI EUROPEI ED IL CTL

// Il compito di costruire ERSO è stato affidato ad un progetto denominato SAFETYNET, condotto, nell'ambito del VI Programma Quadro europeo, da un consorzio internazionale di 21 centri di ricerca sulla sicurezza stradale (per l'Italia il CTL dell'Università La Sapienza di Roma).

//

CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH A CURA DI PAOLA MARTINELLO

VIETNAM, IL 2006 È STATA UN'ECATOMBE SULLE STRADE. NUOVO PIANO URGENTE PER INVERTIRE LA TENDENZA.

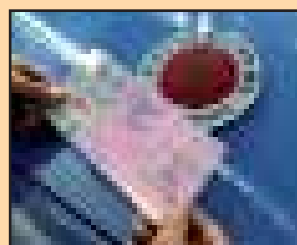


HANOI – Il Vietnam, spesso meta turistica di italiani, è uno degli stati orientali, insieme alla Cina tra i meno sicuri del pianeta, in termini di sicurezza stradale. Nonostante una politica d'interventi di contrasto a questo

tipo di violenza, il bilancio del 2006 è ancora più disastroso del 2005 in termini di morti, feriti e sinistrosità complessiva. Per far fronte a questa emergenza il Primo Ministro Nguyễn Tân Dũng ha chiesto ufficialmente al ministero della cultura e dell'informazione di formare una tavola rotonda con il Comitato Nazionale per la sicurezza della circolazione, il ministero dei Trasporti per promuovere una campagna di sensibilizzazione tra la popolazione. Lo scopo è quello di ridurre drasticamente il nu-

mero di vittime di almeno il 10%. Entro il 2007 sarà istituito l'obbligo di indossare il casco almeno in autostrada.

PATENTI, NUOVI ESAMI E LIMITI PER I GIOVANI



verifica per ottenere l'abilitazione alla guida dei veicoli più potenti.

Il Ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, al di là dei provvedimenti urgenti per la sicurezza stradale, ha intenzione di varare una sorta di "Piano Strategico per i prossimi dieci anni". Speriamo si passi dalle parole ai fatti!

Più fondi per la sicurezza stradale

Nelle città l'idea di un **manager sociale** per la safety & security

La sicurezza stradale, sempre di più, passa per le città. Oltre il 70% degli incidenti avvengono nelle aree urbane con quasi il 50% dei morti. Oltre 1.000 pedoni e ciclisti uccisi ogni anno in incidenti stradali ed oltre 20.000 morti da monossido di carbonio per lo più da traffico di veicoli. E da lì che bisogna partire se vogliamo centrare l'obiettivo del dimezzamento dei morti entro il 2010. E per farlo occorre coraggio e innovazione: le vecchie ricette non hanno funzionato e non funzioneranno.

Primo. Bisogna introdurre una più incisiva regolamentazione di accesso nel centro delle città al traffico privato. Il modello è stato sperimentato in diverse città europee, in particolare a Londra. (Congestion Charging scheme).

Disincentivare l'accesso ai veicoli privati alle città.

Secondo. Contestualmente occorre una cura forte di "ferro": metropolitane underground e di superficie, potenziamento dei servizi dei passanti ferroviari (occorre fare impegnare RFI e Trenitalia), parcheggi di scambio gratuiti per i pendolari delle periferie.

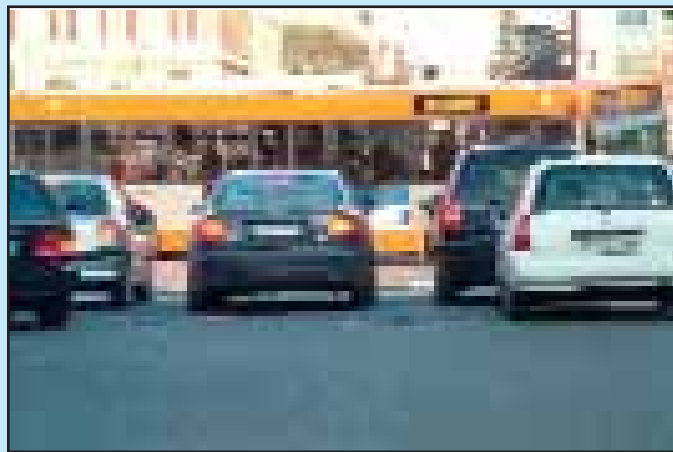
Terzo. Sviluppo delle linee urbane del TPL grazie alla liberazione di spazi del traffico privato; trasporto gratuito per anziani e giovani (over 65 e under 18); abbonamenti individuali e familiari (da incentivare) completamente detraibili dal reddito.

È maturo il tempo per promuovere un nuovo rinascimento per le nostre città. Un progetto di recupero della cultura urbana (rapporto tra indi-

vidualismo e comunitarismo, reti materiali e virtuali, trasporto privato e pubblico) che non può prescindere da Istituzioni efficienti, fondate sulla partecipazione dei cittadini e sulla pratica, in ambito locale, della democrazia. Ma occorrono anche finanziamenti: almeno 5.000 milioni di euro in 10 anni per un forte sviluppo del trasporto pubblico locale.

C'è bisogno nei prossimi anni di una consapevolezza diffusa anche all'interno delle istituzioni; perchè la mobilità e le questioni ad essa connesse è

delle vittime e delle utenze deboli in particolare. Legare il suo compenso ai risultati raggiunti (verificabili), responsabilizzandone l'azione ma conferendogli (sotto la diretta responsabilità - "dipendenza" dal sindaco) poteri concreti di azione ed iniziativa in ordine alla manutenzione delle strade, ai controlli, alle politiche di educazione e informazione, al coordinamento delle politiche di sicurezza stradale, ecc. Per coordinare, senza ledere le competenze dei singoli assessori, con efficacia l'azione



IL TRAFFICO IN UNA VIA DI ROMA

in cima ai pensieri dei cittadini. L'obiettivo del 2010 è alla nostra portata. Bisogna, però, lavorarci da subito.

Ai 14 Sindaci delle città metropolitane abbiamo chiesto di nominare un **Safety & Security Social Manager** a cui affidare un piano di 3/5 anni concordato e condiviso di lotta alla violenza stradale. Una persona con competenze tecniche, professionali ma anche sensibilità sociali (attenzione ai diritti - safety) nei confronti

amministrativa degli assessori che hanno competenze in materia di sicurezza stradale. E su questo argomento parla a nome del sindaco.

E per fare questo bisogna costruire un organo di governance locale che, un domani non lontano, possa essere di raccordo con quello nazionale (Agenzia o Dipartimento sul modello di quello della Protezione Civile). Roma potrebbe essere la città "apripista" e potrebbe dare nuovo

impulso, dopo ormai due anni di "fermo", all'**Osservatorio per la sicurezza stradale** presso l'Atac "rinvigorendolo" con un **Centro di monitoraggio sull'incidentalità** che potrebbero trovare forte impulso con il coinvolgimento delle organizzazioni sociali e delle utenze deboli dell'area metropolitana.

Per meglio coordinare e lavorare su obiettivi concreti:

- manutenzione programmata delle strade: di tutti i 5.500 chilometri (asfalti, segnaletica e barriere)
- una più incisiva regolamentazione di accesso al centro delle città per il traffico privato attraverso l'adozione di un modello di disincentivi che è già stato sperimentato in diverse città europee,
- una cura forte di "ferro": metropolitane sotterranee e di superficie e sviluppo dei passanti ferroviari
- più parcheggi di scambio gratuiti
- lo sviluppo delle linee urbane TPL con spazi recuperati dalla diminuzione del traffico privato
- trasporto gratuito per giovani ed anziani (under 18 e over 65)
- la detraibilità dal reddito per gli abbonamenti
- più piste ciclabili e aree pedonali protette dal traffico veicolare
- l'eliminazione graduale delle barriere architettoniche
- Centro di assistenza alle vittime della strada.

Giuseppe Guccione
Presidente FLG



Intervista al sindaco di Roma, Walter Veltroni

**Meno incidenti, meno morti:
nostro obiettivo prioritario**

A distanza di tre anni le riproponiamo la stessa domanda: cosa rappresenta il grave fenomeno dell'incidentalità stradale per il Sindaco di una città come Roma?

E' sicuramente uno dei punti centrali cui è rivolta la nostra attenzione. Nel 2005 è stato lanciato un piano di interventi a livello municipale finalizzato soprattutto a migliorare la pedonalizzazione e la sicurezza stradale. Questi interventi, denominati Piani Particolareggiati di Traffico, stanno riguardando precisi punti critici nella viabilità primaria e secondaria in sei Municipi.

Si tratta di incroci o assi stradali che, secondo i dati della Polizia Municipale, presentavano un alto tasso di incidentalità e sui quali si è dunque intervenuto per migliorare la visibilità, eliminare incroci pericolosi, proteggere e rendere ben riconoscibili i percorsi pedonali.

Per esempio si è agito realizzando rotoarie centrali sulla carreggiata, strumento ormai largamente utilizzato in tutto il mondo perché eliminano la possibilità di scontri frontali o perpendicolari che, come noto, sono quelli più pericolosi per conducenti e passeggeri dei veicoli. In totale sono stati stanziati oltre 13 milioni di euro per 40 interventi e il Comune intende proseguire su questo indirizzo finanziando analoghi interventi in altri Municipi. Particolare attenzione è stata posta alle cinque intersezioni sulla Cristoforo Colombo nel XII Municipio, punti che con progetti mirati verranno messi in sicurezza nei prossimi anni.

Il primo intervento che verrà completato entro la fine dell'anno con un sovrappasso pedonale, ha riguardato l'incrocio con via Pindaro per un costo complessivo di 350 mila euro. In pratica si realizzeranno sottopassi e rotoarie per dividere il traffico di scorrimento da quello di attraversamento. Grazie ai poteri speciali appena conferiti dal Governo, infine, daremo una consistente accelerazione sull'utilizzo delle nuove tecnologie per il controllo della viabilità, privilegiando due aspetti: la regolarità del trasporto pubblico e la sicurezza. Il 19 ottobre 2006 abbiamo at-



IL SINDACO DI ROMA, WALTER VELTRONI

tivato le prime telecamere che presidiano le corsie preferenziali e il "Photored", un sistema elettronico che rileva e sanziona il passaggio con il rosso ai semafori. Nei prossimi mesi questi strumenti saranno attivi in molte zone della città.

L'introduzione della Patente a punti ha portato inizialmente effetti positivi vanificati, però, negli ultimi due anni. Dal suo punto di vista questo dipende anche dalla diminuzione dei controlli da parte degli organi di vigilanza? Quali proposte avanzerebbe?

Il problema dei controlli si fa sentire in modo pronunciato nelle grandi metropoli. Roma ha una storica carenza di organico nella Polizia Municipale alla quale ha difficoltà a far fronte con nuove assunzioni per via dei vincoli posti dallo Stato; vin-

coli che contiamo di allentare grazie ai poteri speciali in materia di traffico che il Governo ha recentemente concesso.

Questo, come prima iniziativa, mi ha permesso di firmare l'ordinanza che prevede l'assunzione di 500 Vigili Urbani a tempo determinato, dal 1° dicembre 2006 al 31 dicembre 2008.

Il provvedimento, come dicevo, è tra i primi atti successivi alla firma del decreto del Presidente del Consiglio Prodi che attribuisce al sindaco della Capitale poteri speciali in materia di interventi e opere strutturali per la mobilità e il traffico, e che prevede anche il potenziamento del corpo di Polizia municipale.

Altri 500 Vigili saranno assunti a tempo determinato a fine 2007, quando si concluderà il concorso già bandito relativo all'assunzione di 300 Vigili a tempo indeterminato. In una città complessa come Roma è comunque difficile presidiare il territorio combinando le azioni di prevenzione e repressione dei comportamenti irregolari.

Anche in presenza di un massiccio spiegamento di forze, tuttavia, non si può pensare di vigilare su tutto. Per essere sicuri ciascuno di noi dovrebbe avere un vigile urbano "assegnato" che ci accompagna nei nostri spostamenti e si capisce che questo non è possibile.

In questo, la tecnologia può aiutare molto e il Comune ha da tempo percorso la strada della ricerca di nuove soluzioni tecnologiche per il controllo del traffico che, come detto in precedenza, abbiamo iniziato ad applicare.

Il sistema Iride che dall'ottobre 2001 controlla i varchi di accesso alla Ztl del Centro e da qualche tempo anche quella di Trastevere



ha tracciato un percorso che ci sta portando al controllo automatico delle corsie preferenziali alla sperimentazione di un sistema di rilevazione dei passaggi con il rosso ai semafori come il "Photored", installato in via Cristoforo Colombo/Circonvallazione Ostiense.

La ZTL porta i cittadini ad un maggior utilizzo del trasporto pubblico urbano. Non ritiene che si potrebbero intensificare maggiormente i servizi pubblici so-

Vigili: il troppo rumore mina le capacità cognitive

Una ricerca dell'Istituto di Scienze e Tecnologie della cognizione del CNR mette in evidenza i rischi a cui sono soggetti i vigili urbani delle grandi città.

Lo stress da rumore incide sulle capacità cognitive dei vigili che lavorano sulla strada. Due i campioni su cui sono state rivolte le indagini.

Uno di 39 lavoratori impegnati nella gestione del traffico sulle strade e un campione di 42 lavoratori che svolgono attività in ufficio.

Ebbene, la direttrice Franca Tecchio

dichiara "(...) il rumore somministrato è quello registrato in un'area trafficata delle città nella quale il rumore è di intensità pari circa alla media ottenuta da tutte le misurazioni fonometriche effettuate." Il test somministrato costruito su 100 parole dai colori differenti e da riconoscere in 3 minuti parla chiaro.

Tra i due gruppi di vigili sono emerse evidenti differenze relative alla loro capacità cognitiva con conseguenze non positive per i riflessi dei vigili esposti a rumore.

prattutto nelle ore serali, come l'apertura, almeno, della metro della linea A con gli stessi orari della linea B?

Quello del trasporto pubblico, soprattutto a Roma, è un problema annoso derivante dalla mancanza di una vera politica di sviluppo e sostegno del settore a livello nazionale. Potenziare il trasporto costa e le risorse sono limitate.

Se poi pensiamo che ciascun cittadino romano riceve un contributo di gran lunga inferiore rispetto a un milanese si capisce come sia difficile per l'amministrazione proseguire nell'aumento dell'offerta di servizio. Per Roma, inoltre, i finanziamenti rispetto al 1996 sono addirittura scesi (da 413 a 400 milioni di euro) mentre tutti i costi di gestione, a cominciare dal carburante, sono cresciuti.

Va detto però che negli ultimi 5 anni il trasporto romano è cresciuto di oltre il 20 per cento, mettendo in campo per capirci un'offerta aggiuntiva di servizio pari a quella dell'intera città di Firenze (circa 30 milioni di chilometri/vettura annui): questo in presenza di una decisa azione di risanamento finanziario delle aziende, attraverso l'efficienza nella gestione e l'abbassa-

mento complessivo dei costi (nel 1994 un chilometro/vettura, che è l'unità di misura del Tpl, costava 12mila lire; oggi costa 3,4 euro). Il servizio pubblico di superficie che serve la Ztl comunque è più che competitivo. Basti pensare che a piazza Venezia nelle ore di punta transitano oltre 400 bus l'ora.

Semmai il nostro problema è quello di guardare alle periferie dove il trasporto pubblico va potenziato per dare ai cittadini un'alternativa competitiva all'automobile. Sulle metropolitane il discorso è diverso. Attualmente non esiste una rete capillare come in altre capitali europee.

Per questo stiamo costruendo due nuove linee (B1 e C che apriranno tra il 2010 e il 2011) e abbiamo lanciato l'avviso di Project Financing per la linea D.

Un piano che con i prolungamenti delle linee A e B vale circa 7 miliardi di euro e che si dovrebbe completare tra 10 anni. Poi c'è la linea A che va completamente

ristrutturata e sulla quale sono in corso i lavori che ci impongono la chiusura al pubblico alle 21.

Il traffico e la circolazione di veicoli a motore comportano l'aumento di monossido di carbonio. La Regione Lazio, sensibile a questo problema, offre degli incentivi per l'acquisto di mezzi a basso danno ambientale. Cosa pensa di fare il Comune?

Il Comune di Roma da anni ha sposato la politica degli incentivi per il ricambio del parco mezzi circolante e sta dando un esempio eccellente. In 8 anni sono stati acquistati oltre 200 nuovi bus, elettrici, Euro 3 e 4, filobus e ora anche a 400 a metano. L'età media della flotta è scesa da 12



L'INAUGURAZIONE DI UN TRATTO DEL RACCORDO ANULARE DI ROMA CON IL MINISTRO DI PIETRO

a 5,8 anni e da questo punto di vista i risultati si vedono.

Le immatricolazioni delle auto sono in diminuzione per la prima volta quest'anno, tutti i livelli di inquinanti nell'aria sono in diminuzione costante dal 1993 e resta solo l'allarme polveri sottili che è il vero nodo da sciogliere. Per questo chiediamo da sempre una svolta della politica nei confronti del Tpl.

La lotta all'inquinamento si può anche vincere se si punta sul Tpl.

Un esempio? Con le nuove linee del metrò e i parcheggi sotterranei riusciremo a pedonalizzare gran parte del Centro Storico e questo significa meno automobili, meno smog e una città più vivibile.

Cosa pensa di provvedimenti presi in alcune capitali europee per disincentivare l'accesso nel centro delle città al traffico privato per liberare spazi al trasporto pubblico locale?

Roma, con i suoi varchi elettronici è stata

l'apripista per molti. C'è una sostanziale differenza però rispetto a quello che è stato fatto in città come Londra, Stoccolma e sembra si voglia fare a Milano. In quelle città si è scelto un modello di "Road Pricing" molto netto, per il quale soprattutto chi può spendere può accedere alle zone a traffico limitato.

A Roma è stata data precedenza a un diritto di altro tipo. Entrano i residenti, pagando solo le imposte di bollo, e con una quota annuale una serie di categorie per le quali l'uso dell'automobile è imprescindibile o addirittura necessaria (agenti di commercio, operatori tecnologici, carico e scarico merci, medici, etc.).

Il traffico è diminuito di molto, oltre il 20 per cento, la velocità commerciale anche del Trasporto pubblico locale è aumentata e la vivibilità è migliorata. In questo senso ricordo che il Rapporto annuale di Legambiente - Sole 24 Ore sull'ecosistema urbano attesta Roma nella graduatoria generale come prima tra le grandi città italiane per vivibilità, dimostra come la qualità ambientale della nostra città sia in continuo miglioramento. Il fatto che Roma sia, tra le grandi città, la migliore dal punto di vista ambientale e che avanzi di 8 posizioni

rispetto allo scorso anno nella classifica generale, ci riempie di soddisfazione e, nello stesso tempo, ci impegna a intensificare gli sforzi per raggiungere ulteriori risultati concreti.

Sul fronte della qualità dell'aria il dossier dimostra come quello degli agenti inquinanti sia un'emergenza che coinvolge tutte le città, grandi e piccole ma nonostante questo, Roma sta registrando significativi successi.

Nei prossimi anni, poi, sarà chiuso l'anello ferroviario, saranno in funzione due nuove linee metropolitane, già in corso di realizzazione, e una terza la cui assegnazione è in fase ormai avanzata.

Tutto ciò, insieme ai grandi parcheggi che realizzeremo ai margini del centro storico e che una volta completati trasformeranno il cuore di Roma nella più grande isola pedonale del mondo, rappresenta il traguardo di una città sempre più ecosostenibile.

Oltre due milioni e mezzo di veicoli privati ogni giorno nella capitale

Roma, città ad alta motorizzazione

Roma è una delle città con il più alto indice di motorizzazione d'Italia e, nonostante si tratti del più esteso territorio comunale della penisola con una delle più fitte reti stradali, i soli numeri rivelano la complessità del problema: oltre due milioni e mezzo di veicoli privati che, messi in fila, formerebbero un serpentine di quasi undicimila chilometri, praticamente un quarto della circonferenza terrestre. A fronte di seimila chilometri di stra-

de significa auto incolonnate nei due sensi per tutte le vie e piazze della Capitale.

Un problema, quello dell'intasamento da traffico a Roma, che va di pari passo con quello della sicurezza stradale. In base ai dati del 2004 sono ventiduemila le autovetture coin-

volte ogni anno in incidenti, oltre ad undicimila tra moto e motorini e – al pari della media italiana – anche a Roma, tre scontri su quattro hanno luogo sulle strade urbane; la percentuale si abbassa solo per la gravità degli stessi: gli incidenti mortali, per due terzi, si registrano sulle strade extraurbane, provinciali, statali ed autostrade. Un problema che riguarda tutti i partecipanti al complesso mondo della mobilità: oltre ad automobilisti e motociclisti, anche

i meno protetti ciclisti e pedoni. Pur riducendosi, dal 2001 al 2004, il numero degli incidenti del 15 per cento – un calo senza pari – Roma mantiene un numero elevato di incidenti con vittime (morti e feriti). Con la metà degli incidenti che avvengono agli incroci stradali, tecnicamente noti come "intersezioni", è qui che bisogna intervenire tempestivamente, innanzitutto con un programma che punti, soprattutto, a far rispettare le regole.



Potrà sembrare assurdo ma, giunti nel terzo millennio, sono ancora troppi i concittadini/automobilisti che reputano un semaforo rosso un'entità "da interpretare". È per questo che, per conto dell'Assessorato alla Mobilità, Atac Spa ovvero l'Agenzia per la mobilità pubblica e privata del Comune di Roma, ha dato il via ad un programma di installazione dei "Photored". Il primo impianto è stato allestito a fine ottobre 2006 all'incrocio tra via Cristoforo Colombo e la

circonvallazione Ostiense. Il "documentatore fotografico di infrazioni commesse da veicoli ad intersezioni regolate da semaforo" – questa l'esatta definizione elaborata nel 2004 dall'allora ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – rivela automaticamente, con due scatti progressivi, quanti non rispettano il rosso. Nel caso di via Cristoforo Colombo, nella prima mattinata, sono stati cinque in meno di sette ore, i trasgressori colti in fallo.

Nella prima settimana di servizi, gli "scatti" del Photored sono stati oltre 50. Ovviamente non si tratterà di sole multe. Ad esempio, l'eventuale passaggio con il rosso di ambulanze, pattuglie delle forze dell'ordine, Vigili del Fuoco, non si trasformerà in sanzione.

Le multe (142 euro + decurtazione di 6 punti patente) non sono solo un deterrente ma anche un reale contributo al miglioramento della sicurezza stradale: il nuovo Codice della Strada prevede, infatti, che almeno il 10 per cento dei proventi da sanzioni amministrative debba essere investito nella tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani e diversamente abili.

Come nel caso degli autovelox e dei sorpassometri (Atac gestisce quello installato sulla



Fulvio Vento
Presidente di Atac Spa

// È, infatti, l'educazione la chiave di volta per portare la cittadinanza al rispetto delle regole stradali e per ridurre l'incidentalità nei centri urbani, ma non solo.

//

via del Mare in fase di avviamento), anche il "Photored" non vuole essere uno strumento meramente punitivo ma soprattutto educativo: ed è per questo che la scatola con la fotocamera è messa bene in vista, per scoraggiare quanti vorrebbero schiacciare l'acceleratore all'ultimo momento, mettendo a rischio la vita altrui e la propria.

È, infatti, l'educazione la chiave di volta per portare la cittadinanza al rispetto delle regole stradali per ridurre l'incidentalità nei centri urbani, ma non solo. Educazione che deve riguardare sia quanti già siedono dietro ad un volante sia quanti lo faranno in futuro. Ecco perché, ad esempio, la primavera scorsa Atac Spa ha organizzato per dieci scuole della Capitale un ciclo di visite guidate alla Centrale di controllo e monitoraggio del traffico. Oltre quattrocentotrenta studenti, grazie anche all'impegno degli assessorati capitolini alla Scuola e alla Mobilità, nonché a quello della Polizia municipale di Roma, hanno potuto seguire un corso di educazione stradale, imparando l'importanza del rispetto delle regole. Un evento che si è andato ad affiancare ad altre iniziative locali e nazionali, come l'impegno per la sicurezza stradale da parte dei calciatori e dei ciclisti, come gli spot audiovisivi programmati dall'emittenza pubblica assieme alle forze dell'ordine.

Ma anche al pari dei kit scolastici distribuiti in occasione dell'entrata in vigore del nuovo Codice della Strada o delle iniziative, in parte private co-

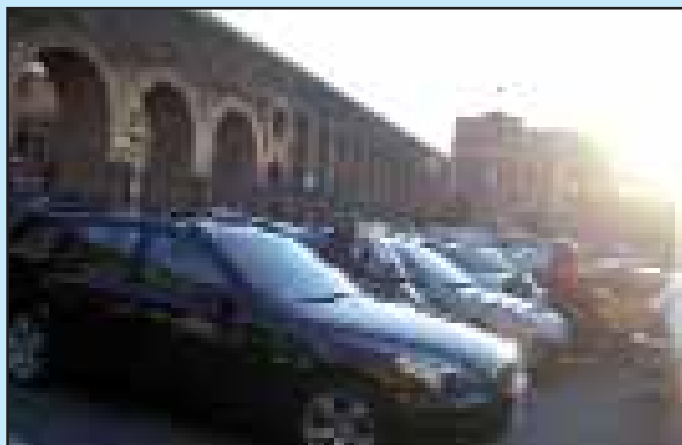
me "Mobilekids" e "Giochiamo sul sicuro", che hanno fatto tappa anche a Roma.

Ma le regole, soprattutto quando troppo a lungo sono state disattese, vanno fatte anche rispettare con il controllo. Accanto a vigili, ausiliari della mobilità e "occhi elettronici" come i "Photored", anche la Centrale del traffico Atac con le sue settanta telecamere posizionate nei punti strategici di Roma, che lavora in costante contatto con la Sala operativa dei Vigili urbani per monitorare la situazione ed individuare le emergenze.

Un monitoraggio che consente anche di intervenire per ridurre i rischi alla mobilità provenienti dalle condizioni del manto stradale, dalla segnaletica e dall'illuminazione: fattori che incidono nel sessanta per cento degli incidenti.

In sintesi, sono il rispetto delle regole, un'infrastruttura funzionante e alcune misure deterrenti gli ingredienti della ricetta per garantire la sicurezza stradale.

Del problema se ne discuterà a livello europeo a Verona, il 4 novembre 2006, nel corso della prossima conferenza sulla sicurezza stradale organizzata da Bruxelles. Un complesso nel quale rientra anche il settore del trasporto pubblico - che resta lo strumento di mobilità più sicuro - e che, nel caso di Roma, contribuisce con una flotta sempre negli standard europei ed un programma di corsie preferenziali che facilitano la fluidità della rete viaria, a garantire la sicurezza di tutti i partecipanti al mondo della mobilità.



RILANCIO DELL'OSSERVATORIO PER LA SICUREZZA

Una proposta del consigliere comunale di Roma, Valeriani

La riorganizzazione e il rilancio dell'Osservatorio sulla sicurezza stradale è il contenuto della mozione presentata da Massimiliano Valeriani, consigliere comunale dell'Ulivo, ed approvata in Campidoglio giovedì 15 febbraio 2007.

Un'iniziativa importante, tenuto conto che l'Osservatorio è esistito sin dal 1996 come organismo istituito in concomitanza del Piano Generale del Traffico ed all'interno della STA, Agenzia della Mobilità del

Comune di Roma.

Da due anni non è più di fatto attivo ed oggi tutte le attività di STA Spa sono state assorbite da Atac Spa "L'osservatorio sarà lo strumento dell'amministrazione per coordinare tutte le politiche utili a migliorare la sicurezza stradale nella nostra città." dichiara Valeriani.

Le finalità dell'Osservatorio si delineano, infatti attraverso interventi di sensibilizzazione sui temi della educazione stradale per tutti gli utenti della strada.

Identificandosi come organismo punto di riferimento per le associazioni impegnate nel settore, per interlocutori pubblici e privati (scuole, imprese, ecc.) impegnate nella diffusione di una cultura della sicurezza stradale e di servizi per la prevenzione della incidentalità.

"Il rapporto che l'Agenzia dovrà produrre conterrà anche la mappatura dell'incidentalità delle strade di Roma. Uno strumento - conclude Valeriani - utile per pianificare gli interventi di messa in sicurezza delle nostre strade".



A SINISTRA MASSIMILIANO VALERIANI. A DESTRA UN'IMMAGINE DELLA PIAZZA DEL CAMPIDOGGIO

Tra le grandi priorità dell'Amministrazione comunale c'è senz'altro la cura del sistema stradale, mi riferisco al suo complesso, quindi pavimentazione stradale (il sottofondo, lo strato di collegamento e il tappetino di usura), marciapiedi, cigli, caditoie e segnaletica.

Nella passata Consiliatura (ma anche in questo scorcio iniziale) insieme al Sindaco abbiamo speso attenzione ed energie (economiche) per migliorare lo stato delle strade romane, ben sapendo che un'accurata pavimentazione stradale è il biglietto da visita della Capitale (Roma è una grande attrazione turistica, è la sede del Vaticano, della Fao e di tante Organizzazioni internazionali) ed è, inoltre, fondamentale per assicurare una maggiore sicurezza per automobilisti, amanti delle due ruote e pedoni. Ai lettori di "Imprendere" va chiarito che riparare le strade è un lavoro complesso che non prescinde dalla dimensione di Roma.

Molte volte sentiamo che la Capitale è una delle grandi città italiane: bene questo è un grande errore.

Roma è l'unica città con dimensioni metropolitane in Italia e alcuni numeri lo possono facilmente dimostrare. Il suo territorio si sviluppa per 129 mila ettari (quanto la somma dei territori delle prime 8 città italiane e cioè Milano, Venezia, Torino, Bologna, Firenze, Napoli, Bari e Cagliari). Per attraversare la città, e cioè andare da nord a sud o da est a ovest, bisogna fare dai 41 ai 44 Km.

E se tutto questo ancora non basta per capire di che grandezze parliamo allora posso aggiungere che le strade di Roma costituiscono un insieme di 5500 Km (quante tutti i Km di tratte autostradali italiane) al di sotto dei quali scorrono le nervature essenziali per la vita della città. 5500 Km di tubazioni di Italgas, 6000 Km di rete idrica, 3500 di reticolo fognario, 22 mila Km di linee elettriche e 3000 Km di collegamenti telefonici.

Ritornando al tema, la manutenzione stradale non prescinde dalle dimensioni (enormi) ma neanche da altri fattori ugualmente importanti: l'1,8 milioni di veicoli che si riversano sulle strade, le cambiate condizioni atmosferiche (con sorpresa abbiamo rilevato che in inverno ormai piove con frequenze e intensità simili a quelle dell'Europa del nord), i continui "rattoppi" che realizzano le società dei pubblici servizi (questo è un punto forse troppo poco conosciuto: in 5 anni il 60 % delle "rotture" stradali è stato provocato dagli interventi sulle reti del sottosuolo: vuoi per mantenere la rete, vuoi per riparare i guasti o per aggiungere nuove utenze. Interventi inevitabili che però producono fratture definitive alla pavimentazione stradale) e, infine, i finanziamenti.

Quest'ultimo è il cuore del problema. E' inutile riprendere vecchie querelle, perchè è noto a tutti che negli ultimi 5 anni il Comune di Roma è stato fortemente penalizzato, i finanziamenti statali si sono via via ridotti (i fondi di Roma Capitale sono stati del tutto azzerati) costringendoci a programmare i lavori partendo dalle priorità delle priorità.

A questo punto però voglio anche sottolineare quanto di buono questa Amministrazione ha fatto.

Perché pur tra tutte le difficoltà che ho evidenziato siamo riusciti a migliorare tante strade romane e gli stessi cittadini ce ne hanno dato atto.

Insieme al Sindaco abbiamo varato un piano straordinario (da 70 milioni di ?) che ci ha consentito di lavorare su 200 Km di strade (a Roma lo ricordo in tutto sono 5500).

Il programma era suddiviso in 3 diversi tipi di interventi cui si aggiunge una nuova impostazione per la manutenzione futura della "Grande Viabilità":

- Abbiamo varato le operazioni urgenti e indifferibili per eliminare le situazioni di pericolo (operazione svolta a macchia di leopardo su tutta la città di concerto con le segna-



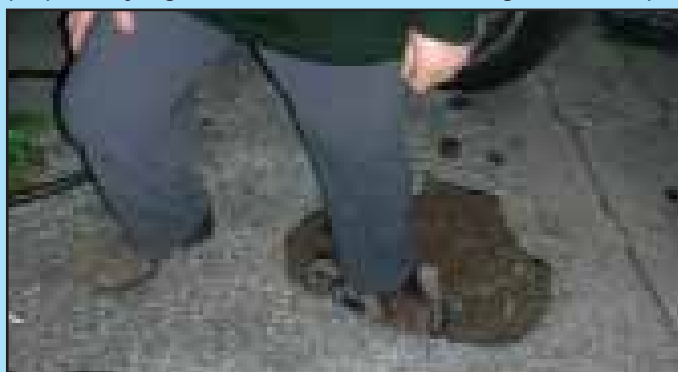
La manu stradale

Un maxi appalto di per 9 anni per gli 800

zioni della Polizia Municipale e dei Municipi);

- abbiamo attuato le ristrutturazioni più complesse (veri e propri restyling delle strade)

con le quali abbiamo migliorato anche lo stato del sottofondo stradale (oltre che dei marciapiedi, dei cigli, quindi di caditoie e segnaletica). L'ope-



UNA BUCIA NELLA QUALE "SCOMPARE" METÀ GAMBA!



tenzione a Roma

550 milioni di euro

km di grande viabilità

razione è stata fondamentale perché ha interessato le grandi arterie stradali, le grandi direttrici che dalla periferia si immettono nel Centro città;

• abbiamo riorganizzato l'uso dei sampietrini (li abbiamo tolti dove non avevano continuità con il resto della pavimentazione come nel caso di



BUCA IN CENTRO STRADA "LETALE" PER I MOTOCICLISTI

Lungotevere o dove provocavano vibrazioni ai palazzi circostanti come a Via Nizza, Via Po e Via Tuscolana). Anche in questo caso malgrado piccole polemiche strumentali la gran parte dei romani ha capito e apprezzato il nostro lavoro;

• e infine, abbiamo pensato al futuro attraverso la realizzazione della Concessione di Pubblico Servizio per gli 800 Km di "Grande Viabilità", cioè le arterie più importanti (le Consolari, i Lungotevere e le arterie intermunicipali come la Togliatti e la Colombo), più trafficate e quindi con la pavimentazione stradale più stressata.

In questo modo il Comune di Roma (primo comune in Italia) ha completamente innovato le modalità di manutenzione affidando ad un unico soggetto (Ati o Consorzi) la gestione della grande viabilità.

Dal prossimo inverno il Concessionario avrà compiti di sorveglianza, pronto intervento, manutenzione ordinaria cui si aggiungeranno interventi di ristrutturazione più complessi.

Con la Concessione, che peraltro risponde ai criteri di trasparenza e concorrenza voluti dall'Unione Europea, innoviamo radicalmente il modello di lavoro puntando su una migliore qualità dei risultati:

- il Concessionario sarà direttamente (e legalmente) responsabile dei lavori fatti. Quindi i cittadini, e il Comune, potranno rivalersi immediatamente nei loro confronti per lavori mal eseguiti;
- il Concessionario è un'Associazione di imprese che ha presentato una migliore organizzazione dei lavori e che opererà con le più moderne tecnologie d'intervento;
- il Campidoglio monitorerà costantemente gli interventi concertati e interverrà qualora non fosse rispettato il programma.

Giancarlo D'Alessandro
Assessore ai Lavori Pubblici
Comune di Roma

NUMERO VERDE PER LE BUCHE

Rispondono le imprese che si sono aggiudicate l'appalto



Si può chiamare il numero verde 800.933.303 per segnalare le buche nella gran parte delle vie principali di Roma e far scattare l'intervento di necessaria riparazione per evitare disagi e incidenti spesso gravi che subiscono gli utenti della strada.

Al numero verde risponde un operatore della Associazione delle 3 imprese private - Romeo Gestioni, Vianini-Caltagirone e Consorzio Strade Sicure - che dalla primavera del 2006 si è aggiudicata l'appalto per la riparazione e la manutenzione di 800 chilometri di strade di grande viabilità di Roma per 550 milioni di euro per 9 anni.



Chi sono i colpevoli delle strade maltenute?

La richiesta al Comune di Roma

Qualche riga per accompagnare i nostri scatti, semplici click regalati alla voglia (alla necessità) di partecipare. Ricorda Sindaco Veltroni... quando sui muri della nostra città manifesti d'ogni colore invitavano gli elettori a sentirsi in prima fila, a rendersi civicamente responsabili e presenti, in poche parole "a partecipare"?! Ecco... il diritto-dovere di noi cittadini non prevede una presenza part-time: non ne siamo capaci, e non lo desideriamo, ci perdoni... Vogliamo (vorremmo) Amministratori tesi all'ascolto.

La distanza dai nostri diritti è invece misurabile anche attraverso quelle strade così lontane dall'essere come erano in passato, un sistema di diffusione non solo di fragorose centurie ma di un sapere romano allora senza eguali.

Le strade di Roma portavano cultura - già... il Cinema ancora non esisteva :-). A lei il compito (ingrato ma qualcuno dovrà pur farlo...) di individuare le pesanti responsabilità di chi ha ridotto le nostre strade come tutti vedono e "sentono". Per favore, non invochi come ha fatto arditamente

qualcuno l'autogenerazione delle buche di Roma; mettiamo un punto e ricominciamo, con serietà, a dare alla nostra amata città strade e marciapiedi rispettosi e dignitosi. Colpisca chi non "serve" Roma come merita: non si parli di poche risorse perché quelle che ci sono vengono colpevolmente sprecate in interventi continui e maldestri, come le innumerevoli buche e "ribuche" testimoniano, incuranti di irresponsabili interventi stradali e di mancati controlli.

Amiamo Roma e non vogliamo rischiare la nostra incolumità e di chi deve ancora affacciarsi alla vita (lo sa che alle nostre signore che aspettano bebè vengono proibite alcune strade?! Le sembra davvero così... "normale"?!)

Tiriamoci su le maniche e collaboriamo davvero insieme per ridare fiducia a TUTTI i cittadini, motorizzati o no, verso un'amministrazione che, ce lo conceda, percepiamo sul tema della Sicurezza Stradale come distante e distratta. Roma, e i suoi splendidi e pazienti cittadini, meritano su questo tema una più attenta e costante presenza. "We care!"



IL LOGO DELL'ASSOCIAZIONE



Massimo Mancini
Presidente Associazione
Bukenbike

// Amiamo Roma e non vogliamo rischiare la nostra incolumità e di chi deve ancora affacciarsi alla vita (lo sa che alle nostre signore che aspettano bebè vengono proibite alcune strade?) //

DIZIONARIO DELLA SICUREZZA STRADALE

Dizionario della sicurezza stradale. 10 punti per un programma di governo. All'inter-

no 74 schede tematiche dalla A (alcool) alla Z (Zona a Traffico limitato) scritte da oltre 60 autori.

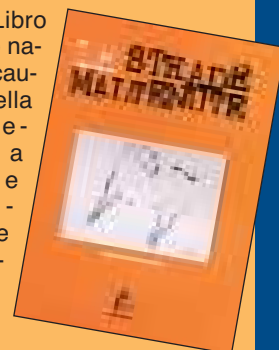
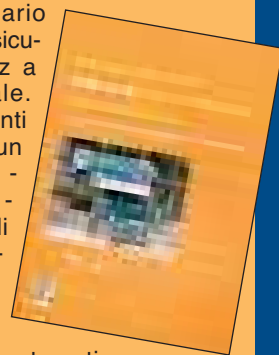
Si tratta di un lavoro unico nel panorama editoriale italiano che può contribuire alla costruzione di una nuova identità di mobilità sostenibile e partecipata che ha un obiettivo ambizioso moralmente irrinunciabile, economicamente vantaggioso per lo Stato: dimezzare i morti da incidente stradale entro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

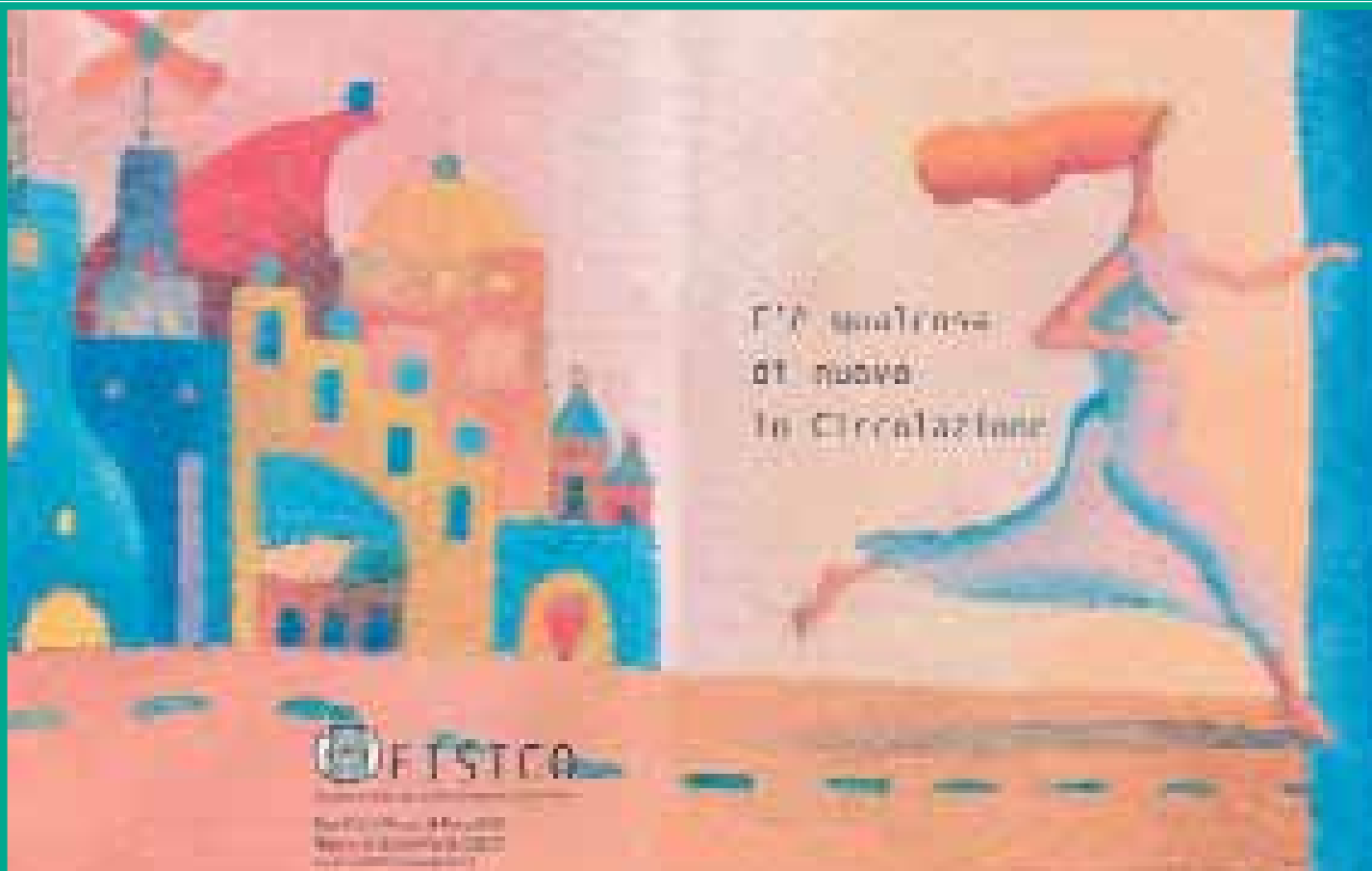
È una sorta di banca programmatica per la sicurezza stradale dove quanti hanno responsabilità pubbliche e private nella sicurezza stradale possono "prelevare" ma anche "depositare" "cespiti" (in termini di contenuti) per proporre o produrre azioni di contrasto all'incidentalità stradale.

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.





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 quello che invierete ed eventualmente effettueremo indagini e inchieste e segnaleremo 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.....

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.

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 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).

Il contributo dei sociologi alla sicurezza stradale

Le proposte dell'assemblea nazionale ANS

Il 18 dicembre 2006, l'ANS -Associazione Nazionale Sociologi, come consuetudine, ha voluto concludere un anno di impegno e di realizzazioni di interesse culturale e sociale con una intensa giornata di studio e di riflessione, su tematiche di forte impatto sociale, articolata in due sezioni. In quella mattinata, dedicata alla "prima giornata nazionale dei Laboratori di Sociologia ANS", che ha visto una partecipazione insperata delle più significative realtà regionali italiane, si è potuto verificare quanto la nostra Disciplina possa rappresentare per l'intera società, soprattutto nell'attuale e particolare epoca di veloce, repentino e globale mutamento sociale. La seconda parte dei lavori, svolti nel pomeriggio, ispirata a "Un percorso per i laureati in sociologia nella società del rischio" ha focalizzato l'attenzione su quella che, appunto, sociologi, filosofi e studiosi dell'attuale momento storico sociale definiscono, con buona ragione "società del rischio"!

Non poteva mancare in tale contesto la presenza attiva e, come al solito, trascinante, del presidente di Fisico e di FLG, Giuseppe Guccione, Pino per noi suoi estimatori e collaboratori, nella condivisibile battaglia di civiltà, per il perseguimento di una più "umana" e decisamente meno cruenta sicurezza stradale.

Tema particolarmente scottante nell'attuale epoca, denominata da alcuni sociologi "seconda modernità", caratterizzata dal fenomeno della globalizzazione a tutti i livelli, che innesci, contemporaneamente a meccanismi virtuosi di progresso e di circolazione delle

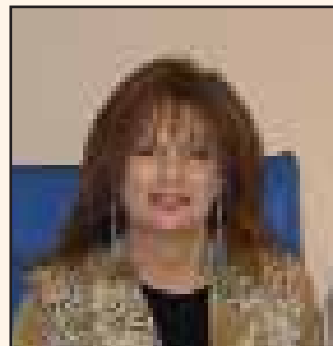
informazioni, il proliferare di occasioni di insicurezza e di rischio, sovente in agguato nei luoghi e nelle strutture, demandate a rendere più agevole e comodo lo svolgersi quotidiano della nostra vita, o al ripristino del nostro benessere psicofisico: le abitazioni, i luoghi di lavoro, lo sport, gli ospedali, le nostre strade, i nostri mezzi di locomozione. Ed è principalmente sui rischi connessi alla viabilità, alle strade ed ai mezzi di locomozione, che costano al nostro Paese un inammissibile tributo di dolore, di sangue, di infermità permanenti e di "salasso" economico-finanziario (quanto sarebbe più proficuo, opportuno ed etico impegnare parte del fiume di denaro pubblico destinato a riparare e/o a ridimensionare i guasti materiali e immateriali prodotti dall'insicurezza stradale, in prevenzione!) che si è focalizzata l'attenzione e la riflessione dei convenuti.

Se la risposta sociale alla società del rischio può e deve dar luogo ad opportunità politiche per una seconda modernità, fondata su valori di libertà, uguaglianza e capacità di informazione, riteniamo sia un dovere di tutti quanti, soprattutto di una associazione di Sociologi, impegnarsi in tal senso. A nostro avviso è giusto, soprattutto, che la società e le società interrogino se stesse, se ci si debba rassegnare alla cultura dell'insicurezza e del rischio o se ci si debba adoperare, per attuare processi di gestione, ai vari livelli, che offrano risposte, il più possibile concrete, alla incertezza degli scenari. In questa ottica scienza e pratica, associazioni professionali

di discipline afferenti le scienze sociali e, soprattutto, la Società civile, che paga con il proprio contributo di sangue, di dolore, di erosione del reddito, le inadeguatezze del sistema, sono chiamate ad impegnarsi sui temi del rischio e della sicurezza, nei vari ambiti della vita sociale. Pensiamo, tra gli altri, agli infortuni sul lavoro, agli incidenti domestici, ai pericoli nel campo dello sport, all'incidentalità negli ospedali e nei luoghi demandati istituzionalmente alla cura e al ripristino del benessere psicofisico degli individui, soprattutto, per il dato numerico di morti e di invalidi gravi che annualmente produce, pensiamo agli incidenti stradali. Sono questi ultimi, infatti, a rappresentare, attualmente, i costi umani ed economici in assoluto più rilevanti nel nostro Paese.

Chi scrive, nella convinzione che è sia nel DNA del sociologo la propensione ad inserirsi, quale osservatore partecipante, nelle realtà, a livello pubblico e privato, dove determinati fenomeni prorompenti, come la sicurezza (o insicurezza?) stradale, vengono dibattuti, analizzati o rappresentati e denunciati, ha voluto partecipare ad un percorso conoscitivo, relativo agli eventi luttuosi o invalidanti e alle loro dinamiche, alla percezione del rischio da parte degli utenti della strada e della mobilità, allo studio ed alla ricerca per individuare, unitamente a donne e uomini di buona volontà, scenari possibili, da sottoporre all'attenzione delle istituzioni, chiamate all'elaborazione di strategie pubbliche in materia di sicurezza stradale.

Da qui la decisione di utilizzare



Anna Maria Coramusi
Dirigente Nazionale
Associazione Nazionale Sociologi

// A nostro avviso è giusto, soprattutto, che la società e le società interrogino se stesse, se ci si debba rassegnare alla cultura dell'insicurezza e del rischio o se ci si debba impegnare a contrastarle.

//

parte dell'esiguo tempo libero a disposizione, per tentare di evitare quanto sostenuto dall'OMS. L'Organizzazione Mondiale della Sanità ha esplicitamente dichiarato, infatti, che, se non opportunamente contrastato, il fenomeno della mortalità stradale in tempi brevi, nella scala da uno a dieci di cause di mortalità, passerà dall'attuale nono, al terzo posto, preceduto solo dalla mortalità per tumori e cardiopatie. Rammentiamo che da attendibili agenzie di stampa è stato ultimamente profetizzato, via internet, che studi recenti rilevano che, nel 2030, le morti per incidentalità stradale ,ovviamente restando tutto a bocce ferme, guadagneranno il triste primato di prima causa di decesso!

Da qui la analoga decisione dell'ANS, Associazione Nazionale Sociologi, di aderire e di propagandare l'adesione alle encomiabili attività di FISICO e di FLG, condividendone a pieno la mission statutaria: il raggiungimento di una migliore sicurezza stradale, finalizzata ad evitare l'insostenibile spargimento di sangue sulle nostre strade, sia per numero di morti,

sia per la crescita esponenziale di disabilità gravi e gravissime, che colpiscono soprattutto le giovani generazioni.

Più di una volta i sociologi dell'ANS hanno ospitato nelle loro assisi (convegni di studi, tavole rotonde, seminari) il presidente di entrambe le fondazioni, dr. Giuseppe Guccione, ed hanno realizzato un percorso comune di partecipazione attiva ad alcune delle importanti realizzazioni di FISICO e di FLG, percependo, da subito, l'alto significato del compito e del ruolo d'essere parte delle 60 rilevanti organizzazioni a queste Fondazioni aderenti.

Anche nella sede del Convegno di cui stiamo trattando, abbiamo, nel miglior modo possibile, illustrato, alle numerose personalità e persone presenti, il target che FLG e Fisco sono determinate a raggiungere, utilizzando ogni mezzo possibile per scuotere le coscienze e indirizzare concrete politiche di intervento: in piena adesione alle determinazioni europee, diminuire del 50% le morti entro il 2010!

Abbiamo inoltre esposto all'attento uditorio che, poiché nessun impegno di tale ampia portata può prescindere, per raggiungere risultati di una qualche incidenza, da un'ap-

che la ricerca, presentata alla Camera dei Deputati il giorno 8 novembre 2006, ad una platea numerosissima, qualificata, attenta e partecipante, aveva riscosso un ampio consenso. L'appassionato intervento di Giuseppe Guccione, che ha trattato, ancora una volta, con la consueta razionalità e la profonda conoscenza del problema, la consistenza insopportabile dell'incidentalità stradale ed ha illustrato progetti e programmi di FISICO e FLG, hanno scosso le coscienze e coinvolto l'uditorio, che, a sua volta, con la palese adesione ad accelerare un percorso costruttivo, ha stimolato all'azione comune i

locale e nazionale, con la partecipazione del Presidente Giuseppe Guccione ed in raccordo con FISICO e FLG. I Laboratori di Sociologia e i rappresentanti dei Dipartimenti regionali presenti venivano invitati ad aderire alla proposta con l'impegno a realizzare, unitamente alle Fondazioni presiedute da Giuseppe Guccione, una pubblicazione finale, per la cui prefazione e presentazione ricercare autorevoli e rappresentative personalità. Dall'adesione corale alla proposta, che ha visto per primi assentire l'illustre anfitrione, professore emerito Michele Marotta ed il Presidente nazionale dell'ANS, dr. Pietro

Zocconali, si è concretizzato l'impegno di pianificare, iniziando dalla Regione Lazio, un programma operativo da realizzare in raccordo con l'Osservatorio Regionale sulla Sicurezza Stradale, da estendere via via alle Regioni presenti: una concreta, sistematica, proficua collaborazione tra i Sociologi e l'ANS, FISICO/FLG, e le Istituzioni Locali, per raggiungere un definitivo e propositivo "Progetto obiettivo", da pubblicizzare a livello Nazionale. Il Presi-

dente Guccione, visibilmente soddisfatto dall'interessante sviluppo delle argomentazioni, ha dichiarato l'assoluta disponibilità ad essere presente nei differenti territori e nelle articolate fasi dell'auspicabile, ancorché ardua, realizzazione del progetto. A noi tutti, coinvolti in esso, ancorché consapevoli che lungo e difficoltoso sarà questo "viaggio della speranza" che abbiamo intrapreso, l'augurio di raggiungere risultati concreti di una qualche rilevanza e, soprattutto, funzionali ad una più soddisfacente, civile e condivisa qualità della vita.



AL CENTRO ANNAMARIA CORAMUSI A DESTRA PIETRO ZOCCONALI, PRESIDENTE ANS

profondita conoscenza del problema, FLG e Fisco hanno, tra le varie utilissime iniziative, voluto fotografare, con una rilevazione empirica, la percezione della sicurezza stradale e testare il livello d'interesse per una serie di proposte a tutela del diritto degli utenti, su un campione di 2000 cittadini italiani, rappresentativo dell'intero universo. Di tale sondaggio sono stati rappresentati gli interessantissimi risultati, ed è stato distribuito ai presenti il numero dell'Altra Via di ottobre/novembre 2006, che ne conteneva la completa descrizione. È stato reso noto, inoltre,

rappresentanti istituzionali dell'ANS.

Chi scrive, nel proprio ruolo di Presidente del Dipartimento ANS del Lazio e di Presidente della Commissione Laboratori ANS (braccio operativo dell'Associazione nell'ambito dei vari Dipartimenti regionali) ha avanzato una proposta ai colleghi presenti, dando nel contempo la propria disponibilità e quella del Dipartimento del Lazio: sviluppare a livello regionale un percorso conoscitivo empiricamente e metodologicamente provveduto, da rappresentare in un apposito Convegno, ai livelli dipartimentale

Un convegno alla Camera dei Deputati

Educazione e sicurezza stradale

“L'educazione stradale e la Sicurezza nella Circolazione”, questo il titolo del convegno tenutosi presso la sala delle conferenze della Camera dei Deputati, mercoledì 31 gennaio.

Il dibattito, allestito dal neopromosso Osservatorio Tecnico Istituzionale per l'Educazione Stradale e la Sicurezza nella Circolazione della Regione Lazio, su invito dell'assessore **Bruno Astorre**, è stato coordinato dalla giornalista Ilaria Guidantoni, dal prof. Antonio Lerario e da Stefania Spirito.

Sin dalle prime battute è apparso lampante come le stragi compiute ogni giorno sulle nostre strade non possano e non debbano rimanere sottaciute; una guerra da combattere con idee chiare, fondi da investire, volontà di incidere efficacemente sul territorio.

Una strategia seria di lavoro per far cessare in prospettiva e porre un freno nell'immediato ad un fenomeno, quello dell'incidentalità stradale, quotidianamente e colpevolmente accantonato dall'agenda dei media.

Ha aperto la sessione l'On. **Cesare De Piccoli**, Vice Ministro dei Trasporti con delega alla sicurezza stradale, con un monito eloquente: “La sicurezza stradale rappresenta un tema importante quanto drammatico e purtroppo”, aggiunge senza riserve, “la guerra nelle strade non è riconosciuta come una delle priorità

nell'agenda dello stato né tanto meno conquista le pagine dei giornali ma si consuma poi in drammi privati*.

Il discorso poi verte sul lato economico ed il Vice Ministro sottolinea il contributo previsto dalla Finanziaria 2007 (210 milioni di euro in tre anni quando la legge 144 del 1999 prevede almeno 1000 milioni di euro all'anno) per il PNSS (Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale) definendolo tuttavia “inadeguato”.

Occorre una risposta forte dello Stato sull'argomento e, conclude il suo intervento, è necessario allestire delle “iniziative per motivare la drammaticità della situazione con campagne di comunicazione permanenti ed efficaci sotto il profilo della prevenzione e della sensibilizzazione, infine sollecitare le autorità locali e trattare diffusamente l'educazione stradale nelle scuole”.

La parola è poi passata all'On. **Domenico Volpini**, Commissioni Cultura e Infanzia Camera dei Deputati, il quale ha rimarcato con il problema non

sia circoscritto ma investa tutto il territorio nazionale rappresentando “una guerra silenziosa, non dichiarata, non considerata anche per motivi psicologici su cui non bisogna chiudere gli occhi”.

L'intervento si è poi concluso con un appello sotto il profilo dell'azione preventiva perché “dobbiamo smettere di pensare che non ci siano risorse da investire”.

Franco Taggi, Direttore del reparto ambiente e traumi dell'Istituto Superiore della Sanità, ha focalizzato l'attenzione su quattro punti fondamentali: i dati, i fattori di rischio, la prevenzione e la valutazione. Idee chiare su cui il governo deve impegnarsi “investire sui ragazzi delle scuole elementari, incoraggiare l'uso dei dispositivi di sicurezza che dimezzano le conseguenze dell'incidentalità e sostenere una lotta aperta alle sostanze stupefacenti e alcoliche”.

Giacomo Mangiaracina, Docente di Promozione della Salute presso il dipartimento di Scienze di Sanità pubblica dell'Università La Sapienza di Roma, ha illustrato i dati emersi da uno studio in corso di pubblicazione, che accostava i rischi dell'incidentalità provocati dal fumo e dall'uso del cellulare nell'autoveicolo.

Dati che registrano un pericolo maggiore dovuto al fumo rispetto alla distrazione provocata dal cellulare nonché dall'auricolare, surrogato che provoca comunque un ab-



Stefano Giovinzano

stefano.giovinazzo@gmail.com



PALAZZO MARINI

// È apparso lampante come le stragi compiute ogni giorno sulle nostre strade non possano e non debbano rimanere sottaciute; una guerra da combattere con idee chiare, fondi da investire, volontà di incidere efficacemente sul territorio.

//

bassamento della soglia d'attenzione. Il Presidente della Società italiana di Tabaccologia (SITAB) e l'Agenzia nazionale per la prevenzione (ANP) ha quindi ipotizzato di "rendere sanzionabile il fumo durante la guida".

Piero Caramelli, Direttore I Divisione Servizio di Polizia stradale Ministero dell'Interno, ha rimarcato come "ogni intervento sia necessario a concorrere alla rilevanza del tema". Le sanzioni si sono rivelate inefficaci e anche "i ricorsi al giudice di pace vanno a scardinare l'impianto sanzionatorio".

Nel corso della mattinata è poi intervenuto **Gianmarco Cesari**, Presidente Osservatorio Lega dei diritti umani, il quale, continuando sulla stessa falsariga dei precedenti relatori, ha evidenziato come "gli accertamenti a livello stradale e le sanzioni comminate siano irrisorie".

Un'accusa riservata anche al sistema giudiziario che considera le vittime solo uno strumento a fini accusatori ed instaura il binomio Stato - imputato. Una tutela delle vittime che deve essere salvaguardata e posta in essere dallo Stato. La Lega italiana dei diritti umani opera in questa direzione e "garantisce come presenza istituzionale questo cambiamento normativo".

L'On. **Franco Narducci**, Commissione Affari esteri e comunitari Camera dei Deputati, ha tracciato un parallelo tra l'attuale situazione stradale in Svizzera, dove vive da trentacinque anni ed il problema viene affrontato in maniera ferrea, e l'Italia dove innanzitutto "manca la percezione del pericolo", si trascura la manutenzione ed il controllo delle infrastrutture e c'è poco interesse per l'ecomobilità.

Di seguito l'On. **Egidio Pedrini**, Commissione Trasporti Poste e Telecomunicazioni, si è dichiarato "pessimista su quello che si sta facendo in materia di sicurezza stradale". C'è informazione solo al momento della tragedia compiuta ed esiste poca sensibilità sul tema.

Antonio Lerario e **Stefania Spirito**, coordinatori dell'Osservatorio,



SALA DELLE CONFERENZE

hanno ricordato che senza un legame costante con le istituzioni locali della Regione Lazio non si sarebbe costituito questo progetto. Il Prof. Lerario ha poi lanciato un appello ai presenti tenendo presente che "i giovani vogliono e devono vivere perché la strada è fatta per vivere e non per morire".

Luca Pasquale, portavoce di Mons. **Luigi Moretti**, Vice-Gerente di Roma, ha testimoniato come nella Chiesa sia cresciuta la sensibilità sul tema della sicurezza stradale anche nella preghiera dei fedeli. Spostandosi sulla sfera dei giovani, su cui sta lavorando ad un nuovo progetto educativo della Diocesi di Roma, ha dovuto ammettere che oggi "l'educazione è difficile perché non è chiaro il bene comune verso cui la società civile si indirizza".

Antonino Mangiacavallo, Consigliere del Ministro dell'Istruzione, ha stabilito l'esigen-

za di un'adeguata formazione dei formatori ed un intervento strutturale nelle scuole come "piattaforma efficace alla formazione".

Giuseppe Nardi, Responsabile unità operativa San Camillo-Forlanini di Roma, ha focalizzato il suo contributo affermando che soldi spesi per gli incidenti stradali "servono spesso a sostenere in maniera inadeguata le conseguenze di una vita lesa". I tempi della politica sono troppo lunghi perché nel frattempo si continua a morire sulle strade e "serve la volontà di esplicitare in maniera celere".

Laura Lerario, Vice presidente dell'Associazione sportiva Elledue, ha accennato all'iniziativa che avrà luogo al cartodromo di Ariccia nel mese di marzo per poi lanciare due provocazioni: il ritiro della patente dopo gli ottanta anni d'età sia per motivi di ordine fisico ed il rinnovo quinquennale



UN RECENTE E CURIOSO INCIDENTE A ROMA

della patente di guida dopo aver superato un test sul codice della strada che non è lo stesso su cui si è stati abilitati nel passato.

Dopodiché **Bruno Pacifici**, ideatore del progetto "Un anno insieme" per la Provincia di Roma, ha presentato il lavoro come un incipit per "creare strutture che permettano di allestire il progetto nelle scuole".

Antonio Flamini, Vice Presidente FILB (Associazione Italiana di Intrattenimento Danzanti e di Spettacolo), si è concentrato per il progetto del "guidatore designato", un incentivo con analcolici gratuiti ai clienti prudenti fuori i locali notturni con un tasso alcolemico nella norma rilevato dalle pattuglie della polizia stradale.

Per **Marco Guidarini**, Presidente dell'Associazione italiana Motociclisti incolumi, la questione della sicurezza stradale va affrontata con scientificità, ribadendo con forza che la strada diventa mortalmente pericolosa quando corredata da ostacoli fissi. Inoltre ha tristemente riscontrato che "se si segue e si aspetta un intervento burocratico non si va avanti".

Nicola Guizzi, Comandante di Vascello, Marina Militare, ha ricordato il progetto della Marina Militare propagandato dallo slogan "segui una rotta sicura" orientato alla sicurezza in mobilità per terra e mare.

L'intesa discussione è stata poi conclusa da **Andrea Annunziata**, Sottosegretario di Stato del Ministero dei Trasporti, con parole che non lasciano spazio a dubbi: "Manca una cultura della legalità a causa di un vuoto d'educazione civica che risale al 1968.

Quando arriverà la delega in pochi mesi si avrà il nuovo codice della strada e si sosterrà una durezza nella repressione".

Una guerra cruenta che produce morti senza sosta.

Un dovere politico dello Stato presentarsi alla Settimana mondiale per la sicurezza stradale, dal 23 al 29 aprile prossimo, con idee chiare e progetti seri.

Motociclisti per la sicurezza stradale

Ottava edizione del Memorial Spadino a Morgex

Anche se ormai quasi nessuno ne parla più, il ricordo del terribile rogo che, 8 anni fa, distrusse quasi completamente il Traforo che unisce l'Italia alla Francia attraversando le viscere del gigante (il Monte Bianco), è ancora vivido nella memoria di tutti, come fosse avvenuto solo pochi giorni fa. Fu una tragedia immane, le cui conseguenze si protrassero per vari anni e ancora oggi non si possono considerare del tutto superate. Il fuoco infatti si portò via 39 vite ed arrecò parecchi danni all'economia della valle, oltre che all'intera strut-



TRAFORO DEL MONTE BIANCO

tura; inoltre, rese evidente agli occhi di tutti che quella lunga galleria, salutata all'epoca della sua inaugurazione come opera di avanguardia, portatrice di benessere e progresso, non era più in grado di offrire condizioni minime di sicurezza a quanti la percorrevano. Era ormai molto tempo che quelle condizioni non esistevano più, ma se non ci fosse stato quel rogo, scatenato peraltro da un evento quasi banale (un camion carico di margarina che entra in galleria con un principio di incendio a bordo), forse a nessuno sarebbe venuto in mente di ammodernare gli impianti ad un livello pari a quello, elevatissimo, odierno. Fatto più unico che raro in questo campo, per realizzare tutte le strutture ed i servizi necessari per garantire la sicurezza all'interno del traforo, si è tenuto conto anche dei motociclisti e della loro specifica condizione, tanto che è stato anche chiesto il loro parere su alcuni particolari accorgimenti.

Tanta attenzione non è dovuta al caso ma ad una particolare circostanza. Mentre nel tunnel il fuoco distruggeva ogni cosa ed il fumo rendeva impossibile trovare l'uscita, un dipendente della società che gestisce la parte italiana del traforo (SMTB, oggi GEIE TMB), addetto alla sicurezza, prese

la motocicletta di servizio e si infilò in quell'inferno cercando di soccorrere qualcuno. Secondo alcune testimonianze, poco dopo riemerse dalla nuvola nera con

IL COORDINAMENTO MOTOCICLISTI

Il CM è un'associazione che si prefigge l'obiettivo di rappresentare, in primo luogo presso le istituzioni, gli utilizzatori dei veicoli a due e tre ruote a motore e di tutelarne quindi i legittimi interessi ed i diritti.

Costituito nel 1991, ha sede a Roma e delle sezioni che operano localmente in alcune regioni d'Italia.

Attualmente il CM ha rappresentanti locali in Piemonte, Lombardia, Toscana, Lazio e Sicilia; altre sezioni verranno costituite non appena saranno reperiti tra i soci coloro che dovranno assumer-



ne la responsabilità. Nel 1993 il CM ha aderito alla FEM, divenuta FEMA nel 1998.

un passeggero e subito dopo girò la moto e tornò dentro alla ricerca di altre persone da portar fuori. Purtroppo non riuscì a tornare ed il suo copro venne ritrovato ore dopo, a fiamme domate, in un rifugio nel quale aveva inutilmente cercato scampo insieme ad altri. Si chiamava Pierluccio Tinazzi, "Spadino" per gli amici a causa della corporatura alta e magra ed andava in moto, oltre che per lavoro, anche per passione. La sua storia si è presto diffusa tra i motociclisti, che ne hanno fatto un simbolo ed ogni anno, in un sabato di fine marzo, si ritrova-

no davanti al tunnel, provenienti anche da molto lontano, per partecipare ad una manifestazione chiamata "Memorial Spadino" organizzata non solo per ricordare Pierluccio, ma anche per chiedere alle istituzioni una particolare attenzione, nel costruire e mantenere le strade, alla sicurezza dei motociclisti, le cui esigenze sono troppo spesso ignorate o sottovalutate.

Quest'anno il Memorial Spadino, che è all'ottava edizione, si terrà il 31/3 e sarà preceduto da un convegno dedicato alla sicurezza dei motociclisti.

Questo il programma delle giornate:
ore 9:30-13:00 - MORGEX, Sala Convegni del Comune, Convegno sulla sicurezza dei motociclisti

ore 15:00 - MORGEX, piazza del mercato, ritrovo dei motociclisti

ore 15:30 - MORGEX, Piazza del mercato, partenza del corteo motociclistico

ore 16:00 - Courmayeur, P.le P. Tinazzi (Traforo M.Bianco), arrivo del corteo e inizio della cerimonia di commemorazione

ore 17:00 - Courmayeur, P.le P. Tinazzi (Traforo M.Bianco), rinfresco offerto dalla GEIE-TMB e fine della manifestazione.

Riccardo Forte

Presidente Coordinamento Motociclisti

Puntare sul trasporto pubblico locale

Progetto Linea di sicurezza della costa teramana

Le Amministrazioni comunali di Giulianova, Martinsicuro Alba Adriatica, Tortoreto, Roseto degli Abruzzi e Pineto, possiedono simili caratteristiche di urbanizzazione e di antropizzazione del territorio con una viabilità principale che attraversa il centro abitato costituendo in taluni casi la via preferenziale o l'unica, fatta eccezione del nastro autostradale A14, di collegamento con i centri vicini. Si è deciso, quindi, di costituire un'intesa finalizzata al raggiungimento di obiettivi analoghi con soluzioni analoghe.

A tal proposito questa temporanea associazione di Comuni, ha inteso produrre un unico progetto omogeneo, costituito dalla unione di più progetti, denominato "LINEA DI SICUREZZA DELLA COSTA TERAMANA", secondo la proposta tecnica redatta dall'ing. Luciano Cera, coordinatore delle singole attività; la finalità di questa associazione di intenti è quella di gestire, in maniera omogenea e continua, interventi e servizi volti al miglioramento della sicurezza stradale lungo la fascia costiera teramana.

L'input è stato quindi quello di dar corpo ad una iniziativa di forte impatto e dopo numerosi incontri e verifiche è maturato il progetto che prevede un insieme coordinato ed integrato di interventi ed azioni che hanno come denominatore comune la messa in sicurezza delle zone urbane a massimo rischio e la razionalizzazione ed il potenziamento del servizio di tra-



CONVEGNO: LA RELAZIONE DEL COORDINATORE DEL PROGETTO, LUCIANO CERA

sporto collettivo.

Obiettivo del progetto

Le Amministrazioni Comunali della costa teramana hanno preso coscienza che il problema della sicurezza stradale ha una rilevanza sociale non più trascurabile, rappresentando un diritto fondamentale dell'uomo ed una componente indispensabile

le della qualità della vita delle persone; per questo motivo stanno predisponendo diverse iniziative con il fine di aumentare la sicurezza sulle proprie rete di competenza aderendo così agli obiettivi che l'Europa impone agli stati membri di ridurre entro il 2010 del 50% il numero degli incidenti sulla rete stradale.

L'idea progetto ha preso spunto dalle riflessioni effettuate sullo scorta dei dati ISTAT, che dimostrano come i tassi di incidentalità per i sette comuni della costa teramana siano superiori alla media nazionale (+5,5%), alla media regionale (+7,5%) e a quella provinciale (+3,0%). Incidenti quest'ultimi che vedono coinvolti maggiormente i giovani e gli ambiti urbani delle città.

Punto forza di tale proposta è stato altresì l'affermazione, confermata da studi, che il Trasporto Pubblico Locale (TPL) è 40 volte più sicuro delle due ruote e 12 volte più sicuro degli autoveicoli privati, ed ha portato le Amministrazioni proponenti, alle prese con un enorme intensificarsi del traffico privato soprattutto durante il periodo estivo, a perseguire l'obiettivo principe di offrire servizi efficienti, meno rigidi e convenzionali; si ritiene che nonostante i mezzi pubblici siano notevolmente più sicuri di quelli privati e il parco vetture si stia svecchiando, il TPL risulta ancora troppo lento, poco efficace e risente della mancanza di una politica di sviluppo del territorio che tenga conto delle esigenze della mobilità.

In questo contesto si inserisce la proposta nel quadro prioritario di una riorganizzazione mirata del TPL su media scala rappresentando un primo passo verso la drastica riduzione della congestione urbana e un conseguente raggiungimento di una maggiore sicurezza stradale.



L'iniziativa mira al raggiungimento di obiettivi prioritari quali:

- messa in sicurezza delle zone urbane risultanti a massimo rischio;
- fluidificazione della circolazione sulle principali arterie stradali, secondo l'equazione ampiamente dimostrata: l'aumento della fluidità del traffico è legato all'aumento della sicurezza stradale;
- aumentare la cultura e la sensibilizzazione alla sicurezza stradale coinvolgendo innanzitutto i



giovani utenti ma non trascurando gli adulti (professionisti e non).

L'obiettivo principale da perseguire come precisato è quello di **diminuire drasticamente il numero degli incidenti stradali, prevedendo opere che vadano ad eliminare immediatamente le situazioni urbane di massimo rischio** con la

realizzazione di roatorie, la formazione di aree pedonali, ZTL e zone 30, la riorganizzazione delle intersezioni semaforizzate, ecc..

Gli obiettivi di supporto sono perseguiti con le attività elencate, fra loro complementari e coordinate:

- Il miglioramento dello stato delle conoscenze tecniche e

gestionali in materia di sicurezza stradale con la realizzazione di un unico centro di monitoraggio dell'incidentalità stradale che in considerazione dell'elevato livello di difficoltà, d'attivazione e gestione, veda l'attiva partecipazione del Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Strade della Facoltà di Ingegneria dell'Università "La

Sapienza" di Roma;

- la costruzione di una cultura della sicurezza stradale verso i ragazzi delle scuole medie, superiori e verso i genitori, sensibilizzandoli tramite le società sportive maggiormente di richiamo (squadre di calcio, di basket, di pallavolo, ecc) all'uso del mezzo pubblico per recarsi a vedere le competizioni agonistiche allo stadio, al palazzetto, ecc.;

- l'organizzazione di un servizio pubblico in grado di condurre i giovani presso i locali notturni di massimo richiamo, con la relativa promozione tra gli stessi della consapevolezza e dell'attenzione ai rischi dell'alcol e delle droghe alla guida;

- incontri informativi nelle scuole sia con i ragazzi che con i genitori per illustrare l'iniziativa ed iniziare un percorso di educazione stradale insieme ad un miglioramento del livello di conoscenze operative di primo soccorso in gruppi particolari che hanno maggiori probabilità di trovarsi sul luogo dell'incidente (Polizia Municipale, conducenti professionisti in generale, dipendenti pubblici che operano su strada, ecc.);

- la costituzione di un Corpo di Polizia Locale Intercomunale per garantire la presenza sul territorio in forma coordinata, prevedendo anche l'allestimento di uffici mobili dedicati per il rilievo informatizzato degli incidenti stradali e per tutte le azioni coordinate ed integrate legate alla sicurezza stradale (controllo della circolazione, del rispetto del NCdS in materia di sicurezza stradale, presidio dei punti strategici, ecc.);

- l'organizzazione del "week-end della sicurezza stradale", nell'ambito del quale oltre ad illustrare le azioni della presente proposta si prefigge di affrontare il dibattito sul tema della sicurezza stradale ponendo le basi per un confronto permanente con le altre Amministrazioni pubbliche e private impegnate sul fronte della sicurezza stradale.

Riepilogo dei dati di incidentalità nel territorio di studio e parametri di confronto – anno 2002 -

	Incidenti	Tasso di incidentalità	Feriti	Tasso di ferimento	Morti	Tasso di mortalità
Italia	237.812	414,87	337.878	589,44	6.736	11,75
Abruzzo	4.563	406,38	7.113	612,34	181	13,07
Teramo Provincia	1.136	424,95	1.787	637,24	63	17,05
Città lineare della costa	408	451,69	678	750,61	19	21,03

Livelli di incidentalità sulle principali strade abruzzesi

S.S. N.	Anno 1995 (media naz. 0,45)	anno 1990 (media naz. 0,60)	anno 1985 (media naz. 0,55)
	Ik	Ik	Ik
16	0,93	1,56	1,00
5	0,60	0,68	0,20
17	0,53	0,85	0,70
80	0,44	0,75	0,47
150	0,37	1,31	0,85
81	0,27	0,33	0,35

Fonte: ISTAT

Livelli di incidentalità sulle S.S. 16 Adriatica

SS n	N.	Tronco Nome	L=Lunghezza		Incidenti			Infortunati	
			L (Km)	TGM	N.	N/L	Ii	N.	Ic
16	1	Cologna Sp.	21,70	26.742	21	0,95	0,10	25	0,12
	2	Scerne	17,60	16.227	11	0,62	0,10	16	0,15
	3	Città S. Angelo	17,10	29.731	4	0,21	0,02	7	0,04
	4	S. Donato	21,30	10.716	11	0,51	0,13	18	0,22
	5	Fossacesia	13,50	10.205	4	0,27	0,07	4	0,07
	6	Casalbordino	33,71	10.203	31	0,93	0,25	48	0,38
			124,91		81	0,65	0,11	117	0,15



*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*

Inquinamento culturale

Un convegno a Roma che denuncia l'emergenza del traffico nella città

Dal latino è giunto a noi il verbo "inquinare". Con "inquinare l'ambiente" viene indicata l'azione negativa compiuta dalla persona umana di infettare, contaminare, insozzare, macchiare un qualsiasi mezzo naturale o artificiale ad opera di batteri o di altri agenti. Esistono anche altri tipi di inquinamento: giudiziario, alimentare, elettromagnetico, radioattivo, nei concorsi, ecc..

In questo vasto campo la nostra società pone l'attenzione solo sull'inquinamento atmosferico ed acustico, sulle acque e sul suolo. Mentre sappiamo che tutti gli inquinamenti sono eliminabili perché sono prodotti dalle attività che la persona umana svolge nel suo cammino per raggiungere crescenti livelli di sviluppo e di benessere, per vivere più a lungo, per sfamarsi e per "fare soldi" (per alcuni).

L'effetto tangibile ed indiscutibile dell'inquinamento ambientale (i.a.) lo si registra sulle opere d'arte "tramandate ai posteri" dai romani in poi: in pochi anni abbiamo prodotto un danno superiore a quello prodotto nel corso dei secoli. Questo effetto deleterio dell'i.a. sui monumenti e palazzi è lo stesso che colpisce la salute delle persone, degli animali e delle piante. Un grosso contributo al livello dell'i.a. è dato dal caotico e frenetico traffico dei numerosi mezzi privati circolanti nelle città. E' questo traffico intenso, l'alta velocità (50 km./ora in città) e il non rispetto delle norme che producono un altissimo indice di incidentalità: su 30 città capitali europee, Roma, da molti anni, detiene il 1° posto nella graduatoria di persone morte (e feriti gravi) per incidenti stradali per 1000 abitanti: 8,1 persone; la città al 2° posto ha l'indice pari ad un decimo di quello di Roma e l'ultima città in graduatoria è ad un centesimo (fonte: Eurostat, anno 2004).

L'i.a. e la incidentalità stradale, purtroppo, sono parte integrante della vita "normale" delle persone e, così, viene cancellato quel "Valore della vita" della persona, degli animali e delle piante che era patrimonio di questo Paese fino agli anni sessanta del secolo scorso.

Allo stato, quindi, necessita invertire la rotta per ripristinare almeno il "Valore della vita"; per questo, vanno adoperati solo strumenti che incidono profondamente ed in maniera durevole nei comportamenti collettivi. Uno

strumento efficace è quello "culturale" perché coinvolge, nella funzione educativa e di prevenzione, la scuola, le famiglie, i bambini e le bambine.

E' nella scuola e nelle famiglie che deve trovare spazio la discussione sull'"**Inquinamento Culturale**" cioè sull'arte di creare la confusione sulle parole consolidate nell'uso comune dando loro un significato totalmente diverso. Un esempio ce lo fornisce il "Marciapiede". Il "Marciapiede" è quello spazio della sede stradale riservata al transito dei pedoni, per lo più ai fianchi della strada e rialzata (quale



UN TRAM A ROMA

barriera architettonica) rispetto allo spazio della sede stradale riservato al transito di tutti i veicoli. Da anni si riscontra che i marciapiedi vengono "dimenticati" dai progetti di manutenzione delle strade e vanno in degrado divenendo fonte di incidentalità. Vengono normalmente occupati illegalmente (e impunemente) da ciclomotori e altri autoveicoli. Questi mezzi, a Roma, parcheggiano regolarmente sui marciapiedi grazie all'autorizzazione che proviene loro dal PGU (Piano Generale Traffico Urbano) di Roma del febbraio 2005 che, a pagina 107, stabilisce quanto segue:

"l'elaborazione di eventuali modalità particolari di sosta su marciapiede, se le condizioni d'uso degli spazi pedonali e le relative disponibilità di spazio sono favorevoli, ed a condizione che sia garantita la salvaguardia dei pedoni e delle attività commerciali;" Non solo. Sempre a Roma, da qualche mese, sull'intero spazio dei marciapiedi vengono

realizzati spezzoni di pista ciclabile per cui ai pedoni non resta che scendere dai marciapiedi, occupare lo spazio riservato ai veicoli e "immolarsi" al sacrificio di essere investiti dalle auto.

Se a tutto questo si aggiunge l'aumento dei motorini e delle moto circolanti sui marciapiedi e l'assenza della manutenzione delle strisce pedonali si comprende come l'indice di incidentalità di Roma resterà inalterato (se non peggiorerà) nei prossimi anni.

Comportamenti, questi, in controtendenza rispetto all'obiettivo assunto dal Governo con la UE di diminuire l'incidentalità stradale del 50 % entro il 2010.

Non mancano altri "inquinamenti culturali": ecco alcuni esempi.

- Chiamiamo "corsie riservate" dei tratti di sede stradale riservati ai mezzi pubblici ma che vengono normalmente occupati da mezzi privati italiani e "stranieri" (CD).
- Denominiamo "servizio di trasporto pubblico" dei mezzi pubblici che girano nella città senza rispettare gli orari, inglobati nel traffico privato, strapieni di persone anziane.
- La stragrande maggioranza delle persone sostiene di essere rispettosa della vita propria e di quella degli altri e, poi, riscontriamo che, a Roma, circa il 42 % delle persone, in macchina, non usa la cintura di sicurezza (che serve a proteggere la vita di chi la usa).
- La stragrande maggioranza delle persone sostiene la richiesta dell'ordine, della sicurezza, del rispetto delle leggi e, poi, riscontriamo che, a Roma, il 90 % delle fermate dei mezzi pubblici sono perennemente (e impunemente) occupate illegalmente dai mezzi privati "in sosta".
- La stragrande maggioranza delle persone sostiene che la benzina costa troppo e, poi, riscontriamo che, a Roma, il 70 % della mobilità avviene su mezzo privato e che il 90,21 % delle auto circolano con una sola persona a bordo (il conducente).
- Il "Traffico" è la principale emergenza di Roma e del Lazio ma le Istituzioni si ostinano a parlare di "Mobilità".

E' necessaria una decisa operazione contro l'"Inquinamento Culturale" al fine di rendere trasparente, comprensibile e partecipata la lotta contro tutti gli inquinamenti per costruire una accettabile vivibilità di livello umana, sociale e civile.

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 19 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, R.C. - Fiammista Vittima della Strada e Partcol.

Sollin e Soli è l'azienda specializzata utilizzata su STOP-CRASH che consente di dotare tutti gli agenti in servizio

permettendo loro di eseguire controlli vincentemente in ogni circostanza.

Mostrare l'efficacia, sempre da usare, efficace allo scopo, Sollin e Soli è partner ideale per il Comune o il Comando di Polizia, anche in piccoli quantitativi.

Dotato delle più valide certificazioni TÜV, NF - 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 notte.

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

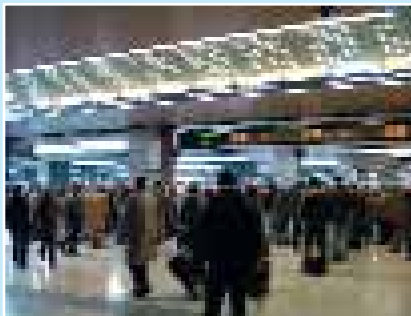


Per informazioni - ordini: Pccsol srl - Tel. 0373.501499 - Fax 0373.515515 - www.sollinoccol.it

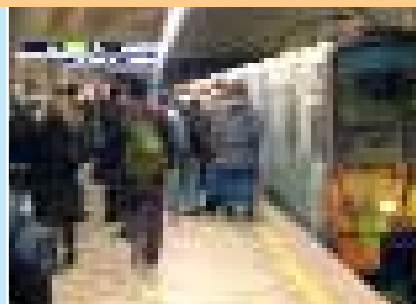




LA PAGINA DELLA SOLIDARIETÀ



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.

