



SICURI SU STRADE SICURE ● PAGINA 9



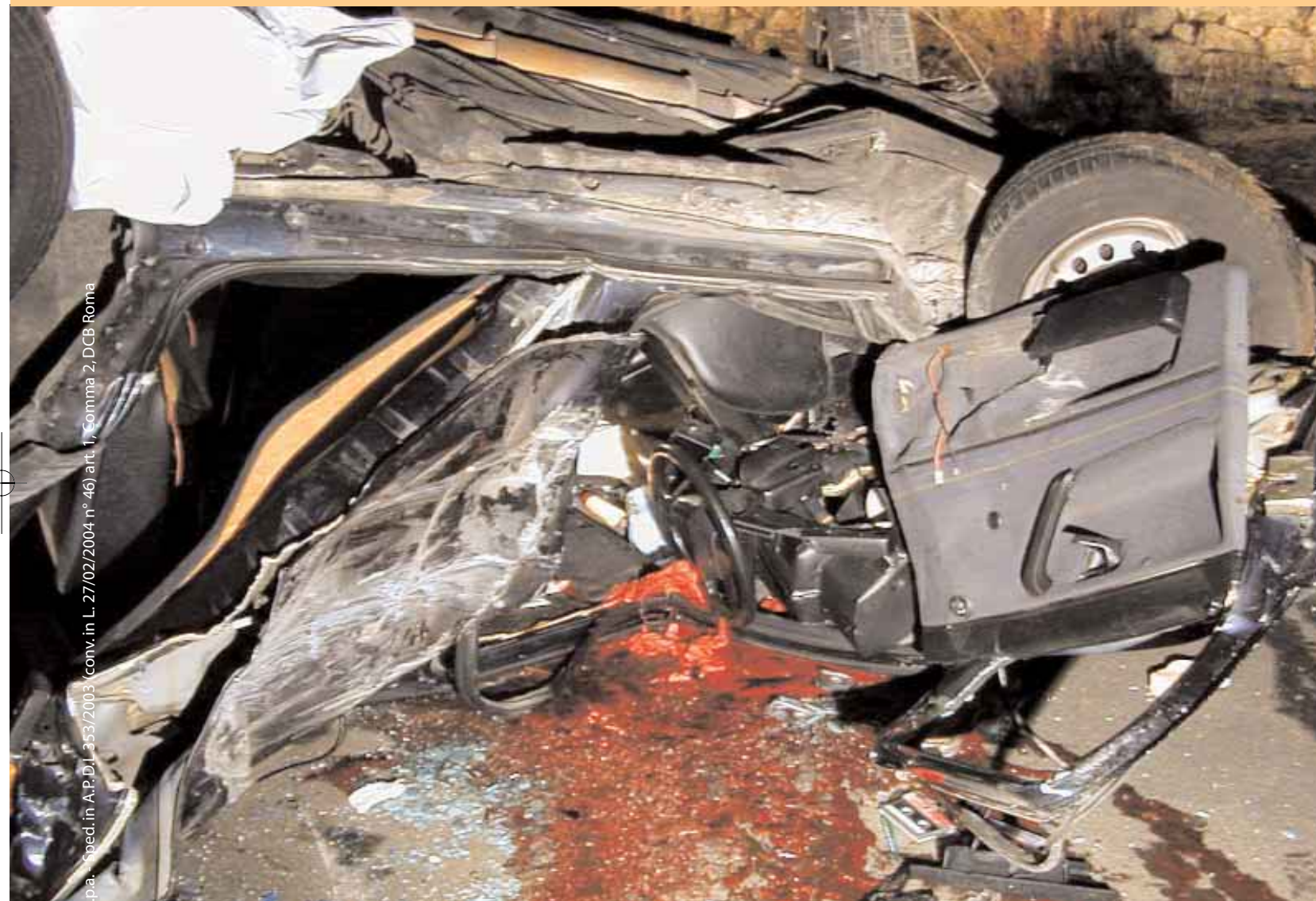
DOPO È TROPPO TARDI ● PAGINA 12



FINANZIARE LA SICUREZZA ● PAGINA 22

# l'AltraVia

Anno I - Numero 2/3 - Marzo/Aprile 2006 PERIODICO MENSILE DELLA SICUREZZA STRADALE di FLG Ente Morale Vittime della Strada



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

## LASCIATECI A PIEDI

Proposte e programmi per **fermare la strage stradale. Dimezzare i morti** entro il 2010. Gli impegni dei candidati alle **elezioni politiche**



ASSISTENZA LEGALE, MEDICO LEGALE, PSICOLOGICA GRATUITA



CHIAMATA GRATUITA  
NUMERO VERDE  
800.134.900

IN COLLABORAZIONE CON



**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

FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS



ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA

# Lasciateci a piedi



**Giuseppe Guccione**  
Presidente FLG

**L**A SICUREZZA STRADALE passa per le città. Oltre il 70% degli incidenti avvengono nelle aree urbane con quasi il 50% dei morti. È 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. E la mobilità con i problemi ad essa connessi è in cima ai pensieri e alle preoccupazioni dei cittadini.

**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 nella città di Londra. (Congestion Charging scheme). Disincentivare l'accesso ai veicoli privati attraverso una "tassa" che è un sistema socialmente non equo (favorisce i ricchi a scapito dei ceti meno abbienti) ma è quello che da subito può contribuire a togliere "l'assedio" di auto e moto 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.

**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. Sono queste alcune parole d'ordine ed obiettivi programmatici che lanceremo nella manifestazione nazionale a Roma il 1 aprile prossimo.

Non è un pesce d'aprile ma un'iniziativa forte che oltre 40 organizzazioni nazionali lanciano agli enti locali ed al governo e parlamento che verranno. **Lasciateci a piedi!** Non è una provocazione. A piedi, letteralmente, ci siamo

già. Intossicati e potenziali vittime della strada.

Quasi 1.000 pedoni uccisi ogni anno ed oltre 20.000 morti da monossido di carbonio per lo più da traffico di veicoli.

Vorremmo sentire, invece, di nuovo il rumore (suono) dei nostri passi, riappropriarci delle nostre città, di spazi di libertà fisica, psicologica, materiale. Ecco perché la politica dovrebbe sentire il bisogno di parlare linguaggi nuovi, appropriarsi di questi temi.

È maturo il tempo per promuovere un nuovo rinascimento per le nostre città: rimettere mano alla riprogettazione in particolare delle grandi aree urbane da un punto di vista spazio-temporale-sociale.

Dove le tecnologie informatiche e di rete giocheranno un ruolo rivoluzionario nella definizione delle relazioni sociali tra persone e tra comunità attraverso la comunicazione reale e virtuale.

**La città delle reti.** Un progetto di recupero della cultura urbana che non può prescindere da Istituzioni efficienti, fondate sulla partecipazione dei cittadini e sulla pratica, in ambito locale, della democrazia. Ma anche da finanziamenti.

Una **proposta** in ultimo che lanciamo ad ANCI e UPI: Comuni e Province aprano - con il nuovo Governo - una trattativa per il finanziamento della sicurezza stradale (certezze per il Piano Nazionale, per la manutenzione delle strade) e per un piano straordinario di sviluppo del trasporto pubblico locale: almeno 500 milioni di euro all'anno per dieci anni. Ma non bisogna perdere tempo. Se del caso bisogna studiare forme di partecipazione inedita a sostegno di questi obiettivi: siano gli enti locali a promuovere, insieme alle organizzazioni civili, forme di "sciopero" per far cambiare strada.

C'è bisogno nei prossimi cinque anni di una consapevolezza diffusa anche all'interno delle istituzioni. L'obiettivo del 2010 è alla nostra portata.

**La sicurezza stradale passa per le città. Occorre coraggio e innovazione: le vecchie ricette non hanno funzionato e non funzioneranno. Più metropolitane, più trasporto pubblico, incentivi per chi usa il TPL.**

**Manifestazione nazionale a Roma sabato 1° aprile 2006. Lasciateci a piedi è il tema dell'iniziativa. Pedoni, ciclisti, motociclisti, disabili, bambini i protagonisti.**







DIRETTO DA  
Giuseppe Guccione

DIRETTORE RESPONSABILE  
Angela Betti

SEGRETERIA DI REDAZIONE  
Paola Martinello

REDAZIONE  
Annunziata Astorino, Ivano Billi  
Annunziata Coramusi, Amelia  
Corigliano, Teresa Rita D'Amico  
Tamara Haegi, Stefano Giovenali  
Adriano Legacci, Gerardo Macrini  
Franco Panno, Marzia Vannuccini

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

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

# SOMMARIO

## 6 Il Codice della strada

Le cose che restano da fare e non attuate della legge delega del 2001. Un impegno per il prossimo Parlamento e Governo



## 14 Prevenire prima...

Help Vittime: Pagine Blù ha sottoscritto la disponibilità di assistenza gratuita per il primo anno



18/25

## Fisico

- Attenti al pedone!
- Programma di sicurezza per motocicli
- Occhio alla buca!



26

## Strage stradale

Le enormi responsabilità degli enti proprietari e gestori e di quanti potrebbero intervenire ma non lo fanno



28

## Salvarsi dal traffico

Governo, regole, soluzioni e tecnologie per una mobilità urbana di qualità

## Perché AltraVia

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

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

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

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

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

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

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

Un periodico di denuncia ma anche di proposte concrete, realistiche. Non chiediamo la luna nel pozzo. Chiediamo solo di far seguire alle parole i fatti.

## La posta



Egregio Presidente,

sono un semplicissimo e modestissimo cittadino (63enne), pensionato dell'Arma dei Carabinieri, con una breve, ma intensa, esperienza di servizio nell'attività di vigilanza stradale. Fino a ieri, cercavo qualcuno che mi potesse aiutare a dimostrare (con finalità umane e sociali) che la pubblica Amministrazione ha le sue "brave" colpe in materia di sicurezza sulle strade. Più di trent'anni di "donchisottesca" ricerca, purtroppo. Ora, dopo averLa ascoltata (casualmente) in una trasmissione televisiva, ho capito che finalmente quel qualcuno l'ho trovato. Anzi, direi di più: ho tro-

## QUANDO LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE È IN CONTRAVVENZIONE

vato qualcuno a cui vorrei essere io di aiuto. Già, perché Lei, molto meglio di me, dice le stesse cose che direi io, se ne avessi la capacità. E allora...? Allora, domando: mi vuole come Suo (seppur modesto) collaboratore? In attesa del "verdetto", la saluto con stima ed ammirazione.

L.Francesco Memoli  
Quinto Vicentino (VI)

P.S. In allegato, a mo' di esempio, Le invio le immagini di due malefatte dell'Amministrazione pubblica: causa e concausa di incidenti.

Per una medesima indicazione, che è quella di "procedere avanti diritto", qui sono state usate due grafiche diverse: la freccia di direzione, che sul primo car-

tello sta a sinistra, sul secondo sta a destra. Quest'impianto segnaletico, quindi, è potenzialmente pericoloso, perché non rispetta il criterio di omogeneità, stabilito dall'articolo 124, comma 2, del Regolamento di esecuzione del Codice della strada. Pertanto, i due segnali così abbinati costituiscono fonte di distrazione per gli automobilisti, in quanto non consentono (per dirla con le stesse parole del Codice) l'"immediata percezione del messaggio". In pratica, non garantisce loro la massima sicurezza della circolazione. Prova evidente, questa, che l'Ente proprietario della



strada ha infranto la legge e, di conseguenza, sarebbe in contravvenzione!

## DATEMI UN BUON MOTIVO PER ANDARE A VOTARE

NON SO SE nel corso di questa campagna elettorale sta prevalendo in me la delusione o la noia. La delusione per i programmi non attuati, le promesse non mantenute e l'inguaribile male della demagogia, oppure la noia per il ritorno di ciò che è sempre uguale. Sempre gli stessi manifesti con le facce sorridenti e lo sguardo accattivante, le frasi inutili su cui tutti sono d'accordo, gli slogan ad effetto ma dai contenuti inesistenti e senza scadenza, che potrebbero andar bene per qualsiasi elezione e in ogni tempo.

No alla guerra, all'evasione fiscale, alla criminalità. Oppure più giustizia, più case, più lavoro. O anche meno tasse, meno spreco di denaro pubblico, meno inquinamento. Ma che cos'è questa, la fiera dell'ovvio? Chi non è d'accordo su queste cose?

Perché continuate a mortificarci? Ci vuole un progetto-paese

serio e sostenibile, che abbia la dignità di chiamarsi tale. Presentarsi agli elettori con il bonus per i figli non è un progetto è propaganda e non va certo meglio con l'aumento delle pensioni. Ho bisogno di credere in qualcosa di serio e siamo in molti a pensarla così.

La Fondazione Luigi Guccione da parte sua qualcosa di serio lo ha proposto: un programma per la sicurezza stradale. Chi se la sente di sottoscrivere questo progetto, che serve alla gente e al Paese, ha come obiettivi quello di ridurre la pietosa e incivile tragedia delle stragi del sabato sera, di diminuire le impressionanti cifre di morti e feriti che contiamo sulle strade.

Gli scongiuri non servono e neanche le buone intenzioni. Ci vuole altro per impedire che ogni anno vi siano sulla strada 9.000 morti, 25.000 dis-

abili gravi e 300.000 feriti. È una strage che ha cause ben precise, individuabili certamente nel comportamento irresponsabile di chi guida con eccessiva velocità o in stato d'ebbrezza, ma anche nel comportamento insensibile di chi governa permettendo che



vi siano ovunque strade maltenute, controlli insufficienti, pene inadeguate. Ma ancora di più le cause vanno ricercate nell'assenza di un'azione politica coordinata e adeguata per la sicurezza stradale e nella totale mancanza di organismi istituzionali altamente specializzati. È una battaglia che non si vince se non con le idee chiare, gli strumenti giusti e la sufficiente determinazione.

Ma ve li siete fatti bene i conti? Chi amministra la cosa pubblica lo deve fare. Oltre al costo umano, che comunque è sempre troppo pesante, la

sinistralità produce ogni anno un costo di 35 miliardi di euro; se si investisse in sicurezza stradale se ne potrebbe risparmiare il 60%. La strada è il servizio di massa più pericoloso, per questo l'assicurazione è obbligatoria, ma non è garanzia di incolumità: risarcisce, non ripristina. E i conti sul grado di civiltà di un popolo ve li siete fatti? Nel dopoguerra c'era la piaga dell'analfabetismo e il maestro Alberto Manzi educava a leggere e a scrivere gli italiani che sognavano la lambretta e il tinello; oggi ci sarebbero ben altri strumenti per educare ad esempio alla circolazione stradale eppure non si fa nulla per far capire che non è più solo possibile morire sulla strada o rimanere invalidi, è ogni giorno che passa più probabile, ed è casuale e gli scongiuri non servono. Oltre al valore della democrazia, datemi un buon motivo per andare a votare.

Daniele Di Loreto  
Orvieto (TR)



# Il codice della strada maltrattato e dimenticato

**L** TESTO del nuovo codice della strada, promulgato nell'aprile del 1992 ed in vigore dal 1° gennaio 1993 ha costituito una svolta rilevante nel rapporto tra cittadino-utente e strada, giungendo a conseguire risultati importanti e di estremo valore per la sicurezza e la vita dell'uomo sulla strada. Il primo obiettivo che il codice si pone, come principio fondamentale che lo Stato si impegna a perseguire, è la sicurezza delle persone come finalità primaria di ordine sociale ed economico del Paese. Però questo altissimo principio di alto valore morale che il Parlamento ha voluto porre come primario rispetto alle altre finalità di altrettanto rilievo che tutto il codice persegue, non sempre è stato tenuto nella dovuta e necessaria considerazione sia da parte della pubblica opinione che degli organi istituzionali.

Nel corso degli anni il testo ha subito numerosi interventi di modifiche ed integrazioni. Già a decorrere dal 1° ottobre 1993, cioè ad appena nove mesi dalla sua entrata in vigore, subì una sostanziale revisione per migliorare ed integrare alcune importanti disposizioni che riguardavano la gestione delle strade, la classificazione e le caratteristiche tecniche dei veicoli ed in particolare la messa a punto di alcune norme di comportamento e delle relative sanzioni al fine di adeguarlo alla normativa europea in base alle osservazioni sollevate in sede UE.

Tale revisione interessò circa 120 articoli, ma poi negli anni seguenti ha subito ancora molteplici innovazioni che ne hanno talvolta ampliato la portata o aggiornato alcune norme che richiedevano adeguamento alle mutate esigenze della circolazione e per migliorare il sistema generale della sicurezza stradale.

Alcuni interventi modificativi si sono resi necessari per effetto di pronunce di incostituzionalità della Corte Costituzionale: per ultimo ricordiamo quella del gennaio 2005 che avrebbe dovuto rendere necessario correggere il sistema della patente a punti, nella parte in cui prevedeva la sottrazione dei punti sulla patente del proprietario del veicolo con il quale era stata commessa l'infrazione.

Di rilevante portata migliorativa del testo originale dovevano essere le modifiche da apportare sulla base della delega al Governo



che il Parlamento aveva approvato con la legge 22 marzo 2001, n. 85. L'apposita Commissione interministeriale elaborò un testo completo e razionale di aggiornamento del codice anche sulla base dell'intervenuta modifica del Titolo V della Costituzione. Tutto il lavoro però è risultato in gran parte sprecato in quanto il nuovo Governo si limitò ad approvare soltanto le modifiche di circa 18 articoli, lasciando senza esito tutto il rimanente complesso delle disposizioni migliorative ed integrative del codice. Furono però introdotte alcune modifiche che sono servite indubbiamente ad un minimo e utile adeguamento del codice alle nuove esigenze della sicurezza stradale.



Tra le modifiche che sono risultate di rilievo in generale sulla disciplina della circolazione e sul miglioramento della sicurezza vanno ricordati: l'introduzione del certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori e la targatura di essi, la disciplina delle gare su strada con veicoli a motore e la revisione dell'apparato normativo riguardante la guida sotto l'effetto di alcool o sostanze stupefacenti.

Dopo questo intervento che doveva avere una portata fortemente innovativa e migliorativa del nuovo codice, si è proceduto con improvvisati ed occasionali emendamenti di urgenza, i c.d. "decreti agostani" (i dd.ll. del 2002, 2003 e 2005) che, pur con l'intento di introdurre qualche miglioramento al codice, hanno invece dato luogo ad una palese confusione del testo i cui risultati sono stati oggetto di rilievi anche di ordine costituzionale.

Si ricordano principalmente il d.l. 20 giugno 2002, n. 121, convertito con legge 1° agosto 2002, n. 168; il d.l. 27 giugno 2003, n. 151, convertito con legge 1° agosto 2003, n. 214 ed infine il d.l. 30 giugno 2005, n. 115, convertito con legge 17 agosto 2005, n. 168.

Poi, qua e là, con vari emendamenti spurii contenuti tra la legge di semplificazione, quella comunitaria, il c.d. "milleproroghe" e,

non da meno, le leggi finanziarie, si è tentato di aggiornare il codice ma senza precisi obiettivi e senza buoni e consistenti esiti. Semmai con il risultato di avere in taluni casi aggravato la situazione e aver reso il testo meno razionale e anche in alcuni casi contraddittorio e non condivisibile sotto l'aspetto tecnico e giuridico (confisca motocicli e ciclomotori).

Non è stata invece affrontata la revisione della parte che riguarda direttamente i comportamenti degli utenti e le relative sanzioni, che incide sul livello della sicurezza e sul miglioramento della circolazione sulla strada. Il sistema delle sanzioni merita pertanto una rivisitazione per raggiungere l'obiettivo che il nostro Paese con l'Europa si è prefisso, cioè di abbassare almeno del 40 per cento il numero degli incidenti. Per raggiungere tale fine oltre all'adeguamento delle norme occorre insistere sulla informazione e formazione degli utenti e degli organi preposti alla sicurezza.

Il tentativo del Governo infine di apportare le necessarie modifiche alla normativa sulla sicurezza e di conformare la disciplina della patente a punti al dettato della Corte costituzionale, sulla base della sentenza n. 27 del 2005 non ha avuto felice esito, in quanto il d.l. 184/2005 ha avuto, come noto, vita breve in quanto non è stato convertito in legge a seguito del suo ritiro da parte del Governo.

L'occasione era sembrata propizia per le più necessarie ed urgenti integrazioni, ma senza che sia emersa la necessaria attenzione che il Governo e il Parlamento avrebbero dovuto porre su questo delicato problema della sicurezza stradale.

Anche l'ultimo tentativo, col d.l. n. 4 del 2006, del tipo "omnibus", che ben avrebbe potuto portare quelle modifiche già esaminate in sede di conversione del d.l. 184, non è andato a buon fine, perché gli emendamenti non sono stati ammessi in sede di conversione in legge.

L'amara e triste considerazione che viene spontanea è che in questo Paese sta più a cuore la vita dei polli che quella delle persone. La peste aviaria è scontato che interessa poco o affatto la sanità delle persone, ma gli incidenti stradali purtroppo mietono 7000 vite umane all'anno, come le vittime di circa 4 guerre in Iraq messe insieme! Cosa faranno su questo versante il nuovo Parlamento e il nuovo Governo? Speriamo nella buona sorte di avere parlamentari e governanti più attenti ed assennati. Auguri per tutti noi!

Potito Iascone

## LE NORME NON ATTUATE DELLA LEGGE DELEGA 85 DEL 2001

### Codice della strada: le cose che restano da fare

Molti punti della delega ricevuta dal Governo con la legge 22 marzo 2001, n. 85 per la revisione del codice della strada sono rimasti insoliti e nemmeno l'ultima Legislatura ha fatto qualcosa per realizzare quella necessaria riforma delle disposizioni del codice della strada indispensabile per conseguire i tanto attesi risultati in tema di sicurezza e miglioramento della circolazione stradale.

Tra i principi e i criteri direttivi che detta legge aveva individuato e di cui il Governo avrebbe dovuto approvare le previste modifiche normative, in particolare sul versante della sicurezza stradale, ricordiamo, almeno con un impegno di futura memoria per il nuovo Governo e per la Legislatura che sta per iniziare:

**a)** l'adeguamento delle dispo-



sizioni del codice della strada alle norme del nuovo Titolo V della Costituzione, rivedendo la competenza dei diversi organi della P.A. in ragione della disciplina per il conseguimento di più alti livelli di sicurezza;

**b)** la revisione del potere di ordinanza degli enti proprietari ed in particolare dei Comuni al fine di poter organizzare e disciplinare la circolazione e la sosta nei centri abitati per razionalizzare e rendere più sicuro il traffico stradale anche nell'interesse dell'utenza pedonale;

**c)** prevedere, ai fini della sicurezza stradale, la realizzazione di apposite aree per la sosta per il traffico commer-

ciale e una progressiva separazione del traffico su gomma dal traffico pedonale e ciclistico;

**d)** stabilire l'obbligo, per i Comuni che non siano già obbligati, a redigere il piano urbano del traffico e a definire il programma di interventi per accrescere la sicurezza stradale e migliorare la circolazione nei centri abitati attraverso anche l'armonizzazione degli strumenti di pianificazione del traffico con quelli di pianificazione del territorio e ai piani di trasporto;

**e)** rendere effettivo l'obbligo per gli enti proprietari e concessionari di autostrade di fornire i dati relativi agli incidenti stradali per la costituzione dell'archivio già previsto dal codice e mai realizzato e nel contempo di prevedere la massima diffusione delle notizie e informazioni sulla viabilità e sul traffico al fine di rendere più efficace, completa e tempestiva l'informazione all'utenza;

**f)** semplificazione delle procedure per la realizzazione degli interventi previsti dal PUT o dal programma di interventi per la sicurezza stradale con particolare riferimento a quelli finalizzati al controllo della velocità nei centri abitati e all'installazione di dispositivi rallentatori di velocità e dissuasori della sosta con attribuzione delle competenze ai Comuni sulla base di norme generali tecniche a livello nazionale;



**g)** disciplina del traffico ai fini di contenere gli effetti nocivi dell'inquinamento da traffico, nel rispetto delle direttive comunitarie, al fine di ridurre quello atmosferico;

**h)** revisione dei criteri per l'adozione dei limiti di velocità per il contenimento della sinistrosità in rapporto alle caratteristiche

tecniche-strutturali della strada e alle condizioni ambientali;

**i)** prevedere l'obbligo di nuovi dispositivi di equipaggiamento di sicurezza per tutti i veicoli, quali l'ABS per tutte le autovetture, l'airbag, l'avvisatore per il superamento dei limiti di velocità massimi previsti, l'avvisatore acustico nel caso di mancato allacciamento della cintura di sicurezza, con relativa previsione di sanzioni in caso di disattivazioni di tali dispositivi;

**l)** previsione di dotazione di segnalazioni acustiche, tattili e luminose per gli attraversamenti pedonali ai fini di agevolare la mobilità dei pedoni ed in particolare delle utenze deboli;

**m)** prevedere, mediante stanziamento di appositi fondi, il finanziamento delle unità di terapia specialistica per la cura dei soggetti che abbiano subito trauma cranico a seguito di incidente stradale, nonché la successiva regolamentazione del mantenimento della patente o dei necessari esami per la valutazione dei soggetti che hanno subito tale trauma, an-

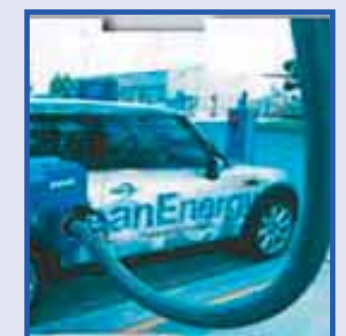
che attraverso la prova su strada o con apposito simulatore, per favorire e attivare uno specifico programma riabilitativo;

**n)** definire misure contro la manomissione del potenziamento abusivo e manomissione dei motori dei veicoli a due ruote;

**o)** stabilire agevolazioni fiscali per i veicoli a motore elettrico o con diverso metodo di trazione in alternativa a quella a combustione interna.

Diversi altri criteri direttivi non di minor importanza sono sempre in attesa di essere attuati nel codice mediante: per tutti le bande rifrangenti sui mezzi pesanti già al terzo rinvio (dicembre 2006).

Ed un criterio direttivo non prevista dalla Delega: l'au-



mento del limite di velocità in autostrada a 150 km/h che ad oggi nessun gestore ha applicato!

Per rendere effettiva la delega - auspichiamo - basterà rivedere il testo che l'apposita Commissione interministeriale licenziò nel settembre del 2001 che nel suo insieme aveva contemplato le modifiche necessarie per adeguare il codice ai nuovi indirizzi stabiliti dal Parlamento con la legge delega n. 85 di cui è cenno per completare la revisione del nostro codice. Speriamo dunque che il nuovo Parlamento ponga fra le priorità anche la riformulazione della delega al Governo in tal senso.





# Codice della strada

Le strisce retroriflettenti per i camion. Una delle tante norme non attuate della **legge delega**. Lettera a Lunardi, risposta di Uggé, replica di FLG

Signor Sottosegretario Uggé,

ho ricevuto la Sua risposta alla lettera che ho inviato al Ministro Lunardi alla fine del gennaio scorso e a nome del quale ritengo Lei abbia risposto.

Purtroppo, dietro la cortesia formale del gesto, non posso che constatare l'ennesimo atto di superficialità nei confronti della sicurezza stradale.

A questo proposito, mi permetta di fare alcune puntualizzazioni alle argomentazioni da Lei portate in relazione all'ennesima proroga dell'entrata in vigore della disposizione riguardante l'obbligo di strisce retroriflettenti per i camion. Come certamente, saprà, infatti nel momento in cui Lei rispondeva alla mia lettera, lo stesso giorno, il 9 febbraio scorso, la Camera approvava in via definitiva il maxi-emendamento interamente sostitutivo del c.d. Milleproroghe nel testo già licenziato dal Senato.

1) La disposizione è stata proposta e approvata dal Governo – nonché condivisa dal Parlamento – che ne ha fatto uno degli elementi della riforma del Codice della Strada contestualmente all'introduzione della patente a punti. Lo stesso Ministero ne evidenziò l'importanza e l'efficacia, da ultimo, nella sua terza Relazione al Parlamento sullo stato della Sicurezza stradale ribadendo che **"determina sicuramente una riduzione del rischio con un costo decisamente contenuto rispetto agli effetti attesi"**. Mi riesce difficile capire, pertanto, come il Governo abbia lavorato fin dall'inizio della Legislatura per inserire una norma ritenuta tanto valida e poi non ha fatto altro che procrastinarne l'attuazione. Come certamente saprà, infatti, sono ormai **quattro** le proroghe che si sono succedute nel tempo.

2) Sul fatto poi che a livello europeo non si sia ancora matura-

to un "convincimento condiviso", mi permetto di ricordarLe che:

a) fin dal **febbraio 1998** l'utilizzo delle bande retroriflettenti è possibile su base volontaria in tutta Europa. Infatti l'allora Ministero dei Trasporti recepì con grande tempismo e senza inutili proroghe il regolamento ECE – ONU 104 pubblicato appena un mese prima.

b) un gruppo europeo, come da Lei scritto, è al lavoro da alcuni

3) Sono del tutto strumentali le argomentazioni da Lei utilizzate per giustificare il ritardo nell'attuazione della disposizione e sono fermamente convinto che l'Italia – proprio in considerazione delle sue peculiarità che la contraddistinguono dagli altri Stati europei – abbia il dovere nonché il bisogno di attuare quanto prima l'obbligo delle strisce.

Mi permetto infatti di ricordar-

d) l'Italia è ben lontana, a differenza di altri importanti Stati membri, dal raggiungimento dell'obiettivo europeo di **dimezzare la mortalità sulle strade entro il 2010**.

Proprio in considerazione di ciò il Parlamento nella passata Legislatura, ritenne opportuno inserire tra i criteri di delega per la revisione del Codice della strada l'obbligo di applicazione delle bande e in questa il Suo Governo attraverso il decreto-legge patente a punti poi convertito in legge dal Parlamento, ritenne opportuno anticipare l'Europa prevedendone l'obbligo a partire dalle 3,5 ton, in quanto come Lei certamente sa, i mezzi compresi fra le 3,5 ton e le 7,5 ton risultano essere quelli più frequentemente coinvolti negli incidenti anche e soprattutto perché attraversano, quotidianamente i centri abitati.

Alla luce di queste considerazioni, constato con amarezza che, a differenza di quanto Lei scrive e dichiara pubblicamente, **questo Governo e nello specifico il Suo Ministero, dopo un iniziale sforzo di riforma che non intendo disconoscere, non ha agito in maniera incisiva e determinata come la gravità della situazione sulle nostre strade purtroppo dimostra**. Lo dimostrano i dati ultimi sulla mortalità che azzerano l'effetto patente a punti ma anche le tante norme previste dalla Legge delega ed ancora eluse: ne riportiamo le principali a pagina 7. E oltre a queste due in particolare: le bande retroriflettenti (previste ma già al quarto rinvio) e l'aumento del limite di velocità a 150 km/h in alcuni tratti di autostrada (non previsto dalla Delega) e ancora non attuato dai concessionari, per fortuna. Non avevamo chiesto promesse, ma azioni concrete. Purtroppo non ci sono state.

Giuseppe Guccione  
Presidente FLG



anni al fine di rendere tale disposizione obbligatoria in tutta l'Unione Europea con tempi e procedure evidentemente più lunghi e complessi perché riguardanti tutti gli Stati membri; c) diversi studi, statunitensi ed europei, hanno già ampiamente dimostrato l'efficacia della disposizione che **consente di diminuire gli incidenti dal 25% al 41%**

Le che:

a) **circa l'85%** del trasporto merci del nostro Paese avviene su gomma;  
b) l'incidentalità che coinvolge i mezzi lunghi e pesanti sulle nostre strade, provocando ogni anno morti e feriti, **rimane purtroppo alta**;  
c) le **infrastrutture risultano ancora inadeguate** rispetto al bisogno di mobilità;

# Sicuri su strade sicure

Governare la sicurezza stradale: un programma in 14 punti con **tre irrinunciabili priorità**. Gli incontri con i segretari dei Partiti

**U**NA CAMPAGNA elettorale senza candidati che si "guadagnano il posto" perché il posto è stato già loro assegnato dalle segreterie dei partiti. Uno spettacolo già visto, senza attori e un copione già scritto. I problemi dei cittadini ai margini del dibattito assorbito per lo più dai "grandi temi" (?). La sicurezza stradale fuori da tutto o quasi.

Mentre l'Unione Europea ci chiede di **dimezzare i morti** da incidente stradale **entro il 2010**. La morte per incidente stradale – sostiene l'OMS – se non opportunamente contrastata, in una scala di mortalità da 1 a 10, passerà **dall'attuale 9° posto al 3° come causa di morte, solo dopo tumori e cardiopatie**. Il nostro Paese, tra l'altro, paga anche un pesante tributo finanziario all'anno: **35 miliardi di euro di costi sociali**. L'Italia ad oggi ha azzerato il positivo trend di diminuzione dei morti dopo l'introduzione della patente a punti che aveva portato ad una riduzione della mortalità di circa il 25% nei primi sei mesi dalla sua applicazione.

Sulle strade italiane negli ultimi 3 anni c'è stata una **contrazione di oltre 20% nella spesa per la manutenzione ordinaria** anche a causa dei tagli ai trasferimenti degli Enti Locali (nostra indagine presso gli uffici delle 14 città metropolitane).

Manca ad oggi un qualsiasi **organo di Governance della sicurezza stradale**. Le politiche di sicurezza stradale non hanno un minimo di coordinamento neanche a livello delle Regioni. E senza una strategia di governo questo grave fenomeno sociale aggraverà inesorabilmente i già pesanti numeri di oggi: **8/9.000 morti, 25.000 disabili gravi, oltre 300.000 feriti**. Gli Incidenti stradali sono la prima causa di morte nella fascia di età 14- 29 anni. **Uccide più giovani la strada che le droghe e l'aids**



L'incontro delle organizzazioni aderenti a Fisco con l'Onorevole Bertinotti



Silvio Berlusconi e la copertina del programma della CDL



Romano Prodi e la copertina del programma dell'Unione



ri di oggi: **8/9.000 morti, 25.000 disabili gravi, oltre 300.000 feriti**. Gli Incidenti stradali sono la prima causa di morte nella fascia di età 14- 29 anni. **Uccide più giovani la strada che le droghe e l'aids**

messi insieme e non è una questione di stragi del sabato sera se non vogliamo chiudere gli occhi. Dobbiamo, invece, aprirli gli occhi e guardare i **Paesì europei più virtuosi**: innanzi-

tutto **Gran Bretagna e Francia**. Quest'ultima in primo luogo da quando ha cambiato strada è il caso di dire.

Il 17 luglio 2002 al Teatro de l'Empire di Parigi si sono tenuti gli **Stati Generali della sicurezza stradale in Francia**: oltre 470 persone vi hanno partecipato e tra questi oltre 100 rappresentanti di associazioni, 200 rappresentanti dei ministeri interessati, 20 enti locali, 100 associazioni professionali. Oltre al Presidente della Repubblica vi hanno preso parte i ministri dei Trasporti, dell'Interno, della Giustizia, della Sanità dell'Istruzione e il Primo Ministro Raffarin. Il **Presidente Chirac** pronunciò un duro discorso il 14 luglio 2002 in occasione della Festa Nazionale francese.

Il 18 dicembre 2002 il Primo Ministro Raffarin presiedette il Comitato Interministeriale per Sicurezza Stradale che avviò un programma pluriennale di lotta contro l'insicurezza stradale mobilitando risorse materiali e finanziarie anche a livello locale. Dopo la messa in pratica di questa nuova politica (nuova visione) di sicurezza stradale nel periodo di 3 anni, **da maggio 2002 a maggio 2005**, ci sono state più di 6.000 vite salvate e quasi 100.000 feriti risparmiati.

Dal 2002 al 2005 c'è stata una **diminuzione di morti pari al 35,8%**. Ecco l'esempio che **proponiamo** per l'Italia: facciamo come in Francia. Questo abbiamo chiesto ai segretari di partito ai quali ci siamo rivolti per far assumere loro impegni concreti. Abbiamo detto loro che questo impegno è un preciso loro dovere nei confronti del corpo elettorale e rappresenti anche il tentativo di recuperare alla partecipazione i cittadini.



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

## LETTERA AI CANDIDATI ALLE ELEZIONI POLITICHE DEL 9 APRILE 2006

**"Stop alla strage stradale! Giustizia per le vittime!"** è il nostro obiettivo insieme a decine di organizzazioni che in Italia - attraverso il volontariato - sono impegnate nei confronti delle Istituzioni e dei cittadini per arrestare il fiume di sangue quotidiano. Ogni anno in Italia sulle strade ci sono **9.000 morti, 25.000 disabili gravi, 300.000 feriti e 35 miliardi di euro** vanno in fumo. Un costo umano e sociale troppo pesante. Gli incidenti sono la **prima causa di morte** per i giovani tra i **15 ed i 29 anni**: in questa fascia di età ne uccide più la strada che le droghe e l'Aids messi insieme. Nei centri abitati avvengono il **70% degli incidenti** e si contano **oltre il 40% dei morti**. Ogni anno sulle strade del Paese perdono la vita **2.200 donne, 1500 bambini sotto i 10 anni, 1.000**

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



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

chiedendo loro di impegnarsi non solo a parole:

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

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

**OBIETTIVI delle nostre proposte che scaturiscono da alcuni principi guida:**

- **rispetto della vita della persona** utente della strada come valore essenziale;
- **difesa del diritto alla salute** (Art. 32 Carta Costituzionale);
- **sicurezza stradale come valore in sé** e come "misura" di valutazione d'impatto (previsione contenuta anche nelle *Linee Guida ed Indirizzi Generali Piano Nazionale Sicurezza Stradale*);
- **garanzie di giustizia per le vittime della strada** e per i superstiti: l'omicidio colposo stradale deve essere considerato socialmente riprovevole e penalmente più evidente..

● in quanto nostri rappresentanti nel rispetto del mandato che il corpo elettorale conferirà loro e sulla base degli impegni assunti in campagna elettorale;

### ORGANIZZAZIONI FIRMATARIE DELLA "SFIDA"

ACCADEMIA ITALIA - ACTITALIA FEDERAZIONE NAZIONALE - AGENZIA NAZIONALE PER LA PREVENZIONE - ASSOCAMPI (Associazione Campeggiatori Itineranti) - ASSOCIAZIONE AZIONISTI SOCIETA' 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 NAZIONALE SOCIOLOGI - ASSOCIAZIONE POLIZIA MUNICIPALE E LOCALE D'ITALIA (ANVU) - ASSOCIAZIONE VITTIME VIA DEL MARE - ASSOCIAZIONE VITTIME VIA PONTINA - BUKE'N'BIKE-OCCHIO ALLA BUCA - CENTRO ALFREDO RAMPI - CENTRO RICERCA SEMEION - CONFEDERAZIONE TITOLARI AUTOSCUOLE E AGENZIE ITALIANE (CONFEDERTAAI) - COORDINAMENTO MOTOCICLISTI - COORDINAMENTO NAZIONALE ORGANISMI PER LA SICUREZZA STRADALE (Associazione Pu.Ri., Associazione Paola e Dario, Associazione Strade Sicure, Fondazione Alessio Tavecchio, Comitato Sicurezza stradale Paglierini, Comitato Giovani 3000) - EUROPEAN CONSUMERS - FEDERAZIONE MOTOCICLISTI E SCOOTERISTI ITALIANI - FERERCAMMINACITTA' - FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) - FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS, Ente Morale Vittime della Strada - FISICO (Fondazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione Onlus) - FORUM NAZIONALE GIOVANI - LEGAMBIENTE - NITEL-CONSORZIO INTERUNIVERSITARIO TRASPORTI E LOGISTICA - SOCIETA' ITALIANA PSICOLOGI SICUREZZA VIARIA (SIPSIVI) - SOCIETA' ITALIANA TRAUMATOLOGIA DELLA STRADA (SOCITRAS) - UCA (UNIONE CLUB AMICI) - WWF

**Sottoscrivete questo documento ed inseritelo nel Vostro programma elettorale!**

**Attivatevi per fermare la strage stradale!**

"Io sottoscritto \_\_\_\_\_ mi impegno a sostenere"

1. Finanziare il piano nazionale per la sicurezza stradale da oltre tre anni senza dotazione finanziaria e la manutenzione delle strade (segnaletica verticale e orizzontale, barriere, etc.)
2. La nomina un Sottosegretario alla Presidenza di Consiglio dei Ministri con delega alla sicurezza stradale nel nuovo Governo che sarà costituito dopo le elezioni con compiti di coordinamento delle politiche dei diversi ministeri coinvolti (Istruzione, Interno, Sanità, Giustizia, Ricerca, Infrastrutture, ecc.).
3. La costituzione per legge dell'agenzia Nazionale per la Sicurezza Stradale o di un Dipartimento presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri sul modello di quello della Protezione Civile.
4. L'istituzione per legge della Consulta Nazionale per la Sicurezza stradale.
5. La costituzione di una Commissione Interparlamentare per la sicurezza stradale (Camera e Senato).
6. La nomina di un Commissario di Governo presso la Conferenza Stato-Regioni per il coordinamento delle politiche di sicurezza stradale nazionali e locali.
7. La costituzione dell'Istituto per la Ricerca e l'Innovazione per la Sicurezza Stradale (IRIS).
8. Lo sviluppo del trasporto pubblico con un piano di almeno 500 milioni di euro all'anno per 10 anni. Sviluppo della rete

- delle metropolitane.
9. L'adeguamento degli organici di Polizia stradale e locale. L'estensione dell'uso degli strumenti di controllo a distanza (radar, tele laser, telecamere, tutor, ecc.).
10. L'introduzione nelle scuole di ogni ordine e grado dell'insegnamento dell'educazione stradale come materia di studio e di esame e la costruzione di Parchi dell'Educazione Stradale per soggetti in età scolare.
11. La previsione e/o estensione dei sistemi di sicurezza attiva e passiva di serie sui veicoli prevedendo incentivi fiscali per produttori ed acquirenti.
12. Misure alternative al carcere per i reati di omicidio stradale con l'affido diurno a centri od organizzazioni che operino nell'ambito della sicurezza stradale.
13. Una legge per l'assistenza alle vittime della strada che preveda tra l'altro l'istituzione a cura dei Ministeri competenti di gruppi d'intervento qualificati per il sostegno socio-psico-sanitario e legale gratuiti ai familiari delle vittime ed agli stessi sopravvissuti.
14. La richiesta di convocazione di una conferenza socio-sanitaria sull'incidentalità stradale promossa dal Ministero della Salute.



Abbiamo il diritto di sapere cosa pensano di fare prima del voto e ciò che impegnano a fare dopo. Abbiamo avanzato 14 proposte concrete (che leggerete nella pagina accanto) puntando su tre priorità irrinunciabili:

1. **finanziare il Piano Nazionale per la Sicurezza stradale da oltre 3 anni senza dotazione finanziaria e la manutenzione ordinaria delle strade (dotazione tecniche segnaletica verticale e orizzontale, barriere, ecc.)**
2. **nominare un Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega alla sicurezza stradale con compiti di coordinamento delle politiche di settore di competenza dei diversi ministeri (Infrastrutture, Istruzione, Interno, Sanità, Giustizia, Ricerca, ecc.)**
3. **costituire per legge l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza stradale o un Dipartimento presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri sul modello di quello della Protezione Civile.**

L'Unione, nel voluminoso programma presentato, ha inserito 2 pagine sulla sicurezza stradale, la Casa delle Libertà nel suo programma più sintetico non ha individuato alcun obiettivo programmatico al proposito. Hanno sottoscritto la nostra "Sfida": **Fausto Berti-**

**A sinistra dall'alto:** Gregorio Dell'Anna, Anna Donati, Mauro Fabris, Dario Franceschini.  
**A destra dall'alto:** Maurizio Gasparri, Clemente Mario Mastella, Alfonso Pecoraio Scanio, Ermete Realacci.



## CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH a cura di Paola Martinello

### UE: MIGLIORAMENTO IN SICUREZZA STRADALE

Nell'ultimo decennio Svezia e Finlandia sono riuscite a ridurre il numero di morti per incidenti stradali di oltre il 45%; Olanda e Regno Unito di oltre il 33%. In questi Paesi oggi si registrano tassi di mortalità che sono la metà di quelli italiani.

### "RUOTEPERARIA" IN MOSTRA L'AUTO ECOLOGICA E MOTORINI A PANNELLI SOLARI

Quarta edizione dell'esposizione di veicoli ecologici a Roma, tenutasi dal 3 al 5 marzo,

organizzata da "Ruotepersaria Ambiente e Territorio Onlus" in collaborazione con il Comune di Roma, con i patrocinii del Ministero dell'Ambiente, Ministero delle Attività Produttive, Ministero delle Infrastrutture e della Regione Lazio. L'Expo ha trovato spazio all'interno di Villa Borghese, nel Piazzale del Giardino Zoologico. Ingresso libero.

### AUTOMOBILISTI DEI SUV

Gli automobilisti che guidano vetture con elevati consumi di carburante in Gran Bretagna - ha detto Wicks, Ministro dell'Energia britannica intervistato dal Times - sa-

ranno penalizzati. In particolare il governo di Londra ha come obiettivo quello di far pagare sanzioni agli automobilisti che guidano gli sport utility in città. Secondo quanto riporta il Times, i proprietari di vetture con elevati livelli di emissioni di diossido di carbonio dovranno pagare tasse più alte, mentre invece chi sceglierà di guidare vetture con un minor impatto ambientale potranno beneficiare di incentivi.





# Dopo... è troppo tardi

**Una storia drammaticamente vera. Un'intervista ad una mamma che ha perso un figlio di 21 anni in un incidente stradale. Amava correre, amava la velocità.**

**L'**INTERVISTA che segue è una storia drammaticamente vera. Per volontà dell'intervistata abbiamo ommesso nomi e luoghi. E in tale rispetto riportiamo le dichiarazioni, sostituendo gli elementi identificativi.

## Quando è successo?

E' successo il 23 dicembre, alle 3 del mattino del 2003. Enrico aveva 21 anni, mi hanno telefonato dicendomi che aveva avuto un incidente e di andare in ospedale.

Forse... una mamma avverte: un male allo stomaco terribile dettato dall'ansia. E sono andata e c'era lì il papà di un ragazzo che stava con lui in macchina che fortunatamente non si era fatto nulla, aveva solo una contusione alla spalla, mi ha fatto capire dallo sguardo che le cose non erano andate bene.

Ho chiamato subito mio fratello che era fuori città e degli amici carissimi che mi hanno raggiunta immediatamente. Enrico stava facendo la Tac e in quel momento ho pregato che il Signore me lo conservasse comunque, però è stato solo un attimo perché conoscendo mio figlio: di una vivacità, di una estrosità, di una voglia di vivere terribile. Era quella la mia disperazione perché non stava mai fermo. Da quando è diventato maggiorenne, si è scatenato, aveva tanta voglia di vivere. E ha vissuto i suoi compagni, i suoi amici che ancora ora mi stanno vicino. Ha fatto tutte le esperienze positive.

## Tu sai com'è successo?

Mi hanno detto che il cordolo della provinciale era invisibile per il nero della fabbrica e non era né segnalato luminosamente, né con un segnale stradale, per cui lui con la macchina è salito su questo cordolo che gli ha praticamente fatto volare la macchina che si è girata, ed è finito contro un'arcata dell'acquedotto. L'air-bag ha funzionato, però praticamente lo ha fracassato per cui non ho potuto donare nemmeno gli organi per-



Antonio Minelli

ché non ce n'erano più. Sai a che velocità andava? Inizialmente hanno detto che andava veloce, ma poi hanno detto che non era possibile perché usciva da una zona della città, per andare verso il centro. Quindi non poteva andare a grande velocità, oltretutto la ragazza che era al suo fianco si è solo lussata un dito e l'amico che era dietro una spalla.

Sono andati via con le loro gambe la mattina stessa. Quindi... una cosa assurda, ma è successa.

## La spiegazione di tecnici o polizia stradale?

Niente, quella era una strada maledetta, perché poi dopo due giorni è successo un altro incidente mortale e la Provincia si è decisa a togliere quel cordolo maledetto.

## Non c'è più il cordolo?

Ora quel cordolo non c'è più! Ma non c'è più neanche Enrico.

## Ricordi qualcosa nelle espressioni dei suoi amici?

Sì, la disperazione, non riuscivano a capire perché e come potesse spegnersi la vita in un attimo, si erano lasciati da poco, la voce è girata subito, per cui alle sette del mattino i suoi amici erano già lì. Erano tutti fuori ad aspettarmi. E sì, sono rimasti esterrefatti.

## C'è qualcosa che ti è rimasta impressa di qualcuno di loro?

Sì, la compostezza della ragazza di Enrico che però non l'ha voluto vedere, ha sofferto talmente tanto da stare

poi male fisicamente nel tempo. E invece la disperazione senza controllo di altri amici. La disperazione di un suo carissimo amico che ha avuto reazioni di violenza contro cose... Lo abbiamo dovuto calmare.

## Sai a che velocità andava?

Inizialmente hanno detto che andava veloce, ma poi hanno detto che non era possibile perché usciva da una zona della città, per andare

poi male fisicamente nel tempo. E invece la disperazione senza controllo di altri amici. La disperazione di un suo carissimo amico che ha avuto reazioni di violenza contro cose... Lo abbiamo dovuto calmare.

## Si può considerare responsabile qualcuno per quello che è successo?

Sì, a quell'età si è dei padreterni, si è invincibili, si è bravissimi, non può mai succedere a se, mai! Sono sempre gli altri gli stupidotti che fanno le imprudenze, che non sanno guidare. Mio figlio era uno di quelli, sapeva guidare, ma la dimostrazione è che può succedere di tutto.

## Era una macchina molto veloce?

E sì, era una macchina veloce che era riuscito a comperarsi con i suoi soldini. Aveva subito un altro incidente grave ed era stato graziato, era stato miracolato

## Era da molto che aveva la macchina?

Quella macchina l'aveva da un anno.

## Tu da quando è andato in macchina, hai mai avuto paura?

No, non era la macchina che mi faceva paura, era Enrico. Perché Enrico aveva avuto altri incidenti: con la moto, con altre macchine, mi ha sempre distrutto le macchine.

## Quindi...

Amava la velocità, amava correre, amava truccare.

Ci sarebbe stato modo di fargliela amare un po' meno, o fargliela vivere in modo diverso secondo te adesso?

Non lo so perché lui non disprezzava la vita, la amava. Quindi non posso dire: se l'è cercata. No, no assolutamente, amava la vita, l'ha vissuta. Lui amava i tramonti, amava il mare, amava l'immensità, amava il volo dei gabbiani. Non lo so cosa avrei potuto fare.

## Qualcosa che lo avrebbe dovuto indurre a razionalizzare maggiormente il

## suo rapporto con la strada, cosa poteva essere?

Forse un'educazione diversa, una preparazione... non lo so neanche io. Perché lui ha frequentato la scuola guida, si è preparato solo per i quiz, però gli esami li ha dati alla motorizzazione. Quindi forse un po' gli è mancato tutto l'iter che poteva insegnargli qualcosa, non lo so.

## Forse un'educazione stradale.

Sì, o forse un'educazione non stradale ma di fatti vissuti, di esperienze di altri. Forse avrebbero potuto fargli capire che c'è sempre l'imprevisto e che non è sufficiente la bravura.

Perché quando succedono queste cose è sempre l'imprevisto, è sempre quello che gioca.

## La sensazione dei suoi amici che erano al suo fianco e che non si sono fatti praticamente

## nulla? Puoi dire onestamente come lo hai vissuto?

Io sono stata felice perché non avrei sopportato anche il rimorso. Dico sul serio l'ho vissuto felicemente. Sapere che i ragazzi stavano bene. Sono stata contenta. Non ho mai detto: "Ma perché a me Signore?". Mai!

## Hai mai pensato ad una sorta di rivalsa nei confronti di qualche istituzione?

Non sono stata io a procedere, la macchina è stata ferma diverso tempo, forse due o tre mesi, quando sono riuscita ad averla per demolirla, la Provincia, perché era una strada provinciale, ha provveduto a pagare il fermo della macchina, per cui ha riconosciuto evidentemente alcuni errori, alcune mancanze; allora una mia carissima amica avvocato, mi ha detto facciamo una richiesta poi dei soldi farai cosa vorrai, la sta curando lei, sono quattro anni e non so se ci saranno, non ci saranno, non mi interessa.

## Ma al di là del denaro, diciamo un discorso punitivo più che un discorso remunerativo, rispetto anche a Enti, cose del genere.

No. Perché o sono cose che si fanno

subito sotto l'impulso della disperazione, dell'emotività, o poi ti passa, almeno per quanto mi riguarda, non mi interessa proprio più.

## E invece educativo?

Educativo sì senz'altro.

## Che vorresti fare, non necessariamente cosa hai già fatto, cosa pensi sia giusto.

Dei corsi d'informazione ai ragazzi già adulti e di educazione ai bambini. L'adulto non viene più educato se non decide di cambiare, se non si viene toccati da un dolore così forte, non c'è niente che possa cambiare, forse con la

maturità, ma quando sono giovani, ripeto, sono dei padreterni, sono invincibili, intoccabili. Un bambino può essere educato al rispetto della vita, sua, degli altri, dei genitori; deve conoscere i

pericoli della strada, a cosa va incontro.

## Quindi tu dici, una volta che hanno preso la patente non si può più agire?

No, perché, l'amico di Enrico ha avuto un paio di incidenti, senza grosse conseguenze.

Ma questo mi porta a capire che la morte del suo caro amico gli è servito a ben poco se non come dolore, come esperienza. Ma non come esperienza da mettere in pratica e rivedere come guidare, come stare sulla strada.

## C'è qualcosa che vorresti dire a un ragazzo che sta per prendere la patente?

Che la vita è qualcosa di bello, che va vissuta il più a lungo possibile, nel rispetto di sé stessi, nel rispetto degli altri, nel rispetto dei genitori, perché lasciare solo il dolore è dire poco... Disperazione.

Vorrei dire di sapersi giocare la vita, perché è importante, e arrivare pochi minuti prima non risolve niente. Questo è l'appello si può guidare a lungo, non è necessario correre.

Antonio Minelli

## CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

### CONSIGLI PRATICI NELL'ACQUISTO DEL SEGGIOLINO PER BAMBINI



1. Devono avere cinture regolabili in lunghezza e in altezza.
2. L'aggancio delle cinture (generalmente a 4 o a 5 vie) è posiziona-

to sul pancino del bambino.

3. La chiusura ideale deve essere facile per un adulto (in modo da poter evacuare il bambino rapidamente in caso di urgenza) ma troppo dura per il bambino (che, statene certi, proverà in tutti i modi a slegarsi).

4. Controllate le cinture: su alcuni modelli si arricciano in continuazione rendendo davvero snervante ogni salita in macchina. Meglio se sono larghe e non troppo sottili.

5. Il seggiolino deve avere un sistema che permette di portarlo in posizione quasi orizzontale per i sonnellini a bordo.

6. Provate il seggiolino "in loco" prima dell'acquisto: a causa della sagomatura dei diversi sedili auto, spesso un seggiolino non può essere fissato in modo ottimale su un determinato modello.

### SICUREZZA STRADALE:

#### NUOVE TECNOLOGIE IN CAMPO

Nuova convenzione siglata dall'Unione delle Province Italiane (Upi) con Sistema Primo Soccorso (Sps), una delle tre Organizzazioni nazionali per il soccorso stradale che porta in strada nuovi standard hi-tech per gli interventi dopo gli incidenti su strada.

Mezzi hi-tech e polifunzionali per togliere in tempi record dalla pavimentazione l'olio sversato, i frammenti di vetro ed i pericolosi detriti prodotti in un incidente, ma anche speciali "palloncini" illuminanti per poter compiere interventi di notte in sicurezza, sia per i tecnici che per gli agenti delle Forze dell'Ordine e dei viaggiatori. In caso di incidente arriva anche un sistema brevettato "antincendio" a nebulizzazione d'acqua e schiumogeno e di aria compressa a 300 atmosfere per spegnere gli incendi in tempi più brevi e montati sui carri di soccorso per non intralciare le attività.



# Prevenire prima di curare

## Help Vittime: Pagine Blù ha sottoscritto la disponibilità di assistenza gratuita per il primo anno

La vita resta l'avventura più straordinaria, affascinante, ricca di mistero e di magia e di meraviglia che ci sia dato di sperimentare su questo pianeta. Fonte di gioia. Talvolta perfino di estasi.

Ma la vita conserva una natura sostanzialmente tragica. Che noi umani ci affanniamo ad irridere, a mistificare, a sopprimere, a negare. Una natura tragica che cerchiamo spesso di trasformare in commedia, quando non in farsa. Ma gli aspetti tragici della vita, che tutti noi vorremmo cacciare dalla porta, hanno molte finestre da cui rientrare. La sofferenza, il dolore, il lutto, la necessità di fronteggiare il tragico, che ci piaccia o meno, sono esperienze umane diffuse, comuni. E noi abbiamo capito che sono ineludibili. Non evitabili. Non sradicabili dall'esperienza vitale. Ma attenuare il dolore, questo sì, si può fare. Permettere di riprendere il cammino a chi si è fermato, con i piedi e la mente gelati, in mezzo a qualche guado di qualche fiume della sua vita, questo sì, si può fare. E, parafrasando un vecchio detto della saggezza ebraica, mi verrebbe da dire che "chiunque prevenga, o lenisca, il dolore di un altro essere umano, lenisce il dolore del mondo intero".

Molte persone giungono da noi chiedendo la "Ricetta della felicità". A queste persone noi sappiamo rispondere solo con una piccola storia che appartiene, questa volta, alla saggezza dei popoli d'oriente. Dovete sapere che in Cina, durante la dinastia Ming, era consuetudine affiggere sullo stipite della porta di casa una pergamena che recasse scritto un messag-

gio benaugurale, una benedizione; ebbene, un ricco mercante si era recato da un saggio affinché scrivesse per lui la migliore tra le ricette della felicità, la più alta tra le benedizioni. Dopo aver riflettuto brevemente, il saggio aveva scarabocchiato qualcosa sulla pergamena. Il mercante si era affrettato a leggere; e che cosa aveva trovato? Sulla pergamena c'era scritto "prima moriranno i tuoi genitori, poi morire tu, poi moriranno i tuoi figli". Nel leggere queste parole il mercante era naturalmente andato su tutte le furie: "vecchie straccione impudente - aveva esclamato - come puoi pretendere che io ti paghi per affiggere sulla porta della mia casa la tua amara maledizione?"

Il vecchio saggio, imperturbabile aveva riflettuto un momento, e poi aveva mormorato "Una maledizione, tu dici... Rifletti. Prova a pensare se l'ordine che io ti ho augurato per questi eventi venisse invertito". lo credo che sia anche per questo che Giuseppe Guccione, presidente della Fondazione Luigi Guccione, ci ha chiamati. Talvolta, tragicamente, lungo la strada della vita, e lungo la strada tout court, tale ordine si inverte. Ed è stata un'emozione, un certo tono nella voce di Giuseppe Guccione, che ci ha convinti a partecipare al suo - e adesso anche nostro - progetto.

Un progetto che chiede di prevenire, prima ancora che curare. E poi chiede di curare quando niente di più, o niente di meglio, si può fare. L'associazione che rappresenta, le Pagine Blù degli Psicoterapeuti, riunisce psicologi, psicologi psicoterapeuti,

medici psicoterapeuti, psichiatri di ogni regione d'Italia. La quasi totalità dei nostri associati ha sottoscritto la disponibilità, durante il primo anno di vita del numero verde nazionale voluto fortemente da Fisico, a fornire a titolo totalmente gratuito informazioni, consulenza orientamento e sostegno ai familiari delle vittime della strada. E ai sopravvissuti ad incidenti stradali. Non dimentichiamo che l'elaborazione di un *disturbo da stress post traumatico* (una categoria diagnostica complicata che descrive un fenomeno drammaticamente semplice: l'insorgenza di una nevrosi attuale provocata da un evento catastrofico) può essere talvolta lenta e dolorosa quanto l'elaborazione di un lutto.

L'elaborazione del *senso di colpa* per essere *sopravvissuti* ad incidenti in cui si sono perduti familiari, o amici, può essere parimenti lenta, dolorosa e drammatica.

Abbiamo offerto la nostra disponibilità, in forma gratuita, a fornire informazione, orientamento, consulenza tramite i nostri servizi on line: forum dedicati, e-mail, chat. E poi, ancora, tramite telefono. E tutti noi abbiamo concordato di riservare uno spazio nella nostra agenda di appuntamenti per ricevere all'occorrenza presso i nostri studi coloro che ne avranno bisogno. E sarà, anche questo uno spazio, offerto gratuitamente.

Non vogliamo salvare il mondo. E non lo vogliamo perché sappiamo di non poterlo fare. Ma di questo, ancora, noi restiamo fermamente convinti: "impedire un dolore o lenire il dolore di un singolo essere umano equivale, davvero, a lenire il dolore del mondo intero."



**Adriano Legacci**  
Presidente Pagine Blù  
Psicoterapeuti

**In forma gratuita informazioni, orientamento, consulenza, tramite i servizi on-line (forum dedicati, e-mail, chat) e ancora tramite telefono.**



## PRIMO ELENCO DEI PROFESSIONISTI DI PAGINE BLÙ ADERENTI ALL'INIZIATIVA

**Adriano Legacci** (Venezia-Padova)  
Psicologo-psicoterapeuta  
adriano.legacci@psicologi-psicoterapeuti.it  
Telefono: 392.8388035

**Maria Pichi** (Roma)  
Psicologo-psicoterapeuta  
crispic@libero.it  
Telefono: 06.5003112

**Patrizia Raminghi** (Livorno-Lucca)  
Psicologa-psicoterapeuta  
p.raminghi@tin.it  
Telefono: 0586.578368 - 347.8951610

**Sonia Barbara Rosberti** (Milano-Brescia-Varese)  
Psicologa  
rosberti@yahoo.it  
Telefono: 347/0168901

**Fiora Pezzoli** (Milano)  
Psicoterapeuta - psicologa  
pezzoli.fiora@mclink.it  
Telefono: 039.2322171

**Maria Pia Santucci** (Pisa)  
Psicologa  
mariapia.santucci@tin.it  
Telefono: 320.1523861

**Giuseppe Marmo** (Potenza)  
Psicologo-psicoterapeuta  
marmogiu@marmogiuseppe.191.it  
Telefono: 0971.445421

**Filiberto Superbi** (Mantova)  
Psicologo-psicoterapeuta  
filiberto\_superbi@tin.it  
Telefono: 0376.324676 - 349.3118495

**Daniela Cruciani** (Roma)  
Psicoterapeuta  
danacru@tiscali.it  
Telefono: 340.8628324

**Vittorio Ciampa** (Napoli)  
Psicologo-psicoterapeuta  
vicia@email.it  
Telefono: 081.5780770 - 328.9716444

**Livia Botta** (Genova)  
Psicologa  
botta@ordinepsicologiliguria.it  
Telefono: 349.1480147

**Sabrina Marazzi** (Milano)  
Psicologa  
s.marazzi@tin.it  
Telefono: 347.9830540

**Lorena Zanus** (Venezia)  
Psicologo-psicoterapeuta  
Email: zanuslo@tin.it  
Telefono: 041.959078 - cell. 340.3958343

**Paola Biondi** (Roma)  
Psicologa-psicoterapeuta  
Email: paola.biondi@gmail.com  
Telefono: 347.34.57.288

**Ilenia Maria Adamo** (Enna)  
Psicologo-psicoterapeuta  
Email: ilelogos@tiscali.it  
Telefono: 340.8946307 - 0935.682231

**Marina Pisetzky** (Roma)  
Psicologa-psicoterapeuta  
marpisa@eutelia.com  
tel. 3470889591 0639743279

**Paolo Zucconi** (Udine)  
Psicoterapeuta  
dr.zucconi@aliceposta.it  
Telefono: 0432.233006

**Vittorio Tripeni** (Milano)  
Psicologa-psicoterapeuta  
tripeni@elporeth.it  
Telefono: 02.4390908 - 3470469694

**Mazzini Monica** (Brescia)  
Psicologa-psicoterapeuta  
monicamazzeni@tin.it

**Francesca Marta Carbotti** (Milano)  
Psicologa  
francesca.carbotti@enel.it  
Telefono: 339.2621389

**Samanta Menichetti** (Roma)  
Psicologa  
samanta.menichetti@libero.it  
Telefono: 347.5202283

**Elena Moglio** (Milano)  
Psicologa-psicoterapeuta  
centro.vita@libero.it  
Telefono: 333.7144936

**Deborah Pozzoli** (Milano)  
Psicologa  
deborah.pozzoli@virgilio.it  
Telefono: 328.9655109

**Italo Conti** (Roma)  
Psicologo-psicoterapeuta  
i.g.conti@mclink.it  
Telefono: 06.5080600

**Stefano Bittichesu** (Cagliari)  
Psicologo-psicoterapeuta  
stefano.bittichesu@gmail.com  
Telefono: 070.66.66.30 - 333.422.9121

**Marika Massara** (Roma)  
Psicologo-psicoterapeuta  
Email: marikamassara@ig-art.it  
Telefono: 348.6508433

**Mariarosaria Grazioso** (Bari)  
Psicologo-psicoterapeuta  
mary\_g@tin.it  
Telefono: 333.2592909

**Stefano Pischiutta** (Roma)  
Psicologo-psicoterapeuta  
info@stefanopischiutta.it  
Telefono: 348.6540341

**Alba Matteoni** (Torino)  
Psicologo-psicoterapeuta  
alba.matteoni@fastwebnet.it  
Telefono: 011.590934

**Milena La Farina** (Roma)  
Psicologa  
mlafarina@yahoo.it  
Telefono: 06.5137873 - 348.2325869

**Carlo Fornesi** (Genova)  
Psicologo-psicoterapeuta  
carlo.fornesi@libero.it  
Telefono: 010.584454 - 347.4362122

**Antonio D'Ambrosio** (Napoli)  
Psichiatra-psicoterapeuta  
antonio.dambrosio@unina2.it  
Telefono: 081.411554

**Patrizia Mattioli** (Roma)  
Psicologa-psicoterapeuta  
patriziamattioli@tiscalinet.it  
Telefono: 06.39031006 - 06.85580790

**Barbara Lambertini** (Milano)  
Psicologa-psicoterapeuta  
barbara.lambertini@fastwebnet.it  
Telefono: 0297291030 - 3287342081

**Sonia Collaro** (Napoli)  
Psicologa-psicoterapeuta  
soniacollaro@libero.it  
Telefono: 081.6174561

**Anna Maria Casale** (Roma)  
Psicologa-psicoterapeuta  
casaleam@virgilio.it  
Telefono: 339.5499347

**Benedetta Mattei** (Roma)  
Psicologa  
benedettamattei@tiscali.it  
Telefono: 3409032398

**Sabrina Smrekar** (Roma)  
Psicologa-psicoterapeuta  
sabrinasme@tin.it  
Telefono: 065502464 - 3387531007

## CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

### FUMARE PUÒ NUOCERE ALLA ...SICUREZZA STRADALE



Secondo alcuni studi condotti da scienziati americani, fumare al volante può avere un

impatto negativo sulla sicurezza stradale. Ai rischi inerenti alla manipolazione delle sigarette, inoltre, si aggiungono, apparentemente, altre cause sia fisiologiche che psicologiche. Infatti gli studiosi americani sono arrivati alla conclusione che i fumatori compiono un maggior numero di infrazioni stradali, rispetto ai non fumatori. Inoltre, secondo il Centro francese di Documentazione e d'Informazione dell'Assicurazione (CDIA), il 5% degli infortuni che avvengono durante la circolazione sarebbero dovuti all'utilizzo immoderato del tabacco. Tutto ciò scaturisce da una svariata molteplicità di fattori, come motivi fisici, fisiologici e psicologici. Per quanto riguarda i primi, il fumo irrita gli occhi, provoca lacrime ed ammiccamenti molto frequenti che distolgono l'attenzione da ciò che accade in strada. I fattori fisiologici, invece, vengono provocati dall'Ossido di Carbonio (CO) inalato dai fumatori che rende il loro sangue più povero di ossigeno rispetto a quello dei non fumatori. Questa importante mancanza provoca un grande sforzo dei muscoli e la diminuzione dei riflessi e della concentrazione. In ultimo, i fattori psicologici si possono riassumere in un'accettazione più marcata dei rischi.

### L'EFFICACIA DEI RADAR AUTOMATICI LONDINESI



Secondo un rapporto del Transport Research Laboratory, i radar automatici installati sulle strade limitrofe di Londra, si sono dimostrati notevolmente efficaci. Infatti, tutte le 77 videocamere messe in funzione, hanno fatto in modo che il numero di incidenti gravi fosse ridotto del 21% ed il numero degli infortuni corporali del 12%. Tali apparecchi, inoltre, sono stati installati solamente in quei luoghi dove sono stati censiti almeno 4 incidenti gravi nel corso dei 3 anni precedenti.



## RICONOSCIMENTI A FLG E A FISICO



Il Capo dello Stato, Carlo Azeglio Ciampi, ha conferito alla Fondazione Luigi Guccione Onlus e poi anche a FISICO due medaglie d'argento e una targa d'argento. Il 7 aprile 2005 in occasione della Giornata Mondiale della Salute dedicata alla sicurezza stradale per l'impegno della Fondazione (FLG) sul tema i giovani e la sicurezza stradale. Il 25 giugno 2005 per l'impegno di FLG e FISICO sul tema dell'incidentalità alcol correlata.



Il 9 di novembre 2005 una Targa d'argento a FLG e FISICO per aver organizzato gli Stati Generali della sicurezza stradale e per l'elaborazione (Dizionario della sicurezza stradale) di un programma in 10 punti per governare l'insicurezza stradale.

## GLI STATI GENERALI IN FRANCIA



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

100 associazioni professionali (scuole guida, assicuratori, costruttori di auto e moto, giornalisti).

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

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

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

Il 18 dicembre 2002 il Primo Ministro Raffarin ha presieduto il Comitato Interministeriale per Sicurezza Stradale avviando un programma pluriennale di lotta contro l'insicurezza stradale mobilitando risorse materiali e finanziarie anche a livello locale.

Dopo la messa in pratica di questa nuova politica (nuova visione) di sicurezza stradale nel periodo di 3 anni, da maggio 2002 a maggio 2005, ci sono state più di 6.000 vite salvate e quasi 100.000 feriti risparmiati. Dal 2002 al 2005 c'è stata una diminuzione di morti pari al 35,8%.



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

Confederazione di organizzazioni della società civile che si occupa di sicurezza stradale. È il laboratorio politico-culturale per organizzare una lobby trasparente dell'utenza debole del sistema della mobilità in Italia.

Per rafforzare le politiche della sicurezza stradale, per una mobilità orientata alla sostenibilità ambientale **ISCRIVITI** a FISICO.

#### QUOTE PER L'ANNO 2006

Aderenti partecipanti: euro 10,00

Sostenitori partecipanti: euro 20,00

[www.fondazionefisico.it](http://www.fondazionefisico.it) - Tel & Fax: 06.57118613



# LA PAGINA DELLA SOLIDARIETÀ

## Donazioni liberali per la sicurezza stradale



## LA SICUREZZA SI FA STRADA...



### 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.

Ricordatevi sempre di indicare i vostri dati (nome, cognome, indirizzo e numero civico, codice avviamento postale, città, provincia) perché possiamo tenervi aggiornati sulle nostre attività e sull'utilizzo dei fondi.

### DEDUCIBILITÀ FISCALE PER PERSONE FISICHE E IMPRESE

Articolo 14, Decreto Legge n. 35/2005

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



## DIZIONARIO DELLA SICUREZZA STRADALE

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

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

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

Fondazione Luigi Guccione Editrice, Novembre 2005  
Euro 12,00

## LE STRADE MALTENUTE

### Libro Bianco 2005

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

Per informazioni:

Fondazione Luigi Guccione Editrice  
Viale Ostiense, 131/L - 00154 ROMA  
Tel. e Fax 06 57118613 - [www.flg.it](http://www.flg.it) - [info@flg.it](mailto:info@flg.it)



### FLG (Fondazione Luigi Guccione Onlus)

Ecco un primo gruppo di Aziende ed Enti (loghi) che hanno sostenuto o sostengono le attività sociali della Fondazione. Nei prossimi numeri se ne aggiungeranno altri. Il sostegno alle campagne sociali di FLG, ovviamente, non coinvolge

le Aziende o gli Enti nella vita organizzativa e nella gestione della Fondazione o la linea editoriale de l'Altra Via. È un atto di generosità, però, che la Fondazione riconosce pubblicamente. È l'esempio di responsabilità sociale che proponiamo ad altre Aziende ed Enti per far crescere la nostra democrazia e la partecipazione. Grazie.

#### Per informazioni:

Fondazione Luigi Guccione Onlus Ente Morale Vittime Strada  
[www.flg.it](http://www.flg.it) - Tel & Fax: 06.57118613



# Ci vuole FISICO

C'è qualcosa  
di nuovo  
in Circolazione

FISICO

Fondazione Luigi Guccione sui temi della sicurezza stradale  
Via Cavour 11, Roma, 00187  
Telefono 06 520004 Fax 06 5218117  
Email info@fondazionefisico.it

## 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 scrivere e mandarci anche denunce dai territori (testi e/o foto) di casi che meritano di essere trattati: responsabilità di enti gestori delle strade (manutenzione, segnaletica, barriere maltenute), di lavori sulle strade mal eseguiti, ecc.

Pubblicheremo, nel rispetto della legge, tutto quelle che invierete ed eventualmente effettueremo indagini e inchieste e 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.

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

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

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

## 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 (CONFEDERTAII) - COORDINAMENTO MOTOCICLISTI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTI E SCOOTERISTI ITALIANI - FEDERCAMMINACITTÀ (ASSOCIAZIONI DI PEDONII) - FIAB (FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA) - FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS, ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA - NITEL CONSORZIO INTERUNIVERSITARIO TRASPORTI E LOGISTICA - PAGINEBLÙ PSICOLOGI E PSICOTERAPEUTI - SOCIETÀ ITALIANA PSICOLOGI SICUREZZA VIARIA (SIPSIVI) - SOCIETÀ ITALIANA TRAUMATOLOGIA DELLA STRADA (SOCITRAS) - UCA (UNIONE CLUB AMICI) .

Coi piedi per terra



# Attenti al pedone!

Consigli pratici per una nuova "solidarietà" tra utenti diversi della strada

**C**ARO LETTORE, lo sapevi che nel 2004 in Italia 5.625 persone sono morte negli incidenti stradali? (ISTAT)

Il 12,6% di loro erano pedoni; si tratta di 710 persone morte a causa dei veicoli che li hanno investiti! Rifletti: i pedoni circolano per la città senza un proprio mezzo di trasporto, cioè senza mezzi di distruzione. Muoversi a piedi non è come salire su un veicolo e rendersi involontariamente responsabili della causa di un incidente.

Tu cosa puoi fare? Intanto non smettere di leggere questo messaggio, ma fallo circolare: parlane a quelli di casa tua, passa parola a qualcuno che non è qui. Parlatene. Tutti noi siamo pedoni appena scendiamo da un veicolo dopo averlo parcheggiato.

### Se usi la moto

Non tentare comunque di sorpassare le auto incolonnate ai semafori: in quel frangente potresti impattare persone che scendono dalle auto o che semplicemente attraversano la strada col verde. Non andare a occupare gli attraversamenti pedonali che si trovano all'inizio della colonna di auto ferma ai semafori. Se proprio vuoi commettere una scorrettezza (sorpassare le auto incolonnate ai semafori) rispetta i diritti dei pedoni.

Non parcheggiare la moto sui marciapiedi neanche di notte. Tu forse credi di non dare fastidio, invece crei inutili ostacoli proprio sul dominio pedonale restringendo gli spazi a chi si muove con difficoltà (portatori di handicap). Quando lasci la moto in

sosta sulla strada, mettendola "a pettine" fra le auto, fai in modo che il bauletto sporgente non sovrasti il marciapiede: anche in questo caso si crea infatti un inutile ostacolo alla mobilità pedonale.

Quando un'auto rallenta davanti alle strisce pedonali non tentare di sorpassarla, perché davanti a lei c'è qualcuno che attraversa la strada; questo consiglio sembra ovvio, ma è pieno di gente che compie il sorpasso credendo di avere davanti a sé un automobilista rammollito mentre invece ha solo una persona che si comporta correttamente.

### Se usi l'auto

Quando arrivi in prossimità di un attraversamento pedonale non devi necessariamente accelerare, come ha fatto l'automobilista che ti precede, per impedire che i pedoni fermi sul marciapiedi inizino l'attraversamento "proprio mentre arrivi tu". Se rallenti la velocità, rallenti anche il flusso dei veicoli che ti seguono e certamente qualcuno di loro rispetterà la regola connessa alle strisce pedonali: lì i pedoni hanno la precedenza sui veicoli. Non dimenticare questa regola quando sei in auto, perché prima o poi anche tu dovrai attraversare sulle strisce pedonali.

Se vai al cinema o al teatro non è necessario parcheggiare sui marciapiedi o sulle strisce pedonali per dimostrare di essere furbo. Se il tuo bisogno di cultura si realizza in una esibizione di mondanità, non puoi comprometterla con un rozzo e incivile modo di abbandonare la tua auto sulla strada. Non lasciare l'auto, magari

coi lampeggianti accesi, nei pressi di un attraversamento pedonale: anche se non occupi le strisce pedonali, il tuo veicolo crea un ingombro alla visibilità di pedoni e di automobilisti, aumentando i rischi di incidente.

### Se sei a piedi

Non attraversare la strada senza guardare, anche se stai seguendo un flusso di pedoni: c'è sempre qualche sconsiderato che pensa di filtrare in velocità tra i corpi che camminano sulle strisce. Non attraversare mai al di fuori delle zone consentite e sappi che le zone consentite sono solo quelle dotate di strisce pedonali.

Non preoccuparti se mentre attraversi il simbolo "omino" del semaforo è passato dal verde all'arancio: hai ancora diritto ad attraversare, non tornare indietro. Ma se sei ancora sul marciapiede non devi iniziare l'attraversamento! **Se sei un addetto ai lavori del traffico**

Suggerisci all'Amministrazione comunale di dotare gli attraversamenti pedonali di questi banali accorgimenti che li rendono più sicuri:

- Illuminazione potenziata rispetto agli altri tratti della strada
- Colonnine luminose (luce arancio) ai bordi di ingresso pedonale dell'attraversamento
- Segnaletica verticale fissa (quadrato blu con apposito simbolo)
- Vernice bianca in materiale antiscivolo in caso di pioggia
- Superficie pedonale debolmente rialzata rispetto al piano rotabile
- Isola di protezione in centro carreggiata, per dividere a metà il rischio dell'attraversamento.



Rinaldo Luccardini  
Presidente di Federcamminacittà

“ I pedoni circolano per la città senza un proprio mezzo di trasporto. Senza, cioè mezzi di "distruzione". Muoversi a piedi non è come salire su un veicolo. ”





# Un programma di sicurezza integrato per i motocicli

L DESIGN delle motociclette è mutato significativamente nel corso degli ultimi 20 anni. Oggi la maggior parte dei veicoli circolanti sulle nostre strade appartengono alle categorie delle hipersport, supersport e sport tourer (con tutte le possibili varianti naked e non) che nel corso degli anni '70 ad esempio non esistevano. La cubatura dei motori è aumentata significativamente, i sistemi delle sospensioni sono completamente mutati e grandi passi avanti sono stati compiuti sia nel campo dei pneumatici che dei sistemi frenanti. Negli ultimi anni inoltre, la comunità dei motociclisti in Italia (come nel resto del mondo) sta sperimentando una continua crescita. Ma nonostante il numero degli

utenti della strada appartenenti alla categoria delle due ruote motorizzate sia divenuta percentualmente importante rispetto al passato (i motocicli rappresentano oggi il 25 % del totale dei veicoli registrati), non esiste un **programma di sicurezza integrato\*** – dedicato alle motociclette. Un programma che affronti i **temi** inerenti la sicurezza delle motociclette sulle strade in modo strutturato, e tenga in considerazione:

- 1. la prevenzione degli incidenti**
- 2. la limitazione delle conseguenze derivanti dagli incidenti**
- 3. l'organizzazione dei soccorsi successivamente agli incidenti**

## 1- La prevenzione

Nella prevenzione degli incidenti motociclistici, è possibile individuare tre fattori principali: il fattore umano, il fattore tecnico legato alla motocicletta e l'ambiente nel quale ci si muove.

Per quanto concerne il **fattore umano** si può e si deve fare ancora molto: un gran numero di utenti a due ruote non ha, infatti, ancora preso completamente coscienza del proprio ruolo e delle proprie responsabilità nella guida nelle strade aperte al traffico. Questo aspetto è diventato ancora più importante a seguito del boom degli scooter che, a partire dalla fine degli anni '90 ha contribuito in modo significativo all'incremento dei motoveicoli circolanti ed ha in-

trodotta nella categoria un'utenza spesso impreparata oltre che attempata. Solo di recente sono nate in Italia scuole di guida specializzate per motociclisti, ma si può fare ancora tanto: esempi interessanti sono l'utilizzo di software specifici di simulazione che consentono all'utente di confrontarsi con le principali insidie della strada (come accade nei simulatori di volo utilizzati dalle compagnie aeree per l'addestramento dei piloti); inoltre, scuole sempre più specializzate possono offrire corsi a vari livelli anche in base alla tipologia del mezzo (ad es. scooter school), preparando il motociclista ad affrontare buche, cordoli appuntiti, guard rail affilati come lame di rasoio, paletti in metallo di ogni ordine e grado, e poi ancora camion giganteschi che producono vortici d'aria, asfalti qualitativamente scarsi che non assorbono l'acqua etc..

Per quanto concerne il **fattore tecnico** legato alla motocicletta, fatte salve le citate innovazioni tecnologiche, il settore motociclistico ha accumulato una ventina di anni di ritardo rispetto alle quattro ruote in termini di protezione attiva; l'esempio forse più significativo è l'introduzione dell'ABS che, anche a causa della naturale ritrosia del motociclista medio verso sistemi di assistenza alla guida, attualmente è presente su un numero limitatissimo di esemplari. Tale dispositivo dovrebbe invece divenire al più presto

un accessorio obbligatorio su tutti i motocicli (e ancor prima sugli scooter a cambio automatico), così come lo è diventato per gli autoveicoli distribuiti all'interno della comunità europea. Altro esempio di ritardo cronico riguarda l'adozione dell'Airbag sulla moto, solo recentissimamente introdotto su un modello cruiser giapponese e, sempre di recente, posto a corredo di speciali giubbotti nei quali l'attivazione dell'Airbag stesso avviene attraverso lo strappo di un cavetto assicurato alla moto pochissimi istanti prima dell'impatto.

Ci auguriamo che l'elettronica ci riservi molte altre sorprese per il futuro: il grande fermento tecnico che anima le corse motociclistiche, che da sempre rappresentano per le due ruote come per le quattro ruote la fucina di tutte le innovazioni tecnologiche, trasformerà radicalmente la sicurezza attiva. Certo, la sfida sarà più dura, dovendo l'elettronica superare ostacoli ben maggiori rispetto a quelli presenti sulle automobili; basti pensare allo spazio estremamente ridotto disponibile sui motocicli o semplice-

mente al fatto che il guidatore con il suo peso incide in alcuni casi fino alla metà del peso totale del veicolo muovendosi inoltre di continuo in tutte le direzioni e spostando così significativamente il baricentro del motociclo stesso. Ma certamente è lì il futuro della sicurezza attiva: sistemi quali l'ESP o il controllo elettronico della trazione renderanno la motocicletta del futuro (speriamo prossimo) sempre più in grado di evitare quegli incidenti legati alla gestione errata del mezzo che ancora oggi rappresentano un percentuale elevata sul totale.

Il **fattore ambientale** nella prevenzione degli incidenti motociclistici assume infine un ruolo chiave: basti pensare che la metà degli incidenti mortali su due ruote è dovuto ad una collisione con degli ostacoli fissi presenti sulla strada. È stato scritto più volte: le infrastrutture stradali in Italia sono più



che obsolete. Poco o nulla è stato fatto per aggiornare il design delle nostre strade ed autostrade negli ultimi 50 anni e purtroppo le scelte operate di recente dalla nostra classe politica non sembrano modificare questo trend: il risultato è che ad oggi il "paesaggio" concepito dagli ingegneri che progettano le nostre strade non tiene minimamente in considerazione il fatto che sulle strade circolino mezzi a due ruote che, come detto, non offrono alcuna protezione passiva agli urti. Al contrario, sembra che su ogni curva, galleria, incrocio sia stato considerato tutto meno le conseguenze fisiche che una persona subirebbe a seguito dell'impatto con l'infrastruttura esistente. Un esempio più volte denunciato è il continuo utilizzo, anche dove non necessario, di guard rail metallici di vecchia concezione, capaci di decapitare una persona anche a velocità moderata (50/70 km/h), nonostante l'esistenza di soluzioni tecniche alternative efficaci (ad es. guard rail profilati o protezioni in gomma).

Sempre in tema di prevenzione infrastrut-

urale, sarebbe inoltre necessario che le amministrazioni comunali, provinciali e regionali prima di "arredare" le nostre strade, pensassero alle conseguenze che paletti in metallo, "panettoni" in cemento armato, marciapiedi affilati e tanti altri pericoli più o meno nascosti possono creare alla salute degli utenti a due ruote.

## 2- Limitazione delle conseguenze derivanti dagli incidenti

L'uso del casco obbligatorio (dal luglio 1986 in Italia) e l'introduzione di capi d'abbigliamento specifici per l'uso motociclistico provvisti di protezioni rigide, hanno migliorato sensibilmente la capacità di limitare le conseguenze di una caduta. Su questo tema, molto è stato fatto per educare e sensibilizzare l'utenza a due ruote. Ovviamente persistono comportamenti errati, quali il

mancato uso del casco o dei guanti protettivi, ma possiamo affermare che, rispetto a 20 anni fa, l'utente a due ruote ha a disposizione una gamma di indumenti specifici di protezione molto efficaci.

## 3 - Organizzazione dei soccorsi successivamente agli incidenti

Questo ultimo aspetto (ultimo solo in termini cronologici) è comune a tutta l'incidentalità stradale: dopo un incidente, infatti, la vita di un motociclista (ed ovviamente di tutti gli

utenti della strada) dipende esclusivamente dalla rapidità e dall'efficacia del servizio tecnico-medico disponibile.

In questa fase, uno dei maggiori problemi deriva dalla mancanza di coordinamento delle forze dell'ordine quotidianamente impegnate sulle strade italiane, ad esempio per quanto riguarda il coordinamento unitario dei soccorsi: l'esistenza di vari numeri, uno per ogni corpo specializzato, impedisce infatti un'ottimizzazione logistica territoriale delle risorse.

Inoltre, sarebbe altresì auspicabile che, nei corsi specializzati per la guida in mezzo al traffico, fossero impartiti agli allievi motociclisti anche i primi rudimenti di soccorso in caso ci si trovi per primi sul teatro dell'accaduto, in modo da poter trattare immediatamente dopo il trauma il motociclista in maniera appropriata.

Luigi Stella

\* Sullo schema proposto dalla NHTSA – People saving People, negli Stati Uniti.



**P**ARLARE di sicurezza stradale non può prescindere dalla definizione di un appropriato sistema di finanziamento, soprattutto in un'era in cui è stringente il vincolo del debito pubblico ed in cui si impone il principio della neutralità fiscale.

Un piano di Sicurezza stradale sostenibile, che coinvolga infrastrutture, ricerca, educazione e sensibilizzazione, nonché tutela delle vittime, è stato stimato in Italia a circa 1,5 miliardi, di cui solo il 10% è stato speso mediamente ogni anno negli ultimi cinque anni.

Sebbene siano stati finanziati infatti importanti progetti infrastrutturali sia in ambito italiano che europeo, il mantenimento ed il miglioramento del sistema stradale corrente, nonché una politica di sicurezza stradale, deve essere finanziato in maniera stabile e continuativa da fonti certe e giuridicamente definite.

Parlando di infrastrutture, i sistemi più moderni di finanziamento delle reti stradali hanno cercato di definire un meccanismo di attribuzione diretta delle fonti. In particolare, là dove la strada sia da intendersi come "servizio pubblico" (intesa principalmente come strutture locali e regionali) dovrà essere finanziata attraverso imposte ad attribuzione diretta (come le imposte sul carburante o la tassa di circolazione). Qualora invece la strada sia da intendersi come "utilizzo privato" (riferendosi quindi al sistema viario nazionale ed autostradale), il suo mantenimento dovrà essere finanziato dagli utilizzatori stessi.

La sicurezza stradale, tuttavia, non si esaurisce in una corretta e moderna gestione delle infrastrutture. Deve infatti comprendere un sistema giuridico appropriato, dei controlli certi e continui, un'efficiente politica di educazione e sensibilizzazione. A monte di tutto questo, ci deve essere una significativa attività di ricerca e sviluppo capace di individuare sempre modi più efficaci ed efficienti di ridurre la mortalità stradale.

Proprio perché attività più intangibili, il loro finanziamento richiede però una particolare attenzione, attraverso la definizione di canali di finanziamento certi che vadano al di là del diretto – ed a volte volatile – sostegno dello Stato. Altri paesi ci indicano alternative di successo<sup>1</sup>:

● **Fondo per la mobilità su strada.** Alcuni di questi fondi pongono la sicurezza stradale in cima alle loro priorità e attribuiscono quote fisse dei loro ricavi a spese non per infrastrutture.

L'esempio forse più significativo in questo ambito è quello della Nuova Zelanda. Questo paese ha un Fondo per la rete stradale dal 1953 (Transfund) che, dal 1996, viene gestito sulla base del princi-



## Finanziare la sicurezza stradale

### Ricerca di un modello di mobilità sostenibile

pio del "user pay" (paga chi usufruisce del servizio). Il Fondo viene finanziato da: 1)tassa sui carburanti, 2)tassa di circolazione, 3)utili delle reti autostradali e 4) tassa sul valore aggiunto.

Lo scopo del Fondo è quello di garantire "strade più efficienti e sicure" ed il 15%

circa dei suoi ricavi viene destinato alla sicurezza stradale. In particolare, 80% di questa seconda somma viene utilizzata per finanziare maggiori controlli sulle strade ed il restante viene destinato a campagne educative e di sensibilizzazione della sicurezza stradale.

Tipologia di strada	Fonte di finanziamento
Locale/urbano	Tassa di circolazione
Regionale	In parte: imposta sui carburanti In parte: pedaggi degli utilizzatori
Interurbana/ autostrada	pedaggi degli utilizzatori

Fonte: A. Zaragoza -European Union Road Federation- "Toward a Global Sustainable approach to Road Funding"- 1<sup>a</sup> European Road Congress- November 2004



**Tamara Haegi**  
Vice Presidente di FISICO

● **Imposta sulla patente di guida:** questo sistema è una fonte molto comune di finanziamento della sicurezza stradale negli USA, dove viene utilizzata per finanziare i servizi medici di emergenza o le campagne di educazione stradale.

● **Tassa sull'assicurazione di responsabilità civile:** la Finlandia, la Polonia, lo Stato di Victoria in Australia o la Provincia di Quebec in Canada finanziano progetti di sicurezza stradale attraverso un'imposta sui premi assicurativi. La motivazione di questo approccio è particolarmente interessante: un'imposta sull'assicurazione civile degli autoveicoli può infatti essere considerata una tassa sulla sicurezza degli utilizzatori della strada. I costi di assicurazione sono parametrati ai costi degli incidenti, per cui l'utilizzo di parte di questi premi per ridurre il numero e la gravità degli incidenti è giustificabile. Inoltre, il fatto che il premio assicurativo, e quindi la tassa, sia legato al comportamento dell'assicurato, creerà un incentivo a comportarsi meglio.

La Finlandia da circa 40 anni applica una tassa del 1% sui premi assicurativi (circa \$ 8 milioni nel 1998) per finanziare campagne educative e di sensibilizzazione. Lo Stato di Victoria ha incassato annualmente circa 2 milioni di AUD negli ultimi 6 anni, che sono stati destinati alla prevenzione, alle strutture sanitarie ed alla cura degli invalidi per incidenti stradali.

● In molti paesi, **l'impresa privata** ha finanziato campagne di sicurezza stradale. Le principali aree di intervento sono state l'educazione stradale, le campagne di sensibilizzazione ed i controlli. Esempi interessanti sono la sponsorizzazione in Inghilterra della educazione stradale nelle scuole (BP), la costruzione di "scuole del traffico" in Germania (Shell), le campagne promozionali contro la guida in stato di ebbrezza (UK, produttori di birre ed alcolici) o le campagne a favore del "guidatore designato" (UK - Portman Group).

<sup>1</sup> *Global Road Safety Partnership* - "Financing better road safety"



## UN GESTO SOLIDALE A COSTO ZERO!

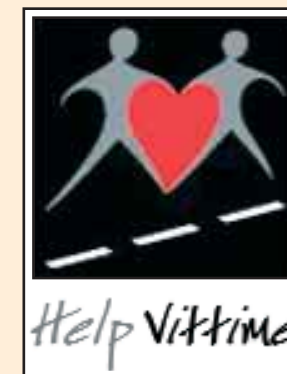
**DONA IL 5 PER MILLE E SOSTIENI FLG**

**98036140782**

(Scrivi questo numero sulla dichiarazione dei redditi)

Con la **dichiarazione dei redditi per l'anno 2005** per le **persone fisiche** sarà possibile destinare il **5 per mille dell'IRPEF, come l'8 per mille** destinato alle diverse confessioni religiose, alla **"FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS"**, Ente Morale Vittime della Strada.

Le due destinazioni d'imposta, **8 e 5 per mille, non sono un costo aggiuntivo** per il contribuente e **si possono cumulare**. Potrà, infatti, se lo vorrà, effettuarle entrambe.



Basterà, in fase di compilazione della **dichiarazione dei redditi**, (modelli: "modello integrativo CUD 2006"; "modello 730/1-bis redditi 2005"; "modello Unico persone fisiche 2006") apporre la propria firma a fianco dell'opzione A e **indicare il codice fiscale 98036140782** della "Fondazione Luigi Guccione Onlus".

Aiutando la "Fondazione Luigi Guccione Onlus" ([www.flg.it](http://www.flg.it)) si sosterranno iniziative sulla sicurezza stradale, oltre alle attività del Centro Nazionale Assistenza Vittime della Strada, **"HELP VITTIME"** (800 134 900), che offre accoglienza e assistenza psicologica e legale gratuita.

Entrerà, così, a far parte di un vasto schieramento di forze e persone impegnate a favore della sicurezza stradale.





# Occhio alla buca!

Un'associazione che **collabora attivamente con le istituzioni** segnalando i problemi

**D**IFFICILE presentare in poche righe, e forse anche in "sufficienti", un'idea che nasce dal cuore, da un'esigenza, e da una serie di pulsioni difficilmente indirizzabili. E dal dietro dei pantaloni...sollecitato oltremisura da scossoni non riconducibili a danze afrocubane ma bensì da sollecitazioni stradali spesso causa di esclamazioni indicibili e che ci fanno conoscere parti di noi che mai immaginavamo esistessero (se non nelle notti di luna piena e in particolari condizioni). L'idea di "fare qualcosa" è dunque legata a quelle emozioni non positive che tutti noi proviamo quando, a bordo dei nostri mezzi (due o quattro ruote), ci troviamo sbalzati dai nostri non più sicuri sedili, richiamati dai nostri pensieri ad una realtà in cui la parola "buca!" la fa da inospitale padrona e improvvisa e sollecita compagna. Già...le buche... Chi non ricorda Tognazzi nel film drammatico di Luciano Salce "Il Federale" ambientato in un'Italia allo

bando alla fine della guerra?! Il nostro, a bordo di moto e sidecar col suo prigioniero politico, percorre le strade disseminate di crateri, e lo ricordiamo coprire il rumore della moto con il tormentone "Buca!" e "Buca con acqua!" L'ironia della situazione filmica, si scontra, cinquant'anni dopo, con una realtà con cui dobbiamo fare i conti, giornalmente. Dopo aver ripreso in mano uno scooter dopo una pausa di una decina d'anni, il constatare la condizione delle strade romane ha sollecitato nel sottoscritto, oltre alla spina dorsale, un montante malumore e uno spirito certo non amichevole nei confronti di chi è (sarebbe) preposto alla cura e alla manutenzione del manto stradale. Sarà forse una causa col Comune (una caduta per una striscia di nafta lunga decine di metri) che si trascina da dieci anni...sarà una rabbia da scooterista che la pioggia non riesce a raffreddare, sarà il desiderio di "fare un dannato qualcosa"...fatto sta che insieme con gli amici Casimiro Corsi

ed Oscar Di Bari, due indignati idealisti come il sottoscritto, abbiamo deciso di passare "dalla protesta (sibillata ad ogni buca centrata dai nostri mezzi) alla proposta". L'idea è stata quella di creare un'Associazione senza fini di lucro. Cercare di condividere le nostre esperienze sulla strada e "collaborare attivamente" con chiunque avesse a che fare con questo problema: scuole, municipi, associazioni, motociclisti e scooteristi, automobilisti e pedoni... Segnalare quindi ma non solo: organizzare incontri e discussioni, anche nelle scuole, in un esercizio di pratica alla democrazia, là dove è coniugabile con partecipazione, non sempre facile da attuare. L'illusione è quella di far diminuire in maniera drastica il rischio "buche" (e affini) con cui hanno a che fare, a Roma, circa 600.000 mezzi su due ruote, con guardrail slabbrati e taglienti, illuminazione carente o addirittura assente...lavori mal eseguiti e poco controllati che si aggiungono alle quotidiane questioni stradali, non escludendo del resto i pedoni con marciapiedi rabberciati e pericolosi. Alle numerose domande se ne aggiunge un'altra: se è vero che scarseggiano i fondi per la manutenzione stradale, perché i pochi rimasti si spendono spesso "male"?! (vedasi le condizioni delle strade sottoposte ad infiniti rifacimenti, alle buche più e più volte ricoperte in un continuo andirivieni di macchine posa-asfalto, bitume posato probabilmente con scarsa predisposizione al ri-



**Massimo Mancini**  
Presidente di Buke'n'Bike  
Occhio alla buca

**Testimonianze fotografiche inserite on-line e messe a disposizione di tutti. Una forma di partecipazione democratica per risolvere i problemi.**



spetto nei confronti di chi quelle strade poi si ritrova a percorrerle). Nasce quindi "Buke'n'Bike Occhio alla Buca!", con il suo portale dinamico [www.bukenbike.it](http://www.bukenbike.it), su cui far convogliare le segnalazioni in maniera agile, cercando di illustrare quotidianamente, con l'aiuto di macchine fotografiche, telefonini o semplici segnalazioni, lo stato di salute delle nostre strade, e rendere disponibile agli Enti proprietari e Locali un monitoraggio in tempo reale sulle buche presenti sulle strade. Dopo le foto, segue la segnalazione ai Municipi con fax ed e-mail, con la "speranza" che il nostro forse irrazionale desiderio di "senso

di cittadinanza" possa essere adeguatamente accolto (forse non senza malizia) come "utile" per chi ci amministra. Purtroppo non sembra essere così, ma si va avanti e il riconoscimento avuto con l'adesione a Fisico e le parole di Giuseppe Guccione e degli amici che di FISICO fanno parte ci hanno confortato, e indicato che la strada è quella giusta. Forse il nostro "idealismo" può essere degno di miglior causa, ma solo il pensiero di poter contribuire a rendere la circolazione sulle nostre strade meno pericolosa, coinvolgendo chi dovrebbe essere più responsabile, rinfianca e corrobora il nostro entusiasmo. Un altro non meno impor-

tante obiettivo è anche sollecitare una maggiore attenzione sull'applicazione di una Legge vessatoria che punisce invece di tutelare i cittadini che hanno la sventura di avere a che fare con strade maltenute... Il danneggiato infatti, per vedere accolte le proprie pretese risarcitorie, oltre a dimostrare l'insidia nell'accezione comunemente conosciuta di pericolo "oggettivamente non visibile e soggettivamente non prevedibile", deve anche provare che "detta insidia si trovava sulla carreggiata da tempo sufficiente a rendere esigibile un intervento di messa in sicurezza della strada da parte dell'Ente proprietario." (Tribunale di For-



lì - sez. di Cesena, sentenza n. 304 del 30 agosto 2005 - Grazie all'Avv. Ciccarelli per la segnalazione, visibile insieme alle altre sentenze da lui prontamente segnalate sul nostro portale.) Ora se questo stato delle cose si può **completamente ribaltare** DIMOSTRANDO, come fa Buke'n'Bike con le sue testimonianze fotografiche inserite on-line e messe a disposizione di tutti, che l'eventuale causa del danno era a conoscenza dell'Ente proprietario e addirittura di dominio pubblico. Gli effetti in caso di causa possono essere facilmente immaginati. Ecco come diventa allora fondamentale, per la nostra sicurezza e per le Responsabilità finalmente dimostrabili,

una partecipazione diretta di tutti noi, dando forza e slancio alla nostra iniziativa. Concludo ricordando che l'Ente Proprietario della strada, informato dell'insidia (buche e affini), può essere formalmente diffidato ai sensi e per gli effetti dell'art 328 del C.P. - rifiuto di atti di ufficio, omissione - in modo che il "...destinatario della presente che indebitamente rifiuti un atto del suo ufficio che, per ragioni di sicurezza pubblica, deve essere compiuto senza ritardo potrà essere punito con la reclusione da 6 mesi a 2 anni. Subordinatamente la presente vale ai sensi e per gli effetti del comma 2 del summenzionato articolo, quale

espressa richiesta a compiere l'atto richiesto o a rispondere per esporre le ragioni del ritardo nel caso di mancato compimento entro 30 giorni dalla ricezione della richiesta con le conseguenti sanzioni, reclusione fino a un anno in caso di mancato compimento, salvo ogni diversa e più grave configurazione." (grazie all'Avv. Marinelli di European Consumer per la sollecita segnalazione). Ci si chiede di essere cittadini, e cittadini rivendichiamo di essere: partecipando attivamente, e non passivamente, alla vita delle nostre città. Non ci sono più alibi: ora basta poco. Che ognuno si assuma le proprie responsabilità.



# Alt alla strage stradale

Le enormi responsabilità degli enti proprietari e gestori ma anche di quanti potrebbero intervenire ma non lo fanno

**D**ATE un'occhiata alla foto qui sotto, e leggete con attenzione il commento riportato di fianco dal quotidiano che ne ha pubblicato di recente la notizia.

Si tratta innanzi tutto di uno scontro mortale contro un platano, come ne succedono tanti, soprattutto nella nostra Provincia di Ferrara e nella nostra Regione, l'Emilia Romagna, anche alla guida di auto "moderne", di quelle, per intenderci, con air-bag, piantoni rinforzati, barre antintrusione e, il tutto, edulcorato con 4 o 5 stelle di benemerita Euro Ncap alle prove di crash-test europee.

Si diceva ne succedono tanti di questi incidenti, contro alberi piantati agli inizi del secolo scorso e cresciuti ai lati delle nostre strade quando avevano tutt'altra funzione e non erano un pericolo di morte per le persone. In questi anni, pur-

troppo, questi pericolosi ostacoli, di fronte ai quali nulla possono le tecnologie passive applicate ai mezzi di trasporto di cui si diceva prima, anziché diminuire, sono aumentati grazie all'irresponsabilità, alla superficialità e alla impunità di cui godono in Italia i proprietari, i gestori e i costruttori di strade. Sono a u m e n t a t i perchè agli alberi sono stati aggiunti i pali della luce, le

strutture in ferro portanti che sorreggono le insegne e la segnaletica stradale, costruzioni e manufatti che arrivano a volte sino ai bordi delle strade: tutti rigorosamente privi di protezione. E nonostante il nuovo Codice della Strada e relativo Regolamento di esecuzione, ne contemplino in modo preciso le disposizioni per prevenire ed evitare, appunto, incidenti e soprattutto incidenti mortali. Ormai da tempo, per questa ragione, non li indichiamo più nelle nostre rilevazioni e comu-

nicati alla stampa, come "incidenti", i casi come quello della foto. Ma li chiamiamo con il loro vero nome: OMICIDI stradali. Augurandoci anche che qualcuno, sentendosi offeso e colpito nell'...io (cosa comunque rarissima in Italia), trovi il coraggio di querelarci. Dall'inizio d'anno, su 11 incidenti stradali mortali registrati nella nostra Provincia di Ferrara alla data del 21 Febbraio, ben 7, a nostro parere, si meritano appieno questa definizione: OMICIDI.

Lo scorso anno, 2005, che pure è stato un anno benigno (si fa per dire) sul fronte della mortalità, grazie alla determinazione e all'impegno profuso su questo grande problema per la nostra Provincia, dall'ex Prefetto di Ferrara, si sono registrati ben 14 decessi in meno rispetto al 2004. Ebbene, i decessi classificati come OMICIDI, sono stati ben 27 su un totale di 68 morti!!!

Dati semplicemente allucinanti! Il Vescovo di Ferrara e Comacchio, al quale il Resto del Carlino di Ferrara, il principale quotidiano del territorio e della Regione, ha dedicato la prima pagina dell'edizione di Venerdì 6 Gennaio 2006, ha dichiarato: <<Le strade sono come cimiteri>>. E in particolare per alcune tratte che attraversano la nostra Provincia, come la tristemente nota SS 309 Romea (di cui accludiamo una foto recente, per la quale, dato lo stato pietoso in cui è ridotto questa che è ritenuta una delle 5 arterie più percorse e sinistrate d'Italia, è indicato un limite di velocità che assume un significato offensivo, ancor prima che ridicolo. Perchè cerca di preservare con un cartello le enormi responsabilità soprattutto penali dell'Ente proprietario-gestore ma anche di quanti po-



Luigi A. Ciannilli  
Presidente Comitato per la  
Sicurezza Stradale "F. Paglierini"

**Il vescovo di Ferrara e Comacchio dice: "La Romea è una trappola che inghiotte chi a Roma mai più arriverà" ed aggiunge: "Le strade sono come cimiteri".**

trebbero, in "democrazia", autorevolmente intervenire, ma lo fanno solo a parole. Per far prendere un po' d'aria ai denti e "sporcare" pagine di giornali), ha aggiunto nel suo sfogo: <<La Romea è una trappola che inghiotte chi a Roma mai più arriverà>>.

Cos'altro aggiungere a tanta autorevole denuncia (di cui allegiamo la pagina)?

Eppure non poco è stato fatto in particolare in questi ultimi 5 anni ma, evidentemente, ancora non basta.

Sono infatti tantissimi i ritardi e le trascuratezze e le sottovalutazioni del problema ereditate dal passato. E, tra queste, predomina ancora l'assenza di informazioni e comunicazioni sulla reale portata e dimensione del fenomeno che provoca il più alto ed assurdo

numero di morti in Italia tra persone perfettamente ...sane. E gettando nella disperazione un numero incalcolabile di famiglie. Una disinformazione forse voluta per coprire le grandi omissioni e i grandi ritardi accumulati nel passato, mentre le dimensioni e le esigenze di spostamento e locomozione della "famiglia" evolvevano e aumentavano.

Facciamo proprio l'esempio su "crash-test" e sulla falsa sicurezza e tranquillità che infondono le pubblicità quando sostengono che quel determinato modello di auto ha superato "brillantemente" la prova di "crash" conquistando "x" stelle e la definizione di "ottimo", "buono", oppure "sufficiente" o "scarso".

In quanti, utenti stradali e non, sanno effettivamente a che velocità di spinta viene sottoposto un veicolo nella prova di crash-test verso un ostacolo fisso? Pochissimi o, addirittura, nessuno, esclusi gli addetti ai lavori. L'auto più sofisticata in Europa viene sottoposta a prove che non superano i 70 K/h!!! Eppure in quanti sono convinti che a qualsiasi velocità, in un'auto moderna e con la defini-

zione di "ottimo" o "buono" ad una prova di "crash", ritengono di poter affrontare e difendersi di fronte a qualsiasi ostacolo?

Per avere d'altronde una riprova personale, non in laboratorio ma nella realtà, qualcuno provi, a occhi chiusi, solo camminando, senza neppure correre, a sbattere contro lo spigolo di un muro o il palo di sostegno di un cartello stradale "sbadatamente" posto su di un marciapiedi. E si renderà perfettamente conto della portata.

Allora, se da noi ci sono strade come quelle nelle foto accluse e non si è in grado di rimediare in pochi anni ai ritardi messi insieme in più di mezzo secolo, per lo meno si vuole dare corretta e asfissiante informazione, per la sua ripetitività, agli utenti e a tutti i residenti sui reali pericoli e insidie di cui

siamo circondati? Sulla sicurezza e i rischi sulle strade si parla ..."una-tantum". Sono allora forse stupidi e spreconi, per fare un altro esempio, i produttori e gestori di telefonia che per lasciare una traccia duratura e "incancellabile" dei propri prodotti e iniziative nei consumatori ribadiscono, attraverso la pubblicità, un messaggio non ...una\_tantum, bensì, "una-spissum", in ogni ora del giorno e della notte?

Con riferimento specifico, poi, alla citata e tristemente nota SS 309 Romea, soprattutto per la parte che attraversa l'Emilia Romagna, la Regione che si auto-definisce meglio governata in Italia, è molto pretendere non essere presi in giro con cartelli anacronistici se non addirittura assurdi e trovare o le risorse per sistemarla o la forza, il coraggio di decretarne la provvisoria ...chiusura al traffico? Pur con tutte le immaginabili conseguenze che un simile provvedimento provocherebbe? Finchè non sarà decentemente sistemata?

Insomma la si vuole smettere di fingere di curare un tumore grave, gravissimo con l'aspirina?



## 5 PER MILLE: UNA FIRMA PER F.I.S.I.C.O. SOSTIENICI A COSTO ZERO!

Interventi importanti sono stati previsti per le organizzazioni non lucrative di utilità sociale (ONLUS) che come FISICO sono impegnate in progetti umani e sociali nel campo dell'educazione alla legalità e della sicurezza stradale; ente che promuove lo sviluppo di un progetto che ha come obiettivo quello di contrastare il grave fenomeno dell'incidentalità stradale.



Con la **dichiarazione dei redditi per l'anno 2005** per le **persone fisiche** sarà possibile destinare il **5 per mille** dell'IRPEF, come l'**8 per mille** destinato alle diverse confessioni religiose, a F.I.S.I.C.O., Fondazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione Onlus.

Le due destinazioni d'imposta, **8 e 5 per mille, non sono un costo aggiuntivo** per il contribuente e **si possono cumulare**. Potrà, infatti, se lo vorrà, effettuare entrambe.

Basterà, in fase di compilazione della dichiarazione dei redditi, (modelli: "modello integrativo CUD 2006"; "modello 730/1-bis redditi 2005"; "modello Unico persone fisiche 2006")

**APPORRE LA PROPRIA FIRMA A FIANCO DELL'OPZIONE "A" E INDICARE IL CODICE FISCALE 07939491002 DELLA FONDAZIONE ITALIANA PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE ONLUS.** ([www.fondazionefisico.it](http://www.fondazionefisico.it)).



Aiutando F.I.S.I.C.O. **sosterrà le attività a favore della sicurezza stradale**, delle oltre 30 organizzazioni di utenza debole aderenti.

Sono previste anche agevolazioni fiscali per i contribuenti che dispongono erogazioni liberali in favore di ONLUS; è da sottolineare innanzitutto la possibilità della deducibilità fiscale: il contribuente dedurrà le erogazioni liberali in danaro o natura a favore di ONLUS effettuate a decorrere dal 17 marzo 2005.

La deducibilità consente con il vigente regime di tassazione un risparmio fiscale maggiore sulla base dei moltiplicatori che scaturiscono dalla determinazione della no-tax area; in alternativa il contribuente potrà usufruire delle detrazioni d'imposta del 19% fino a un massimo di 2.065,83 euro.

Interventi importanti che fanno sperare in una maggiore attenzione degli organi di governo verso le organizzazioni che perseguono scopi di natura sociale.

**Sergio Di Santo**  
Dottore Commercialista



# Salvarsi dal traffico

**Governo, regole, soluzioni e tecnologie per una mobilità urbana di qualità**

**L**eopoldo Montanari, Andrea Zara e Simone Gragnani, autori del libro "Salvarsi dal Traffico", appena pubblicato nella collana de Il Sole 24 ORE Trasporti (Il Sole 24 ORE S.p.A.), propongono, attraverso una rilettura di quanto è stato realizzato in Europa e in Italia, un percorso di riflessione con l'intento di fornire spunti e idee per migliorare la mobilità urbana e di conseguenza la qualità della vita del cittadino; un cittadino che passa quasi due mesi all'anno nel traffico, generato dall'elevato numero di vetture nelle città (in Italia quasi ottocento veicoli ogni mille abitanti). Occorre adottare politiche di mobilità coraggiose che contemplino programmi di lungo respiro supportati da una strategia interdisciplinare, che integri i principi dell'urbanistica, dell'ingegneria dei trasporti, della scienza ambientale, della sociologia, dell'etica e dell'economia, per contenere i drammatici impatti del traffico sulla salute pubblica e sull'estetica delle città.

La tecnologia offre straordinarie opportunità per il rafforzamento delle capacità di



governo e di regolazione del traffico e della mobilità e per fornire un'informazione utile al cittadino, ma solo la visione e l'azione programmatica degli amministratori nazionali e locali può dare organicità alle soluzioni tecniche.

Un'ambiziosa e moderna politica della mobilità non può prescindere da una nuova visione in materia di etica, sicurezza, ambiente e salute pubblica.

Il libro vuol fornire un contributo di idee alla cultura, al governo, alla regolazione e agli sviluppi tecnologici della mobilità, a partire da una rilettura critica di quanto già realizzato in Europa ed in Italia.

Se ne è parlato Mercoledì 1 Marzo 2006 alle ore 17.30 alla Camera dei Deputati nella Sala delle Colonne (Via Poli, 19 Roma).

Alla presentazione del libro è seguita una Tavola rotonda sul tema "Salvarsi dal traffico: utopia o politica possibile?" coordinata da Chicco Testa (Presidente Roma Metropolitana), alla quale hanno partecipato Giorgio Pasetto (Parlamentare Margherita, DL - L'Ulivo), Giuseppe Pericu (Sindaco di Genova), Marco Spinedi (Consigliere ItaliaMondo ed Esperto di Economia e Politica dei Trasporti), Walter Tocci (Parlamentare Democratici di Sinistra - L'Ulivo).

La conclusione della tavola rotonda è stata affidata a Enrico Letta (Parlamentare Europeo, Responsabile Economico Margherita DL).

ne di Roma, dove ha ricoperto numerose cariche tra cui quella di Direttore Generale. Svolge docenze in materia di servizi pubblici locali.

#### Simone Gragnani

Inizia il proprio percorso professionale nel 1997 come economista dei trasporti nel Centro studi di Federtrasporti-Confindustria, occupandosi in particolare di trasporto collettivo e partecipando a diverse pubblicazioni, tra le quali TPL 2000, monitoraggio sul settore. Nel 2003 entra in T BRIDGE dove inizia l'attività di consulente nel settore Trasporti. Nel 2005 partecipa come socio alla fondazione di LeM dove svolge l'attività di consulente e dirige il portale clickmobility.it.

#### Leopoldo Montanari

Avvia nel 1990 una lunga collaborazione con METIS Management Consulting e partecipa a importanti progetti di innovazione nel Trasporto collettivo in Italia e all'estero. Nel 1999 è consulente del Ministero dei Trasporti, come esperto di contratti di servizio. A inizi 2000 è socio fondatore di CLICKMOBILITY, società che crea l'omonimo portale web di informazione sulla mobilità, e di T BRIDGE, oggi tra le più grandi società di consulenza e IT italiane. Dal 2005 è Presidente di LeM, società dedicata all'innovazione e allo sviluppo tecnologico nella mobilità. È autore di numerose pubblicazioni, tra cui il libro "Il Trasporto pubblico italiano come business", della Collana Studi Il Sole 24 Ore (2000, insieme ad A. Zara).

#### NOTA SUGLI AUTORI



Da sinistra: Gragnani, Zara, Montanari

#### Andrea Zara

Cresce professionalmente nella consulenza di direzione, grazie all'esperienza sviluppata in METIS, con cui partecipa ai principali progetti di innovazione della mobilità urbana in Italia; nel

1998 è responsabile della Sede di Roma. In quel periodo è consulente del Ministero della Funzione Pubblica per l'innovazione nella pubblica amministrazione. Nel 2000 entra nella STA Spa, l'Agenzia per la Mobilità del Comu-

## ALCUNI DATI DURANTE LA PRESENTAZIONE DEL VOLUME "SALVARSI DAL TRAFFICO"

\* **La terra invasa dalle auto**  
600.000.000 di auto nel mondo, più che raddoppiate rispetto agli anni '70.

\* Tra 15/20 anni almeno altre 250.000.000 di auto cinesi.

\* **Italia da primato**  
Dal 1995 al 2001 il tasso di motorizzazione mondiale è cresciuto dell'11%.

\* L'Italia ha il tasso più elevato al mondo (incluso i ciclomotori).

\* **Manca il ferro**  
Berlino: più di 3.500 km di rete.  
Vienna: 1.800.  
Parigi e Francoforte: più di 1.500.  
Italia: nessuna città raggiunge i 400.  
Madrid: 100 nuovi km di rete metropolitana realizzati in 9 anni.

\* **Le emissioni si riducono...**

\* Dal 1990 al 2001 le emissioni nei 25 paesi UE si sono ridotte tra il 24% ed il 35%, a fronte di un aumento di mobilità del 20%.

\* In Italia dal 1985 al 2002 le emissioni di biossido d'azoto, di composti volatili non metanici, di PM10 si sono ridotte del 16%, 8% e 17%...

... ma cresce il biossido di carbonio.

\* **Trasporto collettivo da rilanciare**  
Il trasporto collettivo consuma 2,2 volte meno energia...  
...e costa 1,6 volte meno alla collettività rispetto al traffico privato.



La Sala delle Colonne alla Camera dei Deputati durante la presentazione del volume

\* **Spazio urbano da valorizzare**  
Un'auto in movimento occupa una superficie stradale per passeggero 20 volte superiore a quella di un bus

Un ciclomotore ha un costo esterno a km-persona pari a 17,3 centesimi  
...il doppio di un'auto (8,3)  
...6 volte più di un bus (2,9)

\* **Regolare il traffico: paga...**  
Zona a traffico limitato a Roma:  
-18% traffico in ingresso  
+3% di velocità commerciale  
+10% di velocità commerciale del mezzo pubblico

\* **Un problema di salute pubblica**  
\* Il livello di inquinamento nelle città resta elevatissimo.  
\* L'UE stima 100.000 morti premature per inquinamento, di cui buona parte a causa dell'inquinamento da traffico.

\* **Congestion charging scheme a Londra**  
-33% di veicoli in accesso  
+ 14.000 utenti del trasporto pubblico.  
+ 90 milioni di sterline.  
+ consenso per il sindaco Livingstone.  
+ "tasse" su cittadini delle periferie.

## NO DRINK GRATIS PARTY



**Un lavoro socialmente utile: promuovere il Guidatore Designato**

**Hai tra i 25 e i 30 anni?  
Vuoi costruirti un'opportunità di lavoro?  
Vivi in un capoluogo di provincia?**

**Invia il tuo curriculum vitae a:  
govaniguide@gmail.com  
Telefona al 393.7151290**

**Fondazione Luigi Guccione Onlus Viale Ostiense, 131/L Roma**





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

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

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

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

Bisogna portare in tutte le province italiane l'**Accordo volontario per l'Istituzione del guidatore designato**.

Per far divenire "abitudine" e buona pratica la responsabilità di quanti operano nel settore dell'intrattenimento e della somministrazione di bevande alcoliche.

Servono anche incentivi economici per favorire, far emergere e crescere i casi di **"buoni comportamenti"** tra gli imprenditori dell'intrattenimento e penalizzare i "furbi".

Si tratta di creare un vero e proprio marchio etico, un **"bollino blu"** per i locali **"virtuosi"** e degli incentivi economici per sviluppare la pratica del guidatore designato. **Incentivi per i proprietari dei locali e incentivi per i frequentatori anch'essi "virtuosi"**.



# UN SOFFIO PER LA VITA

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

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

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



Sostieni e partecipa a **STOP-CRASH**. Per una guida socialmente responsabile. Con l'etilotest Soffia e Sai.

Basta un "soffio" per sapere se hai superato il tasso alcolemico nel sangue.

**Non metterti alla guida se sei positivo.** Ne va della tua e dell'altrui vita e puoi anche dire addio alla patente.

Soffia e Sai sostiene le campagne sociali della Fondazione Luigi Guccione.

## PER UNA GUIDA SOCIALMENTE RESPONSABILE