

Ultra Via

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

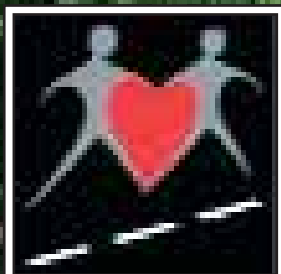


SICURPUZZLE

Al via la **Prima Settimana Mondiale per la sicurezza stradale** promossa dall'**ONU dal 23 al 29 aprile**
Come ricomporre i pezzi di un puzzle impazzito?



ASSISTENZA LEGALE, MEDICO LEGALE, PSICOLOGICA GRATUITA



Help Vittime

CHIAMATA GRATUITA
NUMERO VERDE
800.734.900

IN COLLABORAZIONE CON



FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS



FLG

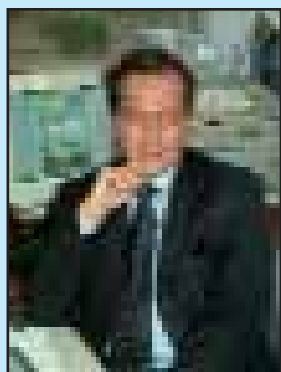
ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA

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

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

UN'OCCASIONE STORICA

“È ORA DI DECIDERE ED AGIRE”



Giuseppe Guccione
Presidente FLG

Cell. 339.8708793
giuseppe.guccione@yahoo.it

“
È ora di decidere
ed agire. Subito
una proposta di
legge per l'istitu-
zione di un'A-
genzia Naziona-
le per la Sicurezza
Stradale e per
l'assistenza alle
vittime della
strada, insieme.
”

“È ora di decidere ed agire”, è il monito del Capo dello Stato per il tragico fenomeno delle morti sul lavoro. Anche per quelle della strada è giunto il momento di decidere e di agire! Avevamo confidato nell'appuntamento del vertice di Caserta (Governo e segretari di Partito) nel gennaio 2007: un momento importante di rilancio dell'azione del Governo che nei primi 8 mesi aveva lasciato delusione e scoraggiamento tra quanti si attendevano un dimezzamento dei morti entro il 2010 come ci chiede anche l'Unione Europea.

E da Caserta non è uscito nessun impegno concreto da portare “in dote” da parte dell'Italia alla Settimana Mondiale per la sicurezza stradale (promossa da ONUCE e WHO per i giorni 23/29 aprile 2007).

E in vista di quell'importante appuntamento presentiamo una **proposta di legge per l'istituzione di un'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Stradale e per l'assistenza alle vittime della strada**, insieme. E la presentiamo all'interno del “numero zero” della rivista **RISCHIO ZERO** che costruiamo grazie al contributo di oltre 30 persone del mondo della ricerca, dell'università, dell'impresa e della società civile che operano nel grande segmento della sicurezza della strada, della mobilità e dei trasporti.

E lo faremo il **24 aprile 2007 alla Camera dei Deputati** invitando tutti i Gruppi parlamentari ed il Governo.

Se tutti riscontriamo dei ritardi seri nei predisporre piani e progetti efficaci – con impegno programmatico che duri nel tempo – contro la strage stradale, le ragioni sono del tutto evidenti. Innanzitutto non si riscontra ancora una consapevolezza adeguata tra quanti hanno responsabilità di governo, nazionale o locale. Un esempio recente dato alla Consulta Nazionale per la sicurezza stradale e ripreso dal Sole 24 Ore: solo **10 Regioni su 20 hanno avviato progetti per la sicurezza stradale** – dopo l'approvazione del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale del 1999 - e di queste **meno della metà avevano superato il 50% della realizzazione degli interventi**. Se andiamo a vedere ciò che hanno fatto Province e Comuni la situazione non migliora. Ecco perché il Sistema Paese è indietro nell'affrontare il “cancro” dell'insicurezza stradale che sarebbe curabile avendo le “medicine” giuste per farlo. E non sarebbe solo utile per far diminuire un fiume di dolore inesauribile e la perdita di tante competenze e di tanto futuro per il Paese (molte sono infatti le vittime

giovani!).

Ma potrebbe divenire anche una vera e propria opportunità:

- **per il Bilancio della spesa pubblica allargata**: si dilapidano infatti ogni anno oltre 35.000 milioni di euro, quasi una legge finanziaria pesante. E la diminuzione di morti e feriti sulle strade può farci risparmiare oltre 15.000 milioni di Euro.

- **per l'economia italiana**: la manutenzione programmata delle strade va vista non solo come obiettivo di contenimento dell'incidentalità ma anche come grande opportunità di sviluppo economico.

Occorre un cambio di passo. Questo può e deve farlo il Governo nazionale chiamando tutta la Comunità pubblica ad un'azione incisiva e duratura nel tempo. Solo così si può cercare di riuscire nell'impresa difficile ma **irrinunciabile** della **lotta al “flagello” stradale** (come con efficacia lo ha definito Chirac).

E l'istituzione di un organo di governance tecnico e uno politico - Agenzia Nazionale e Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega alla sicurezza stradale - **diviene oggi un atto politico di primaria importanza.**

Proprio oggi che il Governo ha varato l'Atto di Indirizzo per il governo della Sicurezza Stradale. Questa è un'occasione simbolica e storica – perché coincide con la Prima Settimana Mondiale per la Sicurezza Stradale promossa dall'ONU – che non possiamo perdere. Per questo abbiamo chiesto ai Gruppi parlamentari della Camera dei Deputati di portare in discussione il DDL Bianchi (Atto di indirizzo per la sicurezza stradale della Presidenza del Consiglio) in uno dei giorni della Settimana Mondiale (23/29 aprile 2007).

Il Presidente del Gruppo dell'Ulivo, Dario Franceschini, ha posto la questione in seno alla riunione della Conferenza dei Presidenti dei Gruppi e di questo lo ringraziamo. Abbiamo chiesto agli altri Presidenti dei Gruppi, di maggioranza ed opposizione, di accogliere questa richiesta bipartisan e di aprire una discussione in Aula.

Al Presidente della Camera dei Deputati, Fausto Bertinotti, abbiamo chiesto di creare le condizioni perché ciò avvenga.

Ci piace pensare che possa essere di buon auspicio **ché ci sia davvero il cambio di passo**, che in molti chiedono, **nella lotta alla violenza stradale.**



DIRETTO DA
Giuseppe Guccione

DIRETTORE RESPONSABILE
Angela Betti

COORDINAMENTO DI REDAZIONE
Stefano Giovinazzo

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

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

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

SOMMARIO

6 **Codice della Strada**

Allo studio nuove norme varate
dal Consiglio dei Ministri



9 **Caro Presidente...**

La mancata intervista
a Romano Prodi



Perché **l'AltraVia**

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

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

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

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

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

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

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

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

Chiediamo solo di far seguire alle parole i fatti.

13

L'ONU ci prova

Obiettivi, azioni
e alcune iniziative in Italia



19

Il nostro impegno per la sicurezza

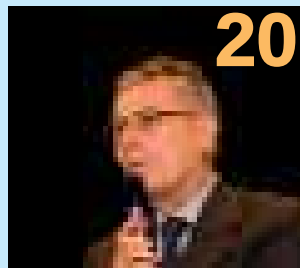
Intervista al Sindaco di Napoli



20

Più trasporto pubblico

Intervista al Presidente di ASSTRA,
Marcello Panettoni





Anche l'Altra Via
aderisce alla
Carta Europea della
Sicurezza Stradale

DIZIONARIO DELLA SICUREZZA STRADALE

Dizionario della sicurezza stradale. 10 punti per un programma di governo. All'interno 74

schede tematiche dalla A (alcohol) 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" "cespiti" (in termini di contenuti) per proporre o produrre azioni di contrasto all'incidentalità stradale.

Fondazione Luigi Guccione
Editrice. Novembre 2005
Euro 12,00

LE STRADE MALTENUTE
Libro Bianco 2005

Il Libro Bianco nasce a causa della indifferenza delle istituzioni e in particolare del Governo sulle tematiche della sicurezza delle strade nonostante le molte sollecitazioni degli estensori in varie sedi e in diverse forme di intervento.



"Convivo" con Ponzio Pilato

Se la matematica non è un'opinione, "2,60" più "2,60" fa "5,20". Sì, esattamente cinque e venti!

Questa è la larghezza minima, cinque metri e venti, che occorre a due veicoli, entrambi di grosse dimensioni, ma assolutamente regolamentari (vedi art.61/4 del Codice della strada) quando essi s'incrociano, percorrendo la medesima strada.

Anzi, dato che tale misura (due metri e sessanta di lar-

ghezza ciascuno) non tiene conto delle sporgenze per i retrovisori, se ne deduce che, in realtà, la larghezza della strada, sulla quale farli transitare, dovrà necessariamente essere ancora più larga.

Inoltre, va considerato che, tra i due "bisonti", uno spazio laterale di sicurezza dovrà pur esserci!

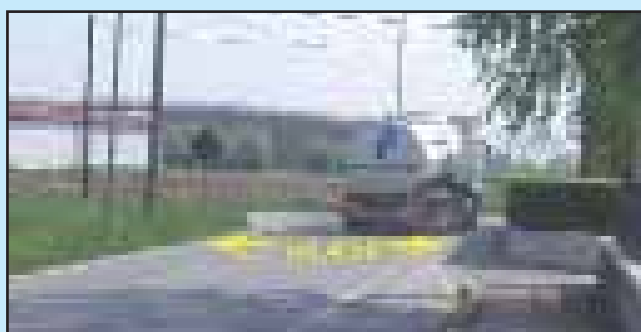
Eppure, vi sono casi in cui essi vengono fatti transitare liberamente, pur disponendo (a tratti) di una carreggiata larga

non più di quattro metri e cinquanta, come, per esempio, è la "Provinciale n. 30" di Vicenza (che poi si unisce a quella di Padova).

Vi si circola senza alcuna limitazione per il traffico pesante, né avendo adottato degli opportuni sensi unici alternati, ma solo facendo ampio affidamento ai miracoli...

Tanto, i guai poi sono di chi li vive, mica di chi, in "alto", ha il dovere di prevenirli!

L.Francesco Memoli



Anche gli antichi usavano i cartelli

Pare che già i Vichinghi, intorno all'anno mille, usavano i cartelli stradali. Lo ha dedotto uno studioso danese, Langberg, analizzando una grossa lastra di pietra rinvenuta, qualche decennio fa, su di una strada che attraversava, nei pressi, un pericoloso corso d'acqua. La lastra recava scolpito un volto umano dall'espressione atterrita, segno evidente, per lo studioso, che si trattava di un antico segnale di pericolo.

Dato che, nella zona, furono rinvenute anche

tre croci (risalenti ad epoche diverse), per Langberg, le stesse indicavano presumibilmente altrettanti incidenti stradali ivi verificatisi. Pare inoltre che, nel 1635, agli incroci di alcune strade dell'Inghilterra, furono installati dei pali recanti una mano, che poteva essere destra o sinistra secondo la giusta direzione da indicare ad un traffico fatto, come possiamo immaginare, prevalentemente da carriaggi e viandanti.

L.Francesco Memoli

Codice della strada: allo studio nuove norme

Il Consiglio dei Ministri vara un disegno di legge

L'Atto di indirizzo del Consiglio dei Ministri è una giusta soluzione. La sicurezza stradale deve divenire oggetto di azione coordinata dei Ministeri che dovrebbero occuparsene. Il coordinamento deve stare "in mano" al Presidente del Consiglio (tramite un sottosegretario alla Presidenza) che coordina – politicamente – le "azioni" e le "misure" dell'Atto di Indirizzo. Non può essere un singolo Ministero a svolgere la funzione di coordinamento. Non avrebbe forza ed "autorevolezza".

L'organo di *governance* tecnico (Agenzia Nazionale per la sicurezza stradale) deve essere allocato sempre presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e deve contenere obblighi precisi e vincolanti anche in ordine alle responsabilità degli enti gestori delle strade per la messa in sicurezza e manutenzione delle strade stesse (estromissione dell'ente che non mantiene l'infrastruttura fino ad arrivare al sussidio da parte di terzi). Lo stesso organo di *governance*

deve contenere politiche responsabili e riparatrici per le vittime della strada (colpa responsabile finora dello Stato): istituzione di un **Centro nazionale per le Vittime della strada** e articolazione nei territori d'intesa con Enti Locali.

ALCUNE CONSIDERAZIONI SINTETICHE.

Azioni Strutturali

(azioni proposte e priorità che possono essere avviate contemporaneamente)

1. Creazione struttura Tecnica nazionale... (per la quale proponiamo DDL); **rafforzamento ruolo e funzioni della Consulta nazionale** per la sicurezza stradale prevista per legge...; **Educazione stradale nelle scuole** (DM D'Onofrio e

Commissione Brocca del 1993 sono una buona base); **Convocazione di una conferenza sociosanitaria** (la proposta è ferma al Ministero della Salute);

2. Aggiornamento del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale...; **Norma approvvigionamento finanziario certo...**; **3° programma di azione; Riforma codice della strada prevista dall'Art 17 del DDL Nicolais...**; **3. Informazione e sensibilizzazione...**; **Formazione tecnici...**; **Formazione utenti**;

Misure Rapide

1. Revisione PAP e Codice della strada (alcolemia neo patentati – 18/21 anni - e autisti professionali: 0 g/litro; sanzioni comportamenti a rischio: (passaggio con semaforo rosso, guida ubriaco, supera-

somministrazione bevande alcoliche incentivando **il Guidatore Designato. Informazione...** (sistema radiotelevisivo pubblico/privato impegnato in campagne stabili in orari definiti "commercialmente alti" così come nella programmazione di intrattenimento e di dibattito (Porta a Porta, Report, Ballarò, Matrix...). Prevedere anche giochi a premi con domande sulla sicurezza stradale.

2. Costruzione rete nazionale e locale centri monitoraggio; messa in sicurezza 12 strade statali più pericolose; lavoro e sicurezza stradale: concertazione con sindacati, datori di lavoro e INAIL di una piano operativo nel triennio prossimo che preveda azioni di incentivazione (per le imprese e per le persone). **Consulta**

Nazionale sicurezza stradale eletta per legge e dotata di personale e risorse finanziarie per funzionare.

Progetti pilota: quote dedicate a privato sociale per progetti finalizzati a tutela utenza debole. Nel campo socio-sanitario vanno pensate azioni nel primo soccorso ed emergenza, nella riabilita-

zione, assistenza vittime (**Istituzione immediata del Centro Nazionale Assistenza vittime della strada:** centrale attiva h/24 con numero verde coinvolgendo le organizzazioni di volontariato delle vittime).

3. Sicurezza due ruote e progetto città. Pedoni, ciclisti e bambini: costruire azioni specifiche. (inasprimento pene: confisca veicolo e ritiro patente, ai recidivi, a vita!). Azioni di incentivo per le Amministrazioni locali per sviluppo aree sicure per pedoni e ciclisti. Per motociclisti arrivare in tempi rapidi all'**omologa del guard rail salvamotociclisti** (accordo esistente tra produttori – ACAI e organizzazioni civili, FLG,



L'ESITO DEVASTANTE DEGLI INCIDENTI STRADALI

mento limiti in incidenti gravi): confisca veicolo e ritiro patente). **Azione immediata: almeno 5 milioni di controlli del tasso alcolemico** all'anno sulle strade nel prossimo biennio. Liberare risorse delle polizie nazionali e locali ("svuotare" gli uffici: la stradale lo dice il termine stesso deve stare in strada!) e destinando incentivi dai proventi delle multe ai Comandi che riescono anche con la loro azione a diminuire incidenti e morti nel loro territorio. **Modifica art. 208 CDS: trasformazione destinazione sanzioni in imposta di scopo** (vincolante) non solo per la manutenzione delle strade...

Involgere Locali di intrattenimento e

FISICO, Associazione Motociclisti Incolumi, Coordinamento Motociclisti, Federmotoscouter: Concertare azione di **messa in sicurezza percorsi casa-scuola**: progetti Ministero Istruzione/ privati/privato sociale (incentivazione a chi investe) e **costruzione Parchi Educazione Stradale per bambini (5/12 anni)**.

4. Formazione... Master... Riqualificazione esami per patente partendo da una forte

riqualificazione del personale delle auto-scuole: presenza psicologo, test e ore pratica. **Guida accompagnata primo esame a 16 anni**, 2 anni di guida con genitore a fianco e poi secondo esame definitivo per patente.

Da 18 a 21 anni guida di veicoli con potenza non superiore a 50/60 CV. Quadriciclo a motore possibilmente revoca omologazione in subordine patente a

16 anni.

5. Giustizia. Introdurre nel codice di procedura penale, nel caso di incidenti gravi, il dolo eventuale. **Prevedibilità dell'evento**: non potevo non sapere che passare con il rosso, guidare ubriachi o a forte velocità tale da provocare incidenti gravi si sarebbero arrecati danni ed offese irreparabili.

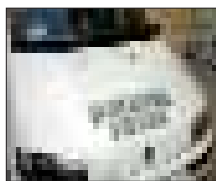
g.g.

LE PROPOSTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Approvate dal Governo il 16 marzo scorso

Il Consiglio dei Ministri ha predisposto un Disegno di Legge che andrà presto in discussione in Parlamento che prevede diverse novità per contrastare il fenomeno degli incidenti stradali.

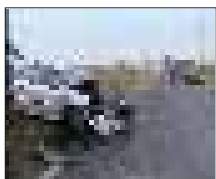
NEOPATENTATI



Potranno guidare solo veicoli di piccola e media cilindrata al di sotto dei 60 Kw/h.

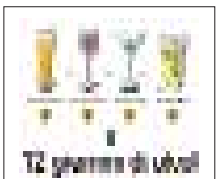
Nelle intenzioni del Governo, limitare l'uso di auto potenti per i più giovani.

STRADE PERICOLOSE



Da mettere in sicurezza le dodici strade più pericolose d'Italia. Dalla Pontebbana alla Romea, dalla Strada Statale 106 Jonica alla Pontina nel Lazio.

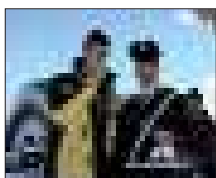
ALCOL E GUIDA



Inasprimento di sanzioni e pene per chi guida in stato di ubriachezza o dopo aver assunto sostanze psicotrope:

- multe fino a 24.000 euro
- sospensione della patente di guida fino a 2 anni e revoca in caso di più violazioni nel biennio
- fermo del veicolo fino a 180 giorni.

GUIDATORE DESIGNATO



La persona che si impegna a non bere durante la serata e a portare a casa gli amici che avendo bevuto rischiano di non tornare a casa sani e salvi.

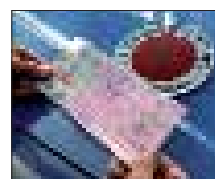
CONTROLLI

Passeranno dagli attuali 300 mila ad 1 milione nel corso dell'anno e riguarderanno sia l'assunzione di alcol che di sostanze stupefacenti. Un aumento del 300% ma ancora insufficiente.



REVOCA DELLA PATENTE

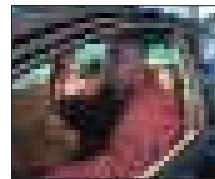
Per chi guida contromano o per chi fa inversione in autostrada o in strade di grande scorrimento e comunicazione. Mano pesante ma necessaria per fermare chi causa gravi incidenti.



TELEFONINI

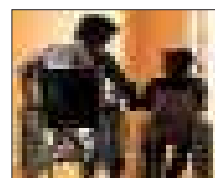
Inasprimento delle sanzioni anche per chi fa uso del telefonino alla guida:

- da 148,00 a 594 euro
- sospensione della patente da 1 a 6 mesi e in caso di recidiva nel biennio da 2 a 12 mesi.



SERVIZI SOCIALI

Per i colpevoli di reato misure alternative per scontare la pena: affidamento ai servizi sociali per l'assistenza alle vittime della strada presso le loro organizzazioni o i centri di assistenza.



CODICE ETICO PER LA SICUREZZA STRADALE

E' in corso un'iniziativa del Governo italiano per contrastare e ridurre, anche con il contributo degli enti territoriali e locali, il numero degli incidenti sulle strade.

Il progetto governativo consta di un piano nazionale per la sicurezza stradale su cinque linee di intervento: **programmazione; regolamentazione; formazione e sperimentazione; controlli; informazione e comunicazione.**

L'iniziativa intende contribuire a contrastare prioritariamente il fenomeno delle cosiddette "stragi del sabato sera".

Lo stato psico-fisico alterato dall'abuso di alcol o dall'uso di sostanze stupefacenti e psicotrope.

I sottoscrittori (Ministeri delle Politiche giovanili e dell'Interno, Conferenza Stato-Regioni, produttori di bevande alcoliche esercenti discoteche) ciascuno per la parte di propria competenza, si impegnano a:

- **Promuovere** un modello di guida responsabile a tutela della salute e della incolumità dei giovani.
- **Favorire** il coordinamento interistituzionale e la condivisione di conoscenze ed esperienze.
- **Promuovere** misure restrittive sulla vendita e somministrazione anche in forma automatica di bevande alcoliche nelle aree circostanti i locali di ritrovo.
- **Favorire** l'introduzione, sul piano legislativo, di nuove misure a tutela della sicurezza stradale, quali: un nuovo sistema per le patenti di guida, con pene alternative per i pirati della strada; il rafforzamento delle azioni di contrasto ai comportamenti considerati ad alto rischio; il rafforzamento delle

sanzioni in relazione alla gravità dell'infrazione.

Le istituzioni si impegnano inoltre a favorire controlli più sistematici, e comunque coordinati, sull'uso di alcolici e sostanze stupefacenti.

• **Promuovere** e favorire campagne istituzionali, iniziative di informazione, formazione, prevenzione e diffusione delle buone pratiche in tema di sicurezza stradale; favorire nelle scuole

guida per il conseguimento delle patenti specifici programmi formativi sui fenomeni legati alla guida sotto l'effetto di bevande alcoliche; collaborare con le istituzioni per la necessaria attività di prevenzione; evitare messaggi pubblicitari in contrasto con i principi e gli obiettivi del presente codice etico.

• **Promuovere** l'identificazione del "guidatore designato".

• **Promuovere** e sostenere l'uso di alcol-test da parte dei clienti

• **Favorire** l'applicazione rigorosa della normativa vigente, in particolare per ciò che attiene al divieto di vendita e di somministrazione di alcolici ai minori.

• **Favorire**, in collaborazione con le Istituzioni, la formazione dei gestori e del personale dipendente sul tema dell'abuso.

• **Non favorire** il consumo di bevande alcoliche con la promozione in offerte sottocosto o ad un prezzo inferiore a quello delle bevande analcoliche.

• **Promuovere** l'adozione di misure di autoregolamentazione in materia di vendita di bevande superalcoliche in contesti di possibile rischio.

• **Prevedere** nei propri regolamenti interni misure idonee a garantire il rispetto delle regole e dei principi

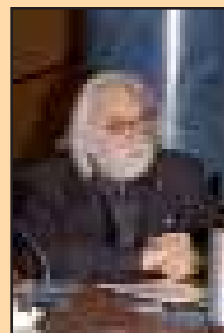


CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

A CURA DI PAOLA MARTINELLO

PATENTE E PUNTI PER MICROCAR E MOTORINI

Roma: Il Ministro dei Trasporti, Alessandro Bianchi, ha presentato le nuove proposte sul tema della sicurezza stradale. Ha pro-



posto l'obbligo di una patente di guida per macchinette e motorini, i quali dovranno essere soggetti alla patente a punti, con un innalzamento dell'età per la guida delle microcar da 14 a 16 anni. Non

mancheranno, inoltre, sanzioni più pesanti - sia dal punto di vista economico che da quello della sottrazione dei punti - contro la guida in stato di ubriachezza o sotto l'uso di psicofarmaci e anche "violazioni gravi" come la guida contro mano e l'uso del telefonino mentre si è al volante. Nessun abbassamento del limite di velocità in autostrada.

AUTO ALIMENTATE A BIOETANOLO

MILANO - Per la prima volta nei suoi quasi 100 anni di storia la 500 miglia di Indianapolis si correrà con automobili fuoriserie alimentate a bioetanolo ottenuto da coltivazioni agricole, al posto del tradizionale carburante. Lo rende noto la Coldiretti, sottolineando che si tratta di un'iniziativa non isolata negli Stati Uniti, dove si stima venga aperto un impianto per la produzione di biocarburante quasi ogni settimana. La 500 Miglia di Indianapolis è la più famosa gara automobilistica degli Usa. La Finanziaria 2007 prevede l'aggiunta di biodiesel o bioetanolo ottenuti dalle coltivazioni agricole in una quota minima dell'1% di tutto il carburante (benzina e gasolio) immesso in consumo nello scorso anno solare, che salirà al 2% nell'anno 2008. Con i biocarburanti - come il bioetanolo - molti Paesi sperano di risolvere i loro problemi energetici e di ridurre le emissioni di anidride carbonica, ma secondo i detrattori la produzione di nuovi combustibili rischia di essere comunque dannosa per l'ambiente.

Caro Presidente ti scrivo...

L'intervista che abbiamo inviato a Romano Prodi e le risposte che per ora non arrivano...

Signor Presidente, l'ONU ha indetto la Prima Settimana Mondiale per la Sicurezza Stradale dal 23 al 29 aprile 2007. E' un fatto storico. Con questa grande iniziativa intende chiedere ai Paesi aderenti un piano di azione - che non deve esaurirsi nell'arco di quella settimana - per contrastare il grave fenomeno dell'incidentalità stradale che provoca ogni anno nel mondo **1 milione e 300.000 morti**, oltre **3 milioni di disabili gravi** e un danno economico di **500 miliardi di dollari**.

Negli ultimi 30 anni in Italia quasi 1 milione di persone sono morte (300.000) o sono rimaste invalide gravi (700.000) a causa di incidente stradale. Dai 5 ai 6 milioni di italiani interessati (i parenti più stretti del milione di morti e invalidi). Senza contare i ferimenti più o meno gravi che hanno lasciato un segno nel corpo e nell'anima delle vittime sopravvissute: dalle 300.000 alle 500.000 persone tutti gli anni. Altre 9/15 milioni di persone direttamente "toccate" dall'incidentalità stradale.

La morte per incidente stradale - sostiene l'OMS - se non opportunamente contrastata, **in una scala di mortalità da 1 a 10, passerà entro il 2020 dall'attuale 9° posto al 3° come causa di morte, solo dopo tumori e cardiopatie**.

Possiamo dire quindi che siamo davanti a un fenomeno sociale grave - non solo per gli ingenti costi che produce ogni anno in Italia: oltre 35 miliardi di euro - e quasi del tutto sottovalutato da Istituzioni, privati e cittadini. Gli incidenti sono anche un grave e pesante problema di sanità pubblica (che assorbe quasi il 10% della spesa sanitaria) oltre che di non quantificabile ed **indescrivibile dolore per oltre 30.000 famiglie ogni anno**.

Quel poco che lo Stato (a tutti livelli) ha fatto finora è del tutto insufficiente, in ordine alle politiche di sicurezza stradale, per far diminuire del 50% la mortalità sulla strada - entro il 2010 - come ci chiede l'Unione Europea. Non saremmo qui altrimenti a registrare l'urgenza e la necessità di



Al Presidente Prodi abbiamo chiesto di rispondere alle domande di un'intervista fatta recapitare ai primi di marzo e da pubblicare sul numero zero della Rivista trimestrale Rischio Zero. Era un'occasione importante per parlare di sicurezza stradale in vista della Prima Settimana Mondiale indetta dall'ONU sull'argomento. Ed era anche l'occasione per dire cosa si è fatto e cosa si intende fare per la sicurezza stradale. Il Presidente del Consiglio dei Ministri ci ha comunicato che per adesso "bisogna soprassedere". Ne prendiamo atto con rammarico e comunque pubblichiamo il testo dell'intervista che costituisce un promemoria per le prossime settimane per noi, per Lui e per per la nostra sicurezza...

più incisive azioni. C'è bisogno, dunque, che il Governo e il Parlamento avviino - come hanno fatto in Francia e in Inghilterra - una **"nuova visione" della sicurezza stradale**. E le proposte che le sono giunte dalle nostre organizzazioni - come Lei stesso ha voluto ribadire nella lettera inviata il 17 marzo dello scorso anno - costituiscono una buona base per tale azione.

Gli obiettivi delle nostre proposte scaturiscono da due irrinunciabili principi:

- rispetto della vita delle persone come valore essenziale;
- difesa del diritto alla salute delle persone (Art. 32 Carta Costituzionale).

Questi, signor Presidente del Consiglio dei Ministri, i dati di partenza. Per questo pensiamo di parlare, con lei, a "tutto campo" per cercare di recuperare i ritardi maturati nei 5 anni di governo di centro destra e di questi primi 9 mesi del governo di centrosinistra.

1. Nel rinnovato slancio con cui il Suo Governo si prefigge di perseguire gli obiettivi condivisi che spazio trovano le politiche di sicurezza stradale, visto anche l'impegno programmatico contenuto nel libro "Per il bene dell'Italia" presentato in campagna elettorale?

2. Tra le diverse proposte di cui sono fatti portavoce la Fondazione Luigi Guccione e FISICO la necessità di creare un organo di governance per le politiche della sicurezza stradale, (Agenzia o Dipartimento sul modello del Dipartimento della Protezione Civile) da allocare comunque presso la Presidenza del Consiglio. Un Organo di governance che dovrebbe coordinare le politiche di sicurezza che fanno capo a ben 9 ministeri. Che ne pensa?

3. Le "stragi del sabato sera" vengono enfatizzate dai media come fenomeno le cui cause dipendono quasi unicamente dai soggetti in preda all'alcool e alle droghe, fenomeno purtroppo assai diffuso. Il pericolo è che si comunica ai cittadini - senza peraltro mettere in atto efficaci azioni di controllo e repressione specifiche - che si può morire solo per irresponsabilità personale. Ma 9 mila morti all'anno stanno ad evidenziare che esistono altre cause e non solo il fattore umano.

4. Si dice che manca educazione e senso civico. Ma è dal 1992 che l'educazione stradale è prevista come materia di studio e di esame nelle scuole di ogni ordine e grado (art. 230 del Dlgs 285/1992). Un ritardo colpevole

perché prescinde dalla forza che può avere la formazione e l'educazione, anche "civica", cominciando dalla più tenera età. Dopo 15 anni pensa che si possa e si debba fare qualcosa nella scuola e cosa?

5. Dal 23 al 29 Aprile - si è detto - ricorrerà la prima settimana mondiale per la sicurezza stradale promossa dall'ONU. In Italia vi saranno iniziative promosse dalle istituzioni nazionali e dal Governo?

6. Quali sono i provvedimenti che sono stati e che possono essere realisticamente posti in essere tenuto conto della visione e sensibilità di questo centrosinistra che Lei guida e dei vincoli delle risorse assai modeste poste in bilancio (240 milioni di euro in 3 anni) che rappresentano comunque 240 milioni di euro in più rispetto alle 3 ultime leggi finanziarie?

7. Pochi soldi per la manutenzione programmata delle strade e per la loro messa in sicurezza. Mentre i proventi per le multe aumentano ogni anno e non si sa dove vanno a finire. Pensiamo che il Governo dovrebbe fare chiarezza sull'ammontare dei proventi delle multe e dovrebbe concertare con la Conferenza Stato-Regione e Stato-Città il fabbisogno annuo per la manutenzione delle strade, modificando magari il disposto dell'art. 208 del Codice della strada e trasformando la destinazione dei proventi delle multe in imposta di scopo. Cosa pensa al proposito?

8. Il presidente Chirac il 14 luglio 2002 per 15 minuti sulle reti televisive francesi "sferzò" decisori pubblici e privati chiedendo loro di fare di più contro la "violence routière: uno dei tre grandi flagelli che intendo combattere nel mio settennato". Il 18 dicembre di quell'anno il Premier Raffarin ed 8 ministri convocarono gli stati generali della sicurezza stradale. In 3 anni - in un clima di forte coesione sociale e di azioni incisive - i francesi hanno diminuito i morti del 35,8%. Non crede che in Italia si possa fare qualcosa di analogo?

9. Altra proposta che le Fondazioni FLG e FISICO - organizzazione che confederà 40 organizzazioni nazionali - assieme alle associazioni dei medici di famiglia, pediatri, traumatologi, psicologi si sono fatte sostenitrici interagendo con il Governo per la organizzazione (che doveva tenersi proprio nella settimana mondiale in aprile) di una Conferenza Sociosanitaria finalizzata alla messa a punto di strategie concertate per abbattere l'incidentalità e garantire assi-

stenza alla vittime. Di fatto ha incontrato notevoli difficoltà e resistenze nel trasformarsi in iniziativa concreta. Cosa pensa di fare il Governo?

10. Conosciamo la sua passione per la bicicletta. Sono oltre 1.000 i morti tra pedoni e ciclisti ogni anno a causa di incidenti stradali. Almeno 3.000 gli invalidi gravi. Può indicare una o due "azioni" per prevenire incidenti e morti tra queste utenze deboli?

11. Giornali e televisioni accaniti morbosamente solo quando ci

sono grandi eventi (con molti morti, meglio se giovani) per "spettacolarizzare" l'evento e vittimizzare di nuovo le vittime. Ancora più colpevole il servizio pubblico, la RAI, oltre che la TV commerciale. Il suo Governo cosa pensa di fare in particolare come "proprietario" del sistema pubblico e come "concessionario" di quello privato?

12. Le vittime, l'anello debole del sistema: dolore, rabbia, rassegnazione, subalternità. Assistenza legale, sanitaria, psicologica e psi-

chiatrice: lasciata, per lo più, ai privati! I "cronici" (invalidi gravi), sono detti tali dopo 4 anni perché irreversibili, rischiano di non avere più l'assistenza specializzata (così è previsto dal nostro sistema sanitario). Non pensa che sia giunto il momento di una legge nazionale sull'assistenza alle vittime della strada, perché il diritto alla vita passa anche dalla strada? Cominciando con attivare un Centro Nazionale di Assistenza alle vittime della strada?

Subito un'Agenzia

Discutere in Parlamento il DDL Bianchi e costituire un organo di governance per la sicurezza stradale

Occorre un cambio di passo. Questo può e deve farlo il Governo nazionale chiamando tutta la Comunità pubblica ad un'azione incisiva e duratura nel tempo. **L'istituzione di un organo di governance tecnico e uno politico** - Agenzia Nazionale e Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega alla sicurezza stradale - diviene oggi un **atto politico di primaria importanza**.

Il Consiglio dei Ministri ha varato l'**Atto di Indirizzo per il governo della Sicurezza Stradale**. Questa è un'occasione simbolica e storica - perché coincide con la Prima Settimana Mondiale per la Sicurezza Stradale promossa dall'ONU - che non possiamo perdere. Per questo abbiamo chiesto ai Gruppi parlamentari della Camera dei Deputati di portare in discussione il **DDL Bianchi** (Atto di indirizzo per la sicurezza stradale) in uno dei giorni della Settimana Mondiale (23/29 aprile 2007). Il Presidente del Gruppo dell'Ulivo, Dario Franceschini, ha posto la questione in seno alla riunione della Conferenza dei Presidenti dei Gruppi e di questo lo ringraziamo. "Vi rivolgo l'invito a ricercare un'intesa bipartisan sul disegno di legge per la sicurezza stradale", scrive Franceschini agli altri suoi colleghi

Presidente di Gruppo. Anche noi abbiamo chiesto agli altri Presidenti dei Gruppi, di maggioranza ed opposizione, di accogliere questa richiesta



bipartisan e di aprire una discussione in Aula. Al Presidente della Camera dei Deputati, Fausto Bertinotti, abbiamo chiesto di creare le condizioni perché ciò avvenga.

Bisogna davvero cambiare passo.

MESSAGGIO DEL PRESIDENTE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI ALLA FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE

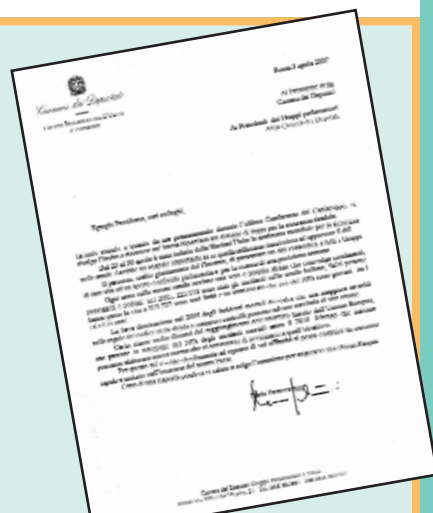
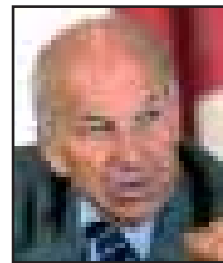
In occasione della prima Settimana mondiale per la sicurezza stradale indetta dalle Nazioni Unite dal 23 al 29 aprile 2007, sono lieto di farLe pervenire, caro presidente, il mio saluto più cordiale. Nel corso della presente legislatura, al tema della sicurezza stradale la Camera dei Deputati sta dedicando grande attenzione. Presso la Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni è in corso di svolgimento un'indagine conoscitiva sul tema della sicurezza nella circolazione stradale, che si concluderà entro il prossimo mese di giugno, il cui programma prevede - tra le altre - anche l'audizione di rappresentanti di associazioni rappresentative delle vittime della strada...

Lo scorso 4 aprile 2007 ho assegnato, sempre alla Commissione Trasporti, il disegno di legge del Governo recante "Disposizioni in materia di autotrasporto merci e di circolazione stradale" (C. 2480), l'esigenza del cui sollecito esame è stata da me segnalata in sede di Conferenza dei Presidenti di Gruppo...

L'insieme di queste attività dà dunque ragione dello speciale ed attuale impegno con cui l'Istituzione da me presieduta si sta misurando con le problematiche della sicurezza stradale, anche in considerazione delle già ricordate, imminenti iniziative di sensibilizzazione promosse dalle Nazioni Unite.

E' mio vivo auspicio, dunque, che su questo terreno possa affermarsi un atteggiamento di apertura e di ascolto della politica nei riguardi dei movimenti e delle associazioni che, come la Fondazione da Lei presieduta, operano per promuovere una sempre più diffusa ed avvertita cultura della sicurezza stradale e che in questa azione approfondono un saper fare ed una capacità di innovazione e di proposta di cui non è possibile fare a meno.

Fausto Bertinotti, Presidente della Camera dei Deputati





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

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

*Per maggiori informazioni:
http://europa.eu.int/comm/transport/road_safety/index_en.htm*

SULLA MIA STRADA UN GUIDATORE UBRIACO...

Jaqueline Saburido aveva 20 anni al momento dell'incidente. Ora è testimonial per lo Stato del Texas

Jaqueline Saburido sei anni fa – aveva 20 anni – quando fu investita da un guidatore ubriaco che l'ha ridotta nella condizioni che si vedono nella foto (prima e dopo l'incidente). Jaqueline dopo tanti interventi chirurgici, che le hanno salvato la vita, è diventata testimonial del Dipartimento dei Trasporti dello Stato del Texas e la sua immagine è "utilizzata" in una campagna **"Save to life"**. E' un'immagine "forte" che colpisce nel profondo l'immaginario in particolare dei giovani: lontani dal pensiero della morte ma molto impressionabili dalla loro stessa immagine, dall'idea di deturpamento del loro corpo. Certo **in caso di incidente stradale**, si sa, **si può rimanere uccisi ma anche invalidi gravi o sfigurati** a causa della propria o altrui irresponsabilità. C'è una strada alternativa: rispettare le regole, le norme che le leggi prescrivono a tutela della propria e dell'altrui salute e libertà. Le scorciatoie (non rispettare le leggi) portano, spesso, a irreparabili conseguenze per se, per gli altri e per le finanze dello Stato che si sobbarca costi sociali grandissimi: oltre 35.000 milioni di euro all'anno! E per l'assunzione di alcol come per il rispetto delle altre norme del Codice della strada non valgono solo le buone leggi. Dobbiamo far rispettare le leggi effettuando controlli ed erogando effettivamente le conseguenti sanzioni, altrimenti è inutile. **Alle amministrazioni locali** (polizie municipali e provinciali) e **al Governo** (Polstrada e Carabinieri) diciamo che devono fare la loro parte con costanza e perseveranza non solo in occasione di incidenti con molti morti. Al **Ministero della Pubblica Istruzione** diciamo che in un Paese civile deve essere rispettato la norma di legge (Art. 230 del Dlgs 285/1992) che prevede l'educazione stradale obbligatoria nelle scuole da ormai 15 anni. Ma è una norma disattesa! Ai cittadini responsabili, e non, ricordiamo che **la soglia del tasso alcolemico (max 0,5 g/l)** da non superare per non mettere a repentaglio la propria vita e quella degli altri è spesso il consumo medio che è ritenuto, erroneamente, "normale".



L'ONU ci prova

La Prima Settimana Mondiale per la sicurezza stradale dal 23 al 29 aprile 2007. Obiettivi, azioni ed alcune iniziative in Italia

Un punto di incontro, di analisi, di dibattito ma soprattutto di intervento mirato. Queste le premesse della Settimana mondiale sulla sicurezza stradale promossa dall'ONU.

L'evento, che avrà luogo dal 23 al 29 aprile prossimo, assume un'importanza fondamentale nelle dinamiche di risoluzione alla drammatica questione relativa all'incidentalità stradale, principale causa di morte tra i giovani europei tra i 15 e i 24 anni.

Oltre 3.000 giovani (600 tra il venerdì notte e la domenica mattina) tra i 15 e 29 anni muoiono ogni anno a causa di incidente stradale che è la prima causa di morte in questa fascia di età. Ogni anno perdono la vita a causa di incidente stradale oltre 2200 donne, 150 bambini sotto i 10 anni, 1000 pedoni, quasi 3000 ciclisti, 2700 sono i morti per incidente stradale "in itinere". Dal dopoguerra ad oggi sono morti in Italia circa 400.000 persone. E' come se fossero scomparsi gli abitanti di Varese, Mantova, Reggio Emilia, Siena e Cosenza messi insieme. E nell'ultimo decennio è come se tutti gli

abitanti di Venezia fossero diventati improvvisamente invalidi gravi in carrozzella.

Sette giorni per mettere a punto strategie efficaci per intervenire sul territorio anche in relazione all'obiettivo fissato dall'Unione Europea, la riduzione del 50% degli incidenti stradali entro il 2010.

FLG, ente morale vittime della strada, e FISICO hanno esercitato ed eserciteranno in futuro pressioni sugli organi

legislativi verso un comune sentire: la sicurezza stradale.

Le Fondazioni hanno programmato, durante la Prima Settimana Mondiale per la Sicurezza Stradale, delle iniziative nazionali che intendono portare come contributo alla **Carta Europea per la Sicurezza Stradale** alla quale aderiscono. Due convegni nazionali, la presentazione di un Numero "0" di una Rivista Trimestrale tecnico-scientifica e di un DDL sull'**istituzione di un Agenzia Nazionale per la sicurezza stradale e per l'assistenza alle vittime** ed una campagna sull'incidentalità alcol correlata.

Alle iniziative parteciperanno i rappresentanti delle 40 organizzazioni nazionali di FISICO e le organizzazioni econo-

ni, l'alcol e la guida. No drink, gratis party!".

Un tema delicato da affrontare con serietà ed accuratezza in quanto i dati che emergono sono allarmanti: ogni anno muoiono a causa dell'alcol 35.000 persone. Tra i fattori umani che possono incidere sul numero degli incidenti stradali, il consumo di alcol è certamente quello più rilevante, considerata anche l'ampia diffusione che le bevande alcoliche hanno tra la popolazione.

Si stima, infatti, che **il 30-50% degli incidenti stradali gravi o mortali siano causati dall'uso di alcol**. In particolare si afferma che:

- il rischio aumenta in modo esponenziale con l'aumentare dell'alcolemia;

- a parità di alcolemia, minore è l'età del conducente, maggiore è il rischio di incidenti;

- a parità di alcolemia, minore è la frequenza con cui si consumano di solito le bevande alcoliche, maggiore è il rischio di causare incidenti stradali.

La discussione terminerà con la redazione di un documento finale con obiettivi specifici di governo, stato -



IL LOGO DELLE NAZIONI UNITE

mico-sociali che verranno coinvolte nelle singole iniziative ed in particolare i **Medici di Famiglia (FIMMG) i Pediatri (FIMP), la SIA (Società Italiana di Alcolologia), Pagine Blù, psicologi e psicoterapeuti**.

Ecco nello specifico i due convegni in programma.

Lunedì 23 aprile nel prestigioso Palazzo Vecchio, nel Salone dei Cinquecento, a Firenze si svolgerà un convegno nazionale dal titolo **"I giova-**

regioni e comuni, parlamento.

Il secondo convegno **"Strade maltenute: dall'incuria al rischio zero"** avrà luogo presso il Teatro Rendano di Consenza venerdì 27 aprile 2007.

Le strade "protagoniste" di drammi umani. Oltre 3.000 giovani tra i 15 e 29 anni muoiono ogni anno a causa di incidente stradale. Si affronterà il tema delle infrastrutture stradali sotto vari punti di vista. Bisognerebbe considerare la strada un "servizio" al pari dell'energia elet-

trica, del gas, del telefono, del trasporto pubblico locale e di quello ferroviario, ecc. E prevedere quindi una legge "ad hoc" che ne disciplini l'attività e le responsabilità in ordine all'esercizio (anche per quanto riguarda la certezza dei finanziamenti).

Per legge, appunto.

Le azioni di FLG e FISICO si attueranno poi con una campagna di sensibilizzazione sull'incidentalità alcol correlata nella regione Lazio per tutto il mese di aprile 2007 con il coinvolgimento di 120 punti di distribuzioni di carburanti di ERG Petroli. Verrà distribuito un Kit con etilometro, una cartolina per un mini

sondaggio sui temi della sicurezza stradale, 100mila depliant di 16 pagine a colori con informazioni e notizie utili su cosa fare in caso di incidente e per prevenirli. Intende proporsi come modello nelle altre regioni italiane.

Infine **il 24 aprile 2007 la presentazione, alla Camera dei Deputati, del numero "0" della rivista "RISCHIO ZERO"**, trimestrale tecnico-scientifico sulla sicurezza stradale che vuole contribuire all'elaborazione tecnica e scientifica sull'argomento, incentrando il suo interesse su ambiente, fattore umano e veicoli.

Nell'occasione verrà presentata una

proposta di DDL per l'istituzione di un organo di governance per la sicurezza stradale (Agenzia Nazionale per la sicurezza stradale) e per l'assistenza alle vittime della strada.

Aria nuova e vento di attesa per una settimana che vedrà finalmente ad un tavolo riuniti tutti gli attori protagonisti di questo settore al fine di elaborare proposte da trasformare in azioni decisive a contrastare il tragico fenomeno dell'incidentalità stradale.

Affinché la strada diventi luogo di vita e non di drammi consumati.

Stefano Giovinnazzo

:: Itinerarium Ethicum ::

Sulle Strade dell'Etica

"Buke'n'Bike Occhio alla Buca!" sulle Strade dell'Etica, da Roma a Santiago de Compostela in bicicletta, in un percorso che, all'insegna di una testimonianza non solo spirituale ma concreta e partecipativa, stimoli una diversa percezione delle "Strade", da parte di chi, come noi, le strade le percorre, di chi le fa e di chi le amministra: per una nuova, e più Etica, politica della Sicurezza Stradale.








ROAD SAFETY IS NO ACCIDENT




BUKEN BIKE
occhio alla buca



dalla Via Francigena al Cammino per Santiago
Roma Santiago d.C.





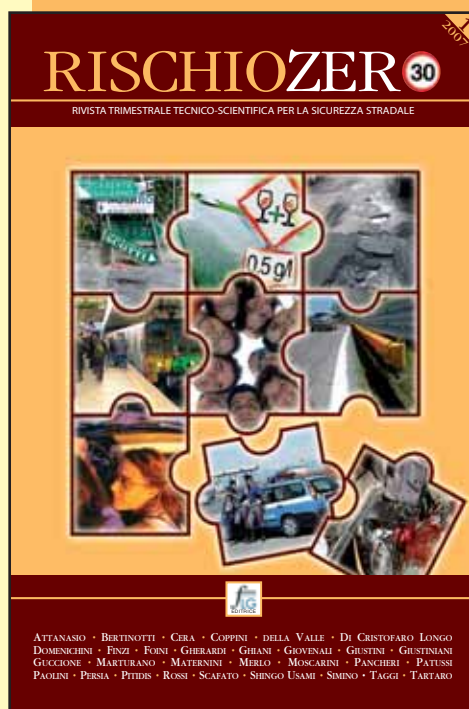


29.IV.2007



Prima Settimana Mondiale Sicurezza Stradale ONU 23-29 Aprile 2007

Le iniziative di FLG e FISICO



Verrà presentata **RISCHIOZERO** - martedì 24 aprile 2007 alle ore 10,30, alla Sala delle Colonne, Palazzo Marini, via Poli, 19 Camera dei Deputati - la prima rivista tecnico-scientifica sulla sicurezza stradale in Italia (formato 17X24 cm. di 192 pagine). La rivista è articolata in tre sezioni (Ambiente, Fattore umano, Veicoli) con un approccio interdisciplinare.

A Firenze, in Palazzo Vecchio, nel Salone dei Cinquecento, lunedì 23 aprile 2007, dalle ore 9,00 alle ore 17,00, si terrà un convegno dal titolo **GIOVANI, ALCOL E GUIDA**.

L'alcol produce gravi danni sociali ed economici stimabili dal 2% al 5% del prodotto Interno lordo. Gli incidenti stradali alcol correlati - gravi o mortali - si aggirano dal 30% al 50% del totale. A Firenze ne discuteranno medici, alcologi, pediatri, psicologi, amministratori locali, rappresentanti del parlamento e del Governo.



Al Teatro Rendano di Cosenza, venerdì 27 aprile 2007, alle ore 9,00, si terrà un convegno dal titolo **LE STRADE MALTENUTE**.

Le strade protagoniste di drammi umani. Comportamenti, veicoli ma anche ambiente, infrastrutture, a causare gli incidenti stradali.

Infrastrutture malfatte e maltenute.

Quasi il 30% degli incidenti - è detto in un documento dell'Unione Europea - è dovuto allo stato delle strade.

A Cosenza si discuterà di questo con amministratori locali, Anci e Upi, rappresentanti del Parlamento e del Governo.

Durante la Prima Settimana Mondiale sulla Sicurezza Stradale promossa dall'ONU - 23/29 aprile 2007 - e per un mese, in circa 120 impianti di distribuzione carburanti di ERG Petroli di Roma e del Lazio si parlerà di sicurezza stradale.

Inizia così una campagna promossa da Regione Lazio, FLG ed ERG Petroli.

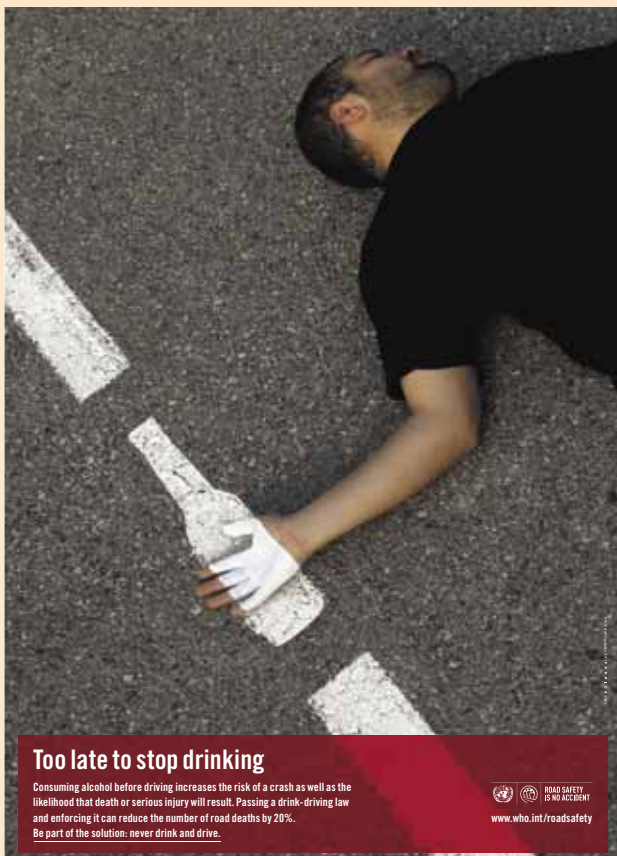


PER INFORMAZIONI

FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE, ONLUS

Ente Morale (Decreto Ministero dell'Interno 27.01.2000)

Riferimento: Marzia VANNUCCINI, 348.5702247 - Fax 06.57118613 - e-mail: vittime@flg.it - www.flg.it



Too late to stop drinking

Consuming alcohol before driving increases the risk of a crash as well as the likelihood that death or serious injury will result. Passing a drink-driving law and enforcing it can reduce the number of road deaths by 20%.

Be part of the solution: never drink and drive.



Bevuto troppo?

Bere alcol prima di guidare aumenta il rischio d'incidente e la probabilità di morire o essere gravemente ferito. Con una legge contro l'alcol alla guida e facendola rispettare si può diminuire del 20% i morti sulle strade.

Agisci: non bere mai alcol prima di guidare.



Too late to fasten your seat-belt

Wearing a seat-belt reduces the risk of being ejected from a vehicle and suffering serious or fatal injury by between 40% - 65%.

Be part of the solution: wear a seat-belt.



Prima settimana della sicurezza

Dal 23 al 29 aprile 2007
dell'Organizzazione M
A Ginevra assemblea

E' stata promossa una campagna pubblicitaria ne della **Prima Settimana Mondiale sulla stradale promossa dall'ONU** attraverso una Poster "Road Marks"- per incentivare l'uso delle cinture di sicurezza, la visibilità sulla strada e la guida alcol correlata. I poster dall'OMS sono disponibili per tutti coloro che hanno iniziative in occasione della settimana della sicurezza.

Più del 40% dei morti da incidenti stradali coinvolgono da 0 a 25 anni. Per questo la settimana è dedicata ai **"giovani utenti della strada"**: pedoni, motociclisti, neopatentati e passeggeri. L'evento sarà **l'Assemblea mondiale dei Giovani per la sicurezza stradale che si terrà a Ginevra il 23 e 24 aprile 2007** che vedrà assieme le delegazioni dei giovani di 100 Paesi.

I poster richiamano all'azione e invitano i giovani a essere protagonisti e testimoni delle soluzioni: indossare il casco, non bere se si guida, andare veloci, usare le cinture di sicurezza e rendersi visibili nella strada.

E la cintura?

Portare la cintura diminuisce dal 40% al 65% il rischio di morire o di essere gravemente feriti in caso d'incidente.

Agisci: metti la cintura.

NU ana mondiale zza stradale

7. Campagna di 5 poster
Mondiale della Sanità.
mondo dei giovani

in occasio-
sicurezza
a serie di 5
del casco,
ada e con-
realizzati
organizza-
a mondiale

volge gio-
stata dedi-
oni, ciclisti,
to centrale
er la sicu-
il 24 aprile
vani di oltre

ni ad esse-
ndossare il
llacciare le
da.

E il casco?

I guidatori delle due ruote muoiono più spesso di ferite gravi alla testa. Portare il casco può ridurre del 40% il rischio di morte e del 70% il rischio di ferite gravi.

Agisci: metti un casco.



Too late to put on your helmet

Most motorcycle deaths are a result of head injuries. Wearing a motorcycle helmet correctly can cut the risk of death by almost 40%, and the risk of severe injury by 70%.
Be part of the solution: wear a helmet.



Essere visto?

Talvolta poco visibili sulla strada, i pedoni e i ciclisti sono vulnerabili. Se tu porti degli abiti chiari e riflettenti tu sei più visibile e rischi meno di essere investito. **Agisci: renditi visibile sulla strada.**



Too late to slow down

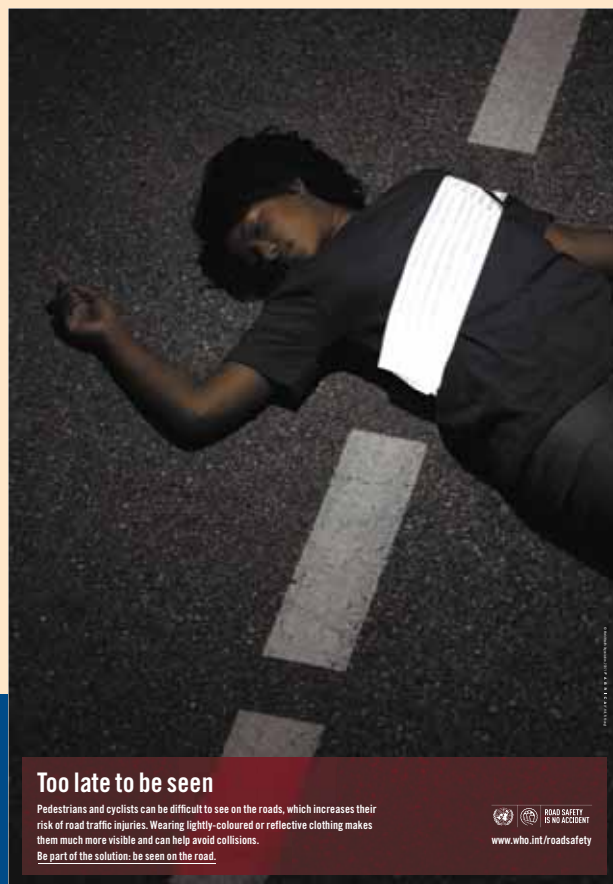
Speed kills all types of road users – drivers, pedestrians and cyclists. A 5% cut in average speed can reduce the number of total crashes by as much as 30%.
Be part of the solution: don't speed.



In ritardo?

La velocità può uccidere tutti gli utenti della strada siano essi guidatori, pedoni, ciclisti. Una diminuzione del 5% della velocità media può ottenere una riduzione del 30% del numero degli incidenti mortali.

Agisci: alza il piede.



Too late to be seen

Pedestrians and cyclists can be difficult to see on the roads, which increases their risk of road traffic injuries. Wearing lightly-coloured or reflective clothing makes them much more visible and can help avoid collisions.
Be part of the solution: be seen on the road.



5xMille



UN GESTO SOLIDALE A COSTO ZERO! PER LA FONDAZIONE DELLE VITTIME

DONA IL 5 PER MILLE E SOSTIENI FLG

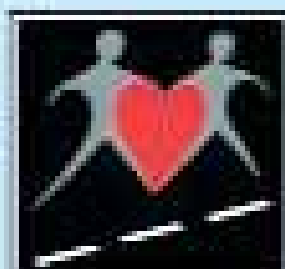
98036140782

(Scrivi questo numero sulla dichiarazione dei redditi)

Con la dichiarazione dei redditi per l'anno 2006 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 GULIONE ONLUS", ente Morale Vittime della Strada. Le due destinazioni d'importo, il 5 per mille, non sono un costo aggiuntivo per il contribuente e si possono cumulare. Potrà, infatti, scegliere di utilizzarle entrambe.

Stacca, in fase di compilazione della dichiarazione dei redditi, (modello "Modello Integrativo CUD 2007", modello 730/1-Mod. 2007, modello Unico-persona fisica 2007) apponi la propria firma e l'atto dell'impetrazione e indicare il codice fiscale 98036140782 della "Fondazione Luigi Gulione Onlus".

Assistenza la "Fondazione Luigi Gulione Onlus" (www.flg.it) in sessioni no ininterrotte sulla struttura centrale, come alle attività del Centro Nazionale Assistenza Vittime della Strada "HELP VITTIME" (800.134.900), che offre consulenza e assistenza psicologica e legale gratuita. Inoltre, con la tua partecipazione un vostro sollecitamento di far sì che possano ripartire le risorse della struttura centrale.



Help Vittime



Il nostro impegno per la sicurezza stradale

Intervista al Sindaco di Napoli, Rosa Russo Iervolino

Dopo l'intervista al Sindaco di Roma, abbiamo chiesto anche a quello di Napoli di dirci cosa viene fatto per la sicurezza stradale.

Cosa rappresenta per lei l'insicurezza stradale?

E' senz'altro un concetto che non può ridursi semplicisticamente al numero di incidenti avvenuti ogni anno sul territorio. All'insicurezza stradale contribuiscono fattori di varia natura, dallo stato delle infrastrutture viarie al comportamento degli utenti della strada e, non ultimo, anche lo stato delle vetture in circolazione. L'Amministrazione di Napoli ha intrapreso iniziative concrete su ognuno di questi fronti. In queste ore, ad esempio, è all'esame del Consiglio la delibera per il Global Service, bandiremo infatti una gara d'appalto internazionale per garantire la manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade cittadine risolvendo un problema particolarmente serio e sentito. Anche alla guida sicura ed al rispetto delle norme di sicurezza previste dal Codice della Strada, abbiamo dedicato particolare attenzione, considerato che il 35% degli incidenti mortali è provocato da eccessiva velocità o dal mancato rispetto di altre norme. Sono state fatte numerose campagne di sensibilizzazione (per l'uso del casco, delle cinture di sicurezza, per la guida sicura ecc.) e vengono effettuati periodici controlli destinati a verificare lo stato delle vetture in circolazione.

Ci può dire i "numeri" dell'insicurezza stradale nella città che amministra?

Il trend dei dati rilevati, dal 2002 al 2004, come in quasi

tutte le maggiori città, è in lieve crescita, sia per il numero di incidenti che per i danni alle persone. Ma analizzando le informazioni dei rapporti di incidente abbiamo individuato i punti stradali ed i fattori più ricorrenti di rischio intervenendo dove necessario.

Esiste un organo di governance o di partecipazione stabile?

Il nostro Comune ha avviato numerose attività coordinate al fine di aumentare la sicurezza stradale, operando in linea con gli obiettivi comunitari e con quelli del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale. In questa direzione vanno gli interventi per migliorare l'efficienza e l'efficacia della segnaletica orizzontale, il sistema di rilevamento automatico della infrazioni stradali in via di completamento e potenziamento le azioni di monitoraggio degli incidenti per la messa in sicurezza di aree a rischio. Da quattro anni, poi, opera in Campania l'ARCSS, Agenzia Regionale per la Sicurezza Stradale, che ha un ruolo di coordinamento e supervisione di questi interventi.

Cosa pensa della proposta della nostra Fondazione circa il Safety Social Manager?

Anche la formazione dei professionisti in materia di sicurezza stradale rientra tra i compiti demandati all'ARCSS che, proprio lo scorso anno, ha realizzato un corso per 20 laureati in Ingegneria ed Architettura, al fine di formare i Safety mobility manager. Credo che, nell'immediato futuro, sarà obbligatorio prevedere questa figura per la gestione della mobilità nelle grandi aree urbane.

Quali programmi sono stati attivati per la salvaguardia dei pedoni?

Alcuni interventi sono stati già attuati negli anni scorsi, ad esempio l'installazione di elementi per la riduzione di velocità sui rettilinei a maggiore percorrenza e ad elevata incidentalità. Altri si stanno realizzando, in attuazione del Piano della Sicurezza Stradale Urbana che, muovendosi nell'ottica di privilegiare un uso sociale della strada e degli spazi pubblici, intesi come fattori di miglioramento della qualità della vita, prevede interventi a protezione dei percorsi pedonali, riduzione della velocità e intensità di traffico e progressiva limitazione degli spazi di circolazione a beneficio di quelli riservati ai pedoni.

Manutenzione stradale e proventi dalle contravvenzioni come stanno le cose nella sua città?

Circa il 12% dei proventi delle contravvenzioni, a Napoli è utilizzato per finanziare interventi per la sicurezza stradale e per incentivare il trasporto pubblico. In particolare: 4.754.000 euro per la manutenzione stradale, 1.863.000 euro per la manutenzione degli impianti semaforici e 1.000.000 circa di euro al miglioramento della segnaletica stradale. Contribuiamo inoltre, con 7.200.000 euro, a garantire abbonamenti ridotti alla rete di trasporto pubblico per studenti e pensionati.

Quali risorse sono destinate a scoraggiare il ricorso al trasporto privato?

Nel 2005 gli utenti della linea 1 della Metropolitana di Napoli erano 40.682.000, nell'anno successivo questo numero



Rosa Russo Iervolino
Sindaco di Napoli

è aumentato di circa 4 milioni. Anche il trasporto su gomma si è accresciuto, oggi conta circa 175.000.000 passeggeri l'anno. Molte nostre azioni hanno cercato di incentivare questo aumento significativo; non ultima l'istituzione di aree di sosta a pagamento, di isole ad accesso limitato ai residenti e corsie preferenziali riservate a bus e taxi. L'offerta di trasporto pubblico a Napoli è, negli ultimi anni, enormemente migliorata: il parco auto circolante su gomma è stato interamente rinnovato circa tre anni fa, sono state aperte nuove tratte della Metropolitana che collegano, in pochi minuti, anche centro e periferia. Recentemente abbiamo inaugurato la linea 6 che unisce Mergellina con la zona di Fuorigrotta.

Si tratta di una grande rete infrastrutturale, molto articolata e non ancora finita. Completarla è un impegno al quale dedichiamo notevoli risorse e particolare cura, per migliorare la vivibilità del nostro centro e rendere più sicuri gli spostamenti in ambito urbano.

Più trasporto pubblico per contenere gli incidenti

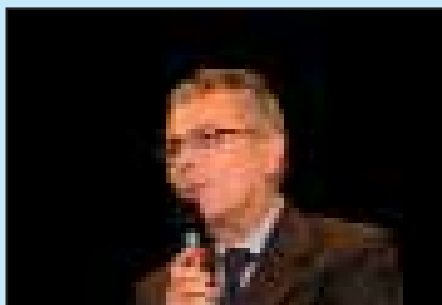
Intervista al Presidente di Asstra, Marcello Panettoni

Cosa rappresenta l'incidentalità stradale per le aziende di TPL in termini di costi umani e finanziari?

La piaga degli incidenti stradali, col carico di sofferenza umana e di costi sociali per la collettività che questi comportano, è un problema che investe innanzitutto il trasporto privato e, quindi, da una parte gli individui e, dall'altra, la generalità della società. Le aziende di trasporto pubblico in quanto tali hanno dei livelli di incidentalità bassissimi. Non a caso secondo un calcolo dell'UITP, l'associazione internazionale dei trasporti pubblici, il trasporto pubblico è circa 20 volte più sicuro del trasporto individuale. E' d'altra parte anche su questa constatazione che si basa l'istanza di favorire un netto trasferimento modale degli spostamenti dall'automobile (e dai motorini) verso i mezzi pubblici, soprattutto in ambito urbano. Ne guadagnerebbero immensamente sia la salute delle persone, con l'abbattimento dell'inquinamento da traffico oltre al crollo degli incidenti, che la vivibilità delle città, che con molte meno macchine in circolazione sarebbero sollevate dalla morsa di un traffico che ormai strozza tutte le città, grandi, medie e piccole.

Quali politiche sarebbero necessarie per incrementare il trasporto pubblico nelle aree urbane sottraendo a quello privato spazi che porterebbero anche ad un contenimento dell'incidentalità stradale?

Con i livelli di motorizzazione che vanta l'Italia, tra i più alti al mondo, basti pensare che in Europa siamo secondi solo al Lussemburgo, operare una inversione di tendenza rispetto all'uso, anzi all'abuso, che gli italiani fanno degli spostamenti in automobile è cosa tutt'altro che facile ma, nonostante questo, indispensabile. Per raggiungere questo obiettivo imprescindibile bisognerebbe operare con-



Marcello Panettoni

Presidente Associazione Trasporti (ASSTRA)

testualmente su due piani diversi ma assolutamente integrati: da una parte incentivare i cittadini ad usare di più i mezzi pubblici, qualche volta obbligandoli ma soprattutto convincendoli a lasciare la macchina a casa, e dall'altra, migliorare molto la quantità e la qualità dell'offerta di trasporto pubblico. Per quanto riguarda l'aspetto dell'offerta, il trasporto pubblico necessita di interventi urgenti che prevedano in via legislativa risorse strutturali sia per il servizio - adeguamento dei contributi pubblici al tasso di settore e revisioni tariffarie con meccanismi di indicizzazione automatici - e sia per gli investimenti. In Italia scontiamo un ritardo infrastrutturale notevolissimo rispetto al resto d'Europa per quanto riguarda i trasporti in sede propria come metropolita-

ne, tram e treni regionali e continuiamo ad investire troppo poco per il ricambio degli autobus e le nuove tecnologie. Sul l'altro fronte, quello della domanda di mobilità, si dovrebbe stimolare e favorire la mobilità collettiva attraverso una serie di strumenti, vediamo alcuni:

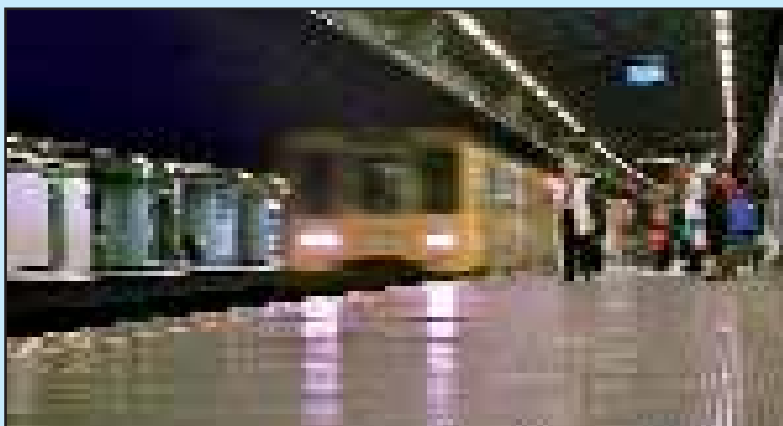
- Si potrebbe usare la leva fiscale, rendendo detraibile la spesa per gli abbonamenti, ovvero favorendo l'adozione del Ticket trasporto per i lavoratori da parte delle imprese, vero e proprio ticket, con tutti i relativi vantaggi fiscali, per l'acquisto di titoli di viaggio sui mezzi pubblici;
- Si potrebbe far ricorso in una logica di interventi integrati alle diverse forme di limitazione della mobilità privata, introducendo sistemi del tipo ZTL (Zone a Traffico Limitato) ovvero la Congestion-Pollution charging, la tassa per circolare nel centro città come introdotta a Londra;
- Infine, si dovrebbe far ricorso alle politiche di traffico a favore del trasporto pubblico, come le corsie preferenziali, i parcheggi di interscambio ed i semafori intelligenti, con molta più incisività di quanto non si sia mai fatto a tutt'oggi.

Dal 23 al 29 aprile prossimo si terrà la prima settimana mondiale per la sicurezza stradale promosso dall'ONU. Le imprese di TPL vi parteciperanno e se sì, c'è un programma di attività?

Ci sarà tutto il sostegno e l'adesione di principio alla manifestazione da parte del settore, ma non abbiamo preparato un

programma specifico di attività, anche perché l'iniziativa dell'ONU presuppone innanzitutto una risposta Istituzionale a livello nazionale per mettere in campo sia programmi di comunicazione/educazione rivolti ai cittadini che interventi concreti - legislativi, regolamentari, infrastrutturali - per abbattere l'incidentalità.

Sui mezzi delle ATPL viaggiano milioni di cittadini ogni giorno. Avete pensato ad azioni di informa-



LA METROPOLITANA A NAPOLI

zione coordinate in tutta Italia?

Come settore siamo a disposizione delle Istituzioni (nazionali e locali) che volessero usare il network formidabile costituito dalla rete di trasporto pubblico gestita dalle nostre aziende, una rete di trasporto alla portata di oltre 53 milioni di persone, per campagne di comunicazione e/o educazione rivolte a tutti. In realtà non chiediamo di meglio. Sono anni che tentiamo di coinvolgere le Istituzioni pensando di realizzare campagne di Pubblicità-Progresso in tema di mobilità nello spirito di ottenere quello spostamento modale verso il trasporto pubblico che tanto bene farebbe alla società. Ma le campagne pubblicitarie, anche quelle a sfondo sociale, costano e senza un impegno, anche economico, preciso da parte delle Istituzioni, preposte per definizione all'educazione ed alla cura della socialità, è impensabile che le aziende di trasporto o l'associazione possano da sole realizzare iniziative del genere. Quello che invece le aziende possono ed anzi devono sviluppare ed incrementare notevolmente è l'informazione puntuale, capillare, chiara all'utenza sul servizio offerto, affinché la gente possa accedere con facilità ed immediatezza all'utilizzo della rete di trasporto, una accessibilità che è una condizione *sine qua non* per passare dalla politica del divieto (circolazione a targhe alterne, blocco del traffico, ecc.) ad una fondata sul consenso.

Ci può indicare due o tre azioni che sarebbero utili al fine della diminuzione di incidenti e morti?

Dal punto di vista della circolazione, sarebbe utile intensificare notevolmente il controllo della strada da parte delle forze dell'ordine aumentando le pene pecuniarie e regolamentari (vedi patente a punti) per i trasgressori del codice della strada. Ma la sola sanzione è di per sé insufficiente rispetto a problemi complessi e complicati come la sicurezza stradale, basti pensare alle stragi del sabato sera tra i giovani. Un problema doloroso e gravissimo che punta il dito su una serie di fattori diversi: il costume, la società, l'educazione. Che fare allora per risparmiare la vita a tanti giovani? Una risposta parziale ma importante al problema è arrivata proprio dal nostro settore. Diverse aziende di trasporto pubblico organizzano dei servizi ad hoc per i giovani che vanno a ballare nei locali notturni, mettendo a disposizione delle corse di "andata" la sera per i locali notturni e di "ritorno" ad orari consoni. Questo tipo di servizio è preziosissimo soprattutto nelle città medio-piccole dove i locali sono sovente in zone raggiungibili solo con un mezzo. Comunque, sia-



UNA TRAMVIA A MILANO

mo profondamente convinti che l'elemento centrale del problema sia proprio l'elemento umano. In questo senso la formazione e l'educazione dei giovani è un aspetto essenziale.

Non speriamo infatti in grandi cambiamenti là dove non si pensi di modificare i comportamenti. Con questa convinzione abbiamo lanciato di recente un programma didattico multimediale rivolto ai bambini delle scuole elementari per educarli alla mobilità sostenibile. Non a caso il programma si chiama **Educhiamoci**. Uno dei cinque argomenti che formano l'oggetto del percorso educativo è proprio la sicurezza.

Le aziende di trasporto pubblico stanno contattando le scuole in questi giorni per avviare una pianificazione delle lezioni di mobilità sostenibile per il prossimo anno scolastico.

Il nostro più grande auspicio è che i valori di **Educhiamoci**, spiegati ai ragazzi attraverso la bocca di **Edù**, un bambino alieno che sbarca sulla terra dal pianeta **AS-STAR**, un pianeta molto lontano che non conosce inquinamento, traffico ed incidenti perché tutti si comportano in modo molto diverso dai Terrestri, conquistino i bambini di oggi, rendendoli domani adulti consapevoli e meno schiavi dell'automobile. Senza diventare Asstariani, speriamo che alla lunga si possa vivere meglio, circolare di più senza morire sulle strade del nostro pianeta.

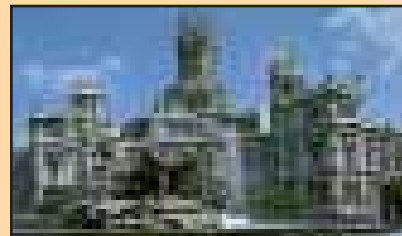
A cura di **Marzia Vannuccini**

CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

A CURA DI PAOLA MARTINELLO

SPAGNA CONTROLLATI OLTRE 870 MILA VEICOLI E CONTESTATE QUASI 7 MILA VIOLAZIONI

MADRID – In Spagna la notizia europea che il paese è tra i meno virtuosi in termini di cinture di sicurezza, non è piaciuta per niente, tanto che la DGT, la Di-



rezione Generale del Traffico, ha lanciato una campagna di controllo con tutte le forze di polizia. I risultati non si sono fatti attendere ed i dati raccolti dal 12 al 25 febbraio sono già oggetto di studio ed analisi per calibrare le nuove strategie. Gli agenti della "Agrupación Tráfico" della Guardia Civil hanno controllato complessivamente 870.064 veicoli, tra cui 679.694 autovetture private, 20.837 taxi, 20.544 autobus e 148.989 camion. La serie mirata di controlli ha portato a 6.963 contravvenzioni.

BELGIO: PRESTO TUTTE LE STRADE AVRANNO RADAR E TELECAMERE

BRUXELLES – L'idea è quella di copiare i francesi, che in tema di sicurezza stradale non hanno davvero niente da invidiare a nessuno. Radar, tanti, e telecamere agli incroci più pericolosi: lo dice il governo belga, che pensa di dare attuazione agli auspici dell'università di Hasselt e alla direzione fiamminga del dipartimento della Sicurezza Stradale (Steunpunt Verkeersveiligheid), secondo cui una telecamera di sorveglianza e contestazione – ben visibile e pubblicizzata ma sempre in funzione – può ridurre la sinistrosità ad un incrocio del 14%, limitando del 27% il numero di morti e feriti. In più, se tutta la rete viaria venisse "coperta" con sistemi di questo genere e di postazioni radar – applicando gli attuali parametri di trasgressione e di entità delle sanzioni pecuniarie – in un solo anno di attività entrerebbero nelle casse del regno 349 milioni di euro.

Salute e sicurezza stradale: L'Onda Lunga del Trauma

Un libro curato da Franco Taggi e Pietro Marturano

Questo libro, curato da due noti esperti della sicurezza stradale, è un prodotto "insolito" rispetto a quello che in genere la letteratura sull'argomento propone. Insolito per l'elevato numero di argomenti trattati, insolito per il taglio dato ai vari capitoli. Ma insolito, soprattutto, per la "filosofia" sottostante, che può essere riassunta in due punti: primo, far capire; secondo, non annoiare. Questi due precetti debbono essere stati certo ben ribaditi dai curatori agli autori dei numerosi contributi, in quanto ogni articolo li riflette in qualche modo.

"L'Onda Lunga del Trauma"... un titolo suggestivo che ben sintetizza quello che

i curatori avevano probabilmente in mente quando hanno concepito l'idea di quest'opera: parlare di come stanno realmente le cose affinché ne discenda, quasi a mò di teorema, che adottare comportamenti razionali è la scelta più intelligente che ognuno di noi può fare per la propria sicurezza. E non solo sulla strada.

Inutilmente si cercheranno tracce delle solite raccomandazioni, che in genere lasciano il tempo che trovano: tutto qui è teso a fornire informazione utile per capire, per farsi una propria opinione, per avere elementi chiari su cui basare le proprie scelte. Un atto di fede (o di fiducia, se si vuole) nell'intelligenza del lettore; e, in fondo, anche un atto di rispetto nei suoi confronti.

E dire che abbondare in raccomandazioni su questo tema rappresenta una grossa tentazione per ognuno, tentazione cui quasi sempre si cede.

Ma questa strada non è stata imboccata nel libro. Si va al sodo, sin dall'inizio. **Non stiamo parlando della "maglia di lana"**, si avverte: questo il primo messaggio, supportato impietosamente da precisi numeri che tracciano un quadro nudo e crudo dell'insicurezza stradale e delle sue conseguenze.

Non siamo di fronte a uno scontro generazionale, avvertono ancora i curatori, dove i più grandi rampognano – a torto o ragione – i più giovani, e vengono a loro volta rampognati – ancora a torto o ragione – da questi ultimi: i giovani sono molto più a rischio, dati alla mano. Ma il messaggio, aggiungono, vale per tutti,

anche per gli adulti. E qui i curatori non si peritano di segnalare (giustamente) la scarsa fattualizzazione dell'esempio da parte degli adulti, l'antica pernicioso abitudine dei "vecchi" di chiedere ai giovani di fare qualcosa senza poi essere disposti a farla loro in prima persona.

Nonostante le dimensioni del libro siano ragguardevoli (**più di 600 pagine**), la struttura logica che ne traccia il percorso ne rende agevole la lettura. **"Prima, durante, dopo, poi... e poi ancora"** recita il sottotitolo: ecco l'onda lunga del trauma, lo tsunami dell'insicurezza stradale che, se riesce a prendere corpo, travolge tutto e tutti.

Ampio spazio è dedicato al **"Prima"**. Pensarci prima, per evitare che si dipani una perversa catena di guai. Insomma, **la prevenzione**. Gli argomenti sviluppati sono di estremo interesse, alcuni affatto nuovi, come ad esempio il concetto di **"velocità virtuale"**. Siete mai andati con la vostra auto a più di 200 km/h? No? Non ne siate così tanto sicuri: leggete l'articolo sulla "velocità virtuale" e vi renderete conto che forse è successo. Colpa della distrazione, come vedrete.

Reggete bene l'alcol? Sarà pure. Però, sempre dati alla mano, ci sono tante buone ragioni per evitare di assumere bevande alcoliche se poi si deve guidare (o fare qualcosa che richiede attenzione). Ragioni obiettive, non opinioni. E quello che vale per l'alcol, vale nello stesso modo per altre sostanze psicotrope, come pure per l'uso del cellulare durante la guida.

Le regole del Codice della Strada servono o no? Servono, e servono pure molto. E anche in questo caso sono i numeri che parlano, non "la vecchia zia" che ripete luoghi comuni, che raccomanda al nipote di non



LA COPERTINA DEL LIBRO DI TAGGI E MARTURANO

dimenticarsi di mettere "la maglia di lana". E così, passando dalla fisica alle neuroscienze, dall'ingegneria alla medicina, dalla psicologia all'epidemiologia, nasce in chi legge una concreta consapevolezza: che ci sono tante ottime ragioni per pensarci "prima".

Segue poi il **"Durante"**, ovvero in che condizioni è meglio trovarsi se la situazione diventa critica.

Ci sono in questa parte precise informazioni sull'utilità dell'uso dei dispositivi di sicurezza (**casco e cinture**), come pure dei moderni dispositivi che rendono più affidabile la conduzione di un veicolo.

Procedendo nella lettura, il **"Dopo"** e il **"Poi"** tratteggiano realisticamente il quadro traumatologico che può sopravvenire in seguito ad incidente stradale e la successiva inevitabile fase di riabilitazione.

C'è di tutto, **dai traumi devastanti**, quali **quello cranico o spinale**, a traumi solo apparentemente minori, ma che possono cambiare decisamente in peggio la qualità di vita del soggetto. La medicina può far miracoli nel far fronte ai danni fisici (e psichici) derivanti da un incidente stradale, ripristinando le primitive condizioni del soggetto? Decisamente, sì. Tuttavia, avvertono curatori ed autori, ai miracoli della medicina c'è un limite; e non sempre questo limite è rassicurante.

Illuminante al proposito ci è sembrato un brano riportato nell'articolo dedicato alla chirurgia plastica: **"Tropo spesso si è fatto e si fa tuttora riferimento alla chirurgia plastica come a quella disciplina chirurgica che "cancella" gli esiti cicatriziali di un trauma o di un'ustione. Per cui troppo spesso si caricano i pazienti di aspettative non realistiche sulle possibilità di trattamento di un danno a volte "solo" di natura cosmetica. Il chirurgo plastico non può cancellare o non fare cicatrici: il chirurgo plastico può spesso, ma non sempre, migliorare l'aspetto di una cicatrice, renderla meno visibile e quindi più accettabile, e a volte anche in maniera sorprendente"**.

Ma, come riporta il sottotitolo, c'è anche un **"...poi ancora"**.

E' questa la parte conclusiva del libro che invita alla speranza, in quanto anche se le cose non sono andate molto bene, la vita può ancora in qualche modo andare avanti.

Grazie ai moderni ausili tecnologici chi ha qualche problema può comunque ritornare a guidare un veicolo e, in parallelo, riacquisire quell'autonomia che permette di vivere una vita dignitosa. Speranza, certo; ma anche un poco di

amarezza.

Come scrive l'autore dell'articolo **"Disabilità; patente e tecnologie per la guida"**:

"Nei fatti, una consistente parte di soggetti, spesso molto giovani, è portatore di disabilità conseguente ad incidente stradale."

Molti di loro potranno certo riprendere a guidare un veicolo grazie ai progressi della medicina e della tecnologia che abbiamo appena visto: ma non sarebbe meglio se questi progressi fossero utili soltanto ai soggetti sfortunatamente incorsi in invalidità per traumi non stradali o per malattie? Non sarebbe meglio per tutti guidare in modo più difensivo onde evitare di usufruire dei miracoli del mondo moderno e diventare conducenti prudenti in seconda battuta?"

E ancora una volta, la prevenzione appare essere la strada da percorrere; ma ancora una volta, perché **"le cose stanno come stanno"**, non già per astratte convinzioni ideologiche o per vieti ritualismi della serie **"Ogni cosa al suo posto; ogni posto la sua cosa"**.

E quanto sia importante far proprio questo punto di vista è ulteriormente sottolineato da altri articoli, firmati da Associazioni e da vittime della strada, che compaiono nelle battute finali.

"Traumi? No grazie!": è questo il titolo che i curatori hanno voluto dare alle loro conclusioni.

Un titolo che riassume il contenuto e la **"filosofia" di questo libro**, libro che appare nei fatti una sorta di **"manuale per sopravvivere"** in questa società frettolosa e – per certi aspetti – un poco schizofrenica, che spesso ci mostra contraddizioni o superficialità.

E' sperabile che il contenuto di questo volume trovi utilizzazione non solo nelle scuole e nelle autoscuole, ma anche in tutte quelle iniziative di tipo informativo-educativo del grande pubblico che sempre più spesso vengono proposte dai media.

Nel campo della sicurezza stradale, a nostro avviso, non è più tempo di prediche, come pure non può essere tutto ulteriormente delegato alla repressione. La strada indicata da **"L'Onda Lunga del Trauma"**, quella della fiducia nella razionalità dell'individuo, ci sembra sia la direzione giusta da seguire.

Il libro indica in definitiva, senza boriosa leziosità, la via da percorrere per raggiungere una maggiore sicurezza della circolazione stradale, ma anche per cercare – insieme – di vivere tutti un pò meglio.

CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

A CURA DI PAOLA MARTINELLO

ITS, UN SISTEMA DI COMUNICAZIONE SINCRONIZZATA TRA AUTO E SEMAFORI PER GARANTIRE UNA MAGGIOR SICUREZZA DEI PEDONI

Un sistema di trasporto intelligente che permette la comunicazione sincronizzata tra auto e semafori. Si chiama ITS è firmato dalla Nissan Motor Company e per il



momento è in fase di progettazione. Si tratta di un dispositivo basato su un sistema di comunicazione veicolo-infrastruttura in grado di decodificare i segnali in entrata relativi alle auto e i corrispondenti in uscita, provenienti dagli incroci regolati da una serie di semafori installati per il programma. In base alle condizioni di volume del traffico, il sistema è in grado di effettuare dei calcoli per ottimizzare il lasso di tempo tra il momento in cui un pedone attraversa la strada e il cambiamento del segnale stradale. L'ITS è stato pensato per garantire una maggior sicurezza ai pedoni facendo in modo che abbiano quasi sempre il diritto di precedenza. E per garantire sempre una maggior sicurezza la casa costruttrice sta pensando di fornire nuovi dispositivi in grado di avvisare gli automobilisti che non rispettano, anche involontariamente, la segnaletica stradale. Fonte ASAPS

UN SEGNALE STRADALE CON SOSTEGNO ECOLOGICO ED ECONOMICO...

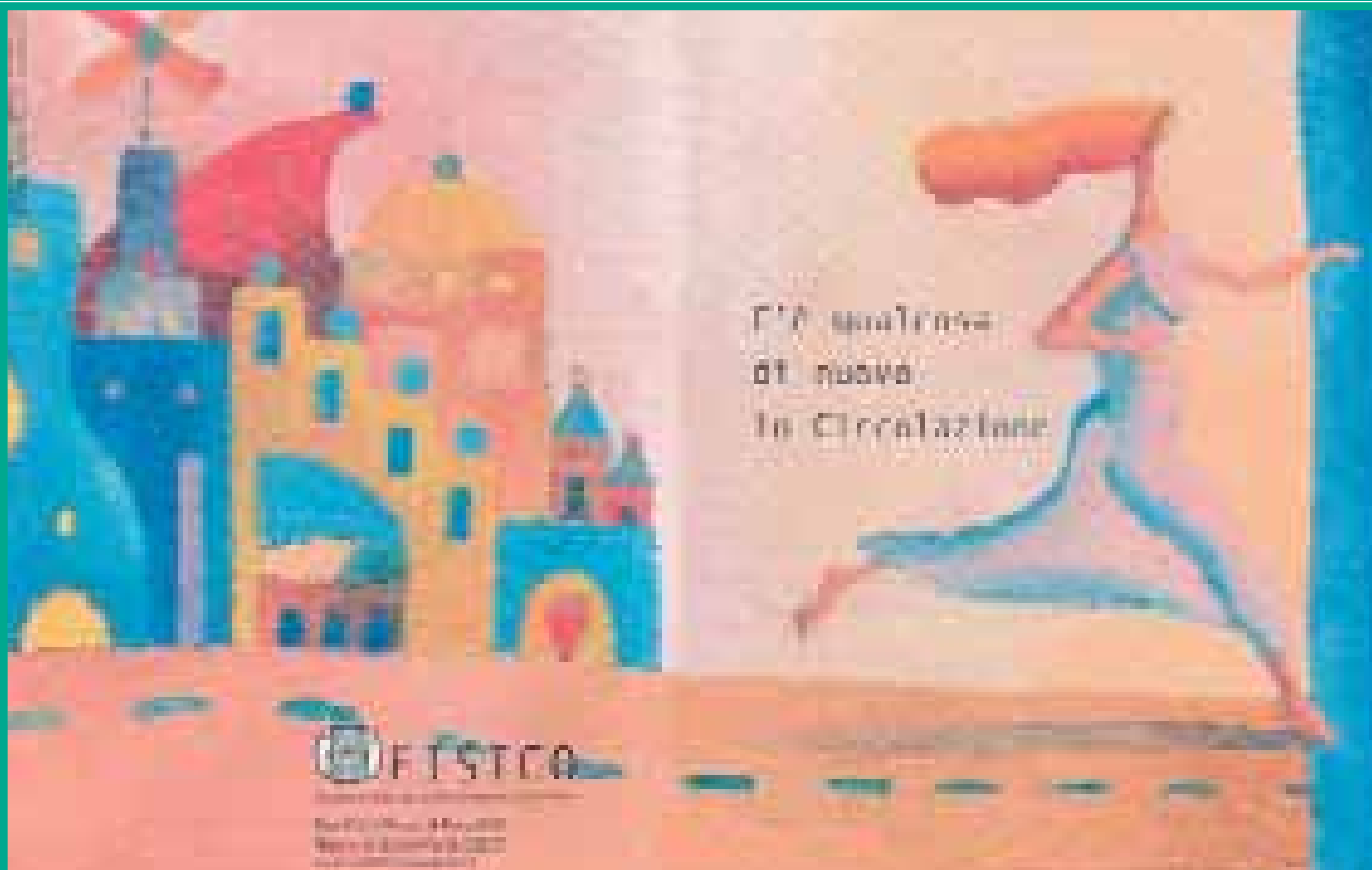
Un segnale stradale della statale provinciale 206, Località Vicarello (LI), con sostegno ecologico ed economico (se non crescono le foglie può anche servire).

Questo è un esempio palese di segnaletica



stradale fuori norma, a dir poco vergognoso.

Fonte Asaps.



UNO SPAZIO PER IL FISICO

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

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

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

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

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

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

Denunceremo, denunceremo, denunceremo.....

FISICO è un **lavoro progettato e messo a punto** dopo diversi incontri con persone di differenti aree d'Italia e ha alle spalle **9 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 (CONFEDERTAAI) - COOP. MAGGIO '82 - COORDINAMENTO MOTOCICLISTI - EUROPEAN CONSUMERS - FEDERAZIONE MOTOCICLISTI E SCOOTERISTI ITALIANI - FEDERCAMMINACITTÀ (ASSOCIAZIONI DI PEDONII) - FIAB (FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA) - FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS, ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA - NITEL CONSORZIO INTERUNIVERSITARIO TRASPORTI E LOGISTICA - PAGINEBLÙ PSICOLOGI E PSICOTERAPEUTI - SOCIETÀ ITALIANA PSICOLOGI SICUREZZA VIARIA (SIPSIVI) - SOCIETÀ ITALIANA TRAUMATOLOGIA DELLA STRADA (SOCITRAS).

Ho visto una ragazza morire...

Lettera choc di un vigile del fuoco sul luogo dell'incidente

"Mi chiamo Antonio Belluomini e sono un Capo Squadra dei Vigili del Fuoco.

Con il lavoro che svolgo, anche questa notte - per l'ennesima volta - sono intervenuto su un incidente stradale mortale in autostrada. E fin qui niente di strano, se non fosse per il fatto che ci sia stato un morto.

E sì, una banale morte, di una bellissima ragazza, di appena 36 anni di origine straniera (canadese), in villeggiatura nel nostro bellissimo paese, che aveva scelto di essere passeggera e non autista, forse proprio per non incappare in spiacevoli incidenti.

Purtroppo io e la mia squadra non abbiamo potuto far altro che liberare dalle lamiere contorte quella bellissima ragazza, ormai priva di vita; presa tra le nostre braccia, con i nostri guantoni da lavoro, come se fosse la cosa più fragile e cara in questo mondo, l'abbiamo adagiata al bordo della strada, su una coperta e un leggero lenzuolo che le copriva il viso... Nell'attimo in cui mi sono trovato solo, chino su di lei, come in momento di meditazione, ho recitato il Padre Nostro... perché qualcosa dovevo pur fare... mi dispiaceva troppo! Queste sono le sensazioni che ho provato e le ho scritte di getto, così come lo ho percepite.

La mia considerazione nasce dal fatto che, sconfitto per non aver potuto far niente per salvare una vita umana, mi sono detto come sia possibile che con una vettura nuova e non una utilitaria, (una mo-



novolume) dotata di tutti gli accessori di sicurezza, che costa uno sproposito, sia possibile morire.

Non sto ad elencarvi quello che non ha funzionato; eccessiva velocità, distrazione, colpi di sonno, imprevisti, ecc. ecc.

Chiedo solo un aiuto per poter sollecitare chi ne ha la competenza, o solamente focalizzare l'attenzione su una questione che può apparir banale, è cioè che gran parte dei camion circolanti ha - secondo il mio punto di vista - un sistema inefficace (se non addirittura, sbagliato costruttivamente) del sistema antiurto posteriore, chiamato "paraurti" ma che in realtà gli urti non para.

Innanzitutto, così come viene concepito più che un para-urto è un vero e proprio portatarga. Le barre più resistenti sono di norma ad una altezza adatta a far incastrarci sotto le auto. E sapete perché que-

sta mattina dopo una notte così tragica, sono così rammaricato: perché puoi essere giovane, forte, intelligente, mettere la cintura, aver speso un sacco di soldi per un'auto, ma basta una piccola distrazione e tutto finisce... la macchina non trova resistenza, si incastra sotto il camion, il cassone del rimorchio arriva fino alla testa, non c'è stato l'impatto previsto nei crash test, l'airbag non entra in funzione, il motore anteriore non attutisce l'impatto...

Progettare e realizzare un buon sistema antiurto posteriore ai camion eviterebbe una serie di cose spiacevoli: in primis la perdita di una vita, spiacevoli ripercussioni sull'autista del mezzo pesante, minor numero di feriti o feriti più lievi e quindi minori costi della sanità, riapertura in tempi brevi del tratto autostradale coinvolto, ecc. ecc. Un buon sistema antiurto posteriore per gli autoarticolati e

non solo potrebbe significare la conquista di oggi, come l'introduzione del casco, delle cinture di sicurezza, l'airbag, le barre di rinforzo, ecc.

Come posso aiutare queste persone che hanno perso la vita.

Come possiamo, tutti insieme, fare in modo che le cose cambino, che le normative cambino, o vengano applicate. Rimango in attesa di una vostra iniziativa, di un consiglio ad un problema così banale ma così importante".

“

Con il lavoro che svolgo, anche questa notte - per l'ennesima volta - sono intervenuto su un incidente stradale mortale in autostrada...

”

Alcol e guida

Azioni decise contro il grave fenomeno dell'alcolismo e della guida sotto l'effetto di alcol, di sostanze stupefacenti e farmaci

L'alcol produce gravi danni sociali ed economici al Paese e impone un carico economico per l'individuo, le famiglie, la società attraverso costi sanitari, perdita di produttività, morbidità, mortalità precoce complessivamente stimabili dal 2% al 5% del Prodotto Interno Lordo (PIL).

Tali considerazioni hanno sollecitato (e continuano a sollecitare) la necessità di ricerche, attività, strategie e misure preventive, gestionali ma anche legislative, ispirate ai principi di una "evidence based prevention".

Ogni anno muoiono a causa dell'alcol 35.000 persone.



L'età in cui si comincia ad assumere alcol si sta notevolmente abbassando (10/11 anni di età). Cresce la preoccupa-

zione nelle famiglie. La spesa sociale subisce un forte incremento rispetto alle patologie che l'assunzione di alcol produce, specialmente tra i giovani. Il consumo, soprattutto di bevande alcoliche produce gravi conseguenze anche per quanto riguarda la guida di veicoli. Crea turbativa e

danno economico anche alle imprese che operano nel settore dell'intrattenimento, alla quiete e alla sicurezza delle

città.

Tra i fattori umani che possono incidere sul numero degli incidenti stradali, il consumo di alcol è certamente quello più rilevante, considerata anche l'ampia diffusione che le bevande alcoliche hanno tra la popolazione.

Si stima, infatti, che il 30-50% degli incidenti stradali gravi o mortali siano causati dall'uso di alcol. In particolare si afferma che:

- **il rischio aumenta in modo esponenziale con l'aumentare dell'alcolemia;**
- **a parità di alcolemia, minore è l'età del conducente, maggiore è il rischio di incidenti;**
- **a parità di alcolemia, minore è la frequenza con cui si consumano di solito le bevande alcoliche, maggiore è il rischio di causare incidenti stradali.**

In Italia non si conosce il numero di incidenti determinati dalla guida sotto l'effetto di alcol, ma si presume sia molto rilevante (una stima eseguita nel 2003 parla di un numero di incidenti alcol correlati che va dai 67.542 ai 112.570).

Nel nostro Paese sono circa 300.000 i controlli del tasso alcolemico effettuati ogni anno dalle forze dell'ordine in relazione a persone fermate alla guida di veicoli a motori.

Nella sola Francia nel 2005 si sono superati i 10 milioni di controlli. La Francia è tra i Paesi europei più virtuosi in tema di sicurezza stradale,

ALCUNE PROPOSTE

Il Governo e il Parlamento, gli enti locali devono divenire protagonisti di scelte ragionevoli, responsabili che ricerchino comunque il consenso di tutti gli attori coinvolti. Concertare è difficile e faticoso ma è la "strada maestra" per assumere decisioni utili e soprattutto efficaci.

Al Governo ed al Parlamento chiediamo di farsi parte attiva e di promuovere un quadro normativo nuovo che preveda attraverso la condivisione e una più larga possibile partecipazione:

- **il divieto di somministrazione di vendita di alcol sulle autostrade;**
- **il divieto di vendita di prodotti alcolici e/o a base di alcol ai minori di anni 18;**
- **una vasta campagna di controlli sulle strade per combattere la guida sotto l'effetto di alcol**
e prevedendo conseguenti inasprimenti di sanzioni e pene (tolleranza zero per chi guida dopo aver consumato bevande alcoliche)
- **il controllo e la limitazione della pubblicità delle bevande alcoliche;**
- **la promozione della figura del guidatore designato non solo nei locali dell'intrattenimento ma anche in quelli dove si effettua somministrazione di bevande alcoliche o contenente alcol, incentivando - con misure fiscali e parafiscali - le imprese che aderiscono all'iniziativa.**



tra il 2002 e il 2005 i morti sulle strade francesi sono diminuiti del 35,4%, in Italia sono in sensibile aumento.

Non è utile una politica proibizionistica che favorirebbe il commercio al nero e spingerebbe imprese e giovani verso l'illegalità e l'evasione. Nè un garantismo astratto e

GUIDATORE **DESIGNATO**

senza regole che danneggerebbe anch'esso imprese, giovani e famiglie. Quello che serve al Paese è l'avvio di un dibattito serio sulle conseguenze dell'alcol in special modo tra soggetti giovani ma non solo.

EFFETTI PSICOFISICI DOPO L'ASSUNZIONE DI ALCOL

Quantità (M/A)	Alcolémia (g per litro)	Effetti sulla capacità di guida e sull'equilibrato in generale
1-1,5 (M) 1 (F)	0,2 0,3	Alterazioni dell'umore ed dell'equilibrato, non compromissione importante, riduzione dei riflessi, riduzione della capacità di giudizio, della coordinazione che causa il rallentamento del veicolo, difficoltà di sterzo. Minore reattività e riduzione di attenzione per la strada.
2 (M) 1,5 (F)	0,4 0,5 Limite legale per la guida	Minore reattività ed dell'umore, riduzione dell'equilibrato, riduzione della capacità di giudizio, della coordinazione che causa il rallentamento del veicolo, difficoltà di sterzo. Minore reattività e riduzione di attenzione per la strada.
3-5 (M) 2,5-4 (F)	0,6 0,7	Alterazioni dell'umore ed dell'equilibrato, non compromissione importante, riduzione dei riflessi, riduzione della capacità di giudizio, della coordinazione che causa il rallentamento del veicolo, difficoltà di sterzo. Minore reattività e riduzione di attenzione per la strada.
	0,8 0,9	Definizione dello stato di ebbrezza, compromissione importante, riduzione dei riflessi, riduzione della capacità di giudizio, della coordinazione che causa il rallentamento del veicolo, difficoltà di sterzo. Minore reattività e riduzione di attenzione per la strada.

ETILOMETRO MONOUSO

per controllare il proprio stato di ebbrezza



Interno al tasso limite



Superiore al tasso limite

Biciclette e sicurezza: binomio possibile

Il ciclista, un importante indicatore di qualità ambientale e sociale

In occasione della settimana mondiale della sicurezza stradale organizzata dalle Nazioni Unite, riteniamo opportuno sottolineare il ruolo e le proposte dei ciclisti in quanto:

- **utente della strada per proteggerne l'incolumità;**
- **non utente di altri mezzi di trasporto per favorire il decongestionamento del traffico;**
- **indicatore della mobilità in grado di fornire un parere qualificato dell'utenza debole.**

Gli incidenti stradali sono la vera emergenza dei nostri tempi, dato che costituiscono la prima causa di morte accidentale e addirittura la prima causa di morte in assoluto per i giovani fino a 29 anni; ciononostante continuano a costituire un tema di cronaca locale e non il tema tenuto al primo posto dell'agenda politica.

Dei morti sulle strade quasi metà avvengono in città (discostandoci da questo punto di vista dagli altri paesi europei) e di questi uno su due è un cosiddetto utente debole, ovvero un pedone, un ciclista o un conducente di ciclomotore. Ciò significa che **se non si proteggono ciclisti e pedoni non si ha alcuna speranza di migliorare la sicurezza e la vivibilità dei nostri centri urbani.**

Quando si parla di interventi si ritorna però nel vago si dice di aumentare le piste ciclabili, mettere rastrelliere, vietare l'ingresso ai camion. Ma se la realizzazione di una pista ciclabile non è praticabile, non è possibile fare niente?

Le cause strutturali di pericolo sono altre ed in particolare la causa prima di un incidente con conseguenze gravi è una velocità di percorrenza dei mezzi motorizzati incompatibile con l'assetto urbano e l'associata carenza di visibilità degli ostacoli improvvisi. Le cause scatenanti del singolo incidente sono invece di volta in volta la distrazione, l'eccesso di confidenza col mezzo, l'uso del telefonino, l'attraversamento imprudente, la scarsa cultura del rispetto.

Se si procede a 30 km/h l'errore si recupera, se ci si muove a 70 km/h no; resta il morto o l'invalido permanente, magari con l'investitore sotto shock. (Non dimentichiamo che la velocità media di percorrenza urbana è sicuramente inferiore a 15 km/h). Per cui parlare di Zone 30 non contrasta con la velocità degli spostamenti; anzi al contrario una fluidificazione del traffico probabilmente



CICLISTI DAVANTI AL TRIBUNALE A ROMA

aumenterebbe la velocità media. È una scelta politica, anche di basso impatto economico che può incidere significativamente sul problema.

Un altro aspetto fondamentale da affrontare riguarda le infrazioni che devono essere sanzionate. **Qualcuno ha mai visto erogare una multa per mancato rispetto delle strisce pedonali?** Io mai. E una multa per divieto di sosta? Sicuramente sì. Anche questa è una scelta politica che può educare il costume: lanciare una campagna di tolleranza zero verso i comportamenti pericolosi (mancato rispetto delle strisce, ma anche uso del telefonino, mancato uso delle cinture, eccesso di velocità) senza falsa indulgenza, o peggio, senza pensare solo a far cassa con gli introiti delle contravvenzioni.

Dal punto di vista dei ciclisti, invece, riteniamo importante stigmatizzare i comportamenti che impediscono la loro massima visibilità. Crediamo pertanto necessario promuovere una campagna per avere le luci sempre in efficienza e, se possibile, indu-



CICLISTI IN UNA STRADA DELLA CAPITALE

menti ad elevata visibilità.

Con questi obiettivi primari intendiamo promuovere specifiche iniziative in occasione della giornata della sicurezza stradale. Ovviamente il quadro non è certo esaustivo, ma è importante lanciare il segnale per cui grandi miglioramenti possono essere ottenuti anche con piccoli sforzi.

Sottolineiamo comunque l'importanza che tutte le iniziative debbano essere proposte, coordinate e possibilmente pianificate in un Piano della Sicurezza stradale (Comunale/Provinciale), possibilmente sotto l'egida di un organismo a larga partecipazione (quale una Consulta Comunale/provinciale della Mobilità e Sicurezza stradale). Senza pianificazione, ma anche senza concertazione, l'efficacia delle azioni risulta essere notevolmente ridotta.

Non dimentichiamo che **il Codice della strada, all'art. 1 comma 2, stabilisce che "Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione"**

Gli spostamenti in bicicletta ed a piedi devono essere privilegiati rispetto ad altre modalità di spostamento, non orientate al contenimento dei consumi energetici, alla tutela dell'ambiente e della salute, alla rapidità degli spostamenti nei percorsi cittadini.

Non si può affrontare il tema della sicurezza stradale senza intervenire significativamente sull'organizzazione della mobilità e quindi sulla mobilità sostenibile.

I ciclisti non sono degli utenti qualsiasi del territorio: la loro assenza o presenza è un vero e proprio indicatore dello stato di salute dell'intero sistema viario e della società in generale. **Il ciclista è e deve essere considerato un importante indicatore di qualità ambientale e sociale.**

Più biciclette e più sicurezza è un binomio possibile, basta averne la volontà.

Edoardo Galatola,

Responsabile sicurezza FIAB
(Federazione Italiana Amici
della Bicicletta)

Apparire ed essere

Rispettare i diritti dei pedoni, la dignità delle persone ed il valore della vita umana

Una mattina presto, a Roma, molte brave persone osservano trepidanti ed ansiosi la persona che, a piedi, pur segnalando il semaforo un "ALT" per i pedoni, sta attraversando la strada sulle strisce pedonali mentre le auto e le moto gli sfrecciano intorno pericolosamente. Per le persone spettatrici è normale giudicare quel "pedone" come: irresponsabile, incosciente, imbecille, incivile, maleducato, indisciplinato, ignorante, rozzo, barbaro, pericoloso per sé e per gli altri; così come è normale che, raccontino tale episodio sui posti di lavoro, nelle famiglie e in altri luoghi. Si consolida, così, la figura del "pedone negativo" cioè la persona:

- che è fuori dal mondo meccanizzato e velocizzato;
- che "disturba" la circolazione;
- che "ben gli sta" se dovesse rimanere vittima di un incidente stradale.

Quelle persone spettatrici ignorano il fatto che il loro "pedone negativo", Mario Liberista, è un automobilista che, ogni giorno, usa la sua auto per la sua mobilità. Cosa che, a Roma, usa fare oltre il 70 % delle persone le quali si muovono col mezzo privato (auto e moto) senza quel patrimonio culturale di compie-

re l'atto semplice, ma importantissimo, di allacciarsi la cintura di sicurezza (o indossare il casco) per non "scherzare" con la propria vita e quella degli altri. Queste persone meccanizzate (automobilisti – motociclisti) si lamentano che a Roma le macchine sono troppe e creano un traffico bestiale e un pericoloso inquinamento dell'aria; si lamentano della enorme difficoltà che incontrano a parcheggiare i loro mezzi ovunque lo desiderano (casa, lavoro, cinema, palestra, scuola, negozi, ecc.).

Queste persone meccanizzate vogliono le strisce blu solo sotto casa (gratuite per i residenti), maledicono i mezzi pubblici perché si fermano in mezzo alla strada, ecc..

Le persone spettatrici, invece, ignoravano il fatto che Mario Liberista, quella mattina, dopo aver girato per oltre 20 minuti per trovare un posto dove parcheggiare l'auto (anche in seconda fila) ha parcheggiato sulle strisce pedonali; è sceso dall'auto sbattendo lo sportello; e, incurante del semaforo rosso, ha attraversato la strada perché era stressato dalla guida e dal gironzolare per parcheggiare; era arrabbiato perché il

posto dove aveva parcheggiato era distante circa 100 metri dall'ufficio; era preoccupato per l'arrivo in ritardo al lavoro; era intento a maledire tutti coloro che gli sfrecciavano intorno; era intossicato dalle numerose sigarette fumate; era una persona distrutta già prima di iniziare la sua

giornata lavorativa.

Ogni giorno, in tutta Roma, sono innumerevoli i casi come quello del "pedone negativo" Mario Liberista e che alimentano l'inquinamento culturale ("senso comune") sul "Pedone". Invece, il "Pedone" (singolo e/o associato, cioè la persona che intende condurre la propria vita in maniera "naturale", con i tempi "naturali", con gli strumenti "naturali" chiamati piedi) è, in questa Roma, per "Resistere, resistere e resistere" nella difesa, sempre e comunque, del Valore della vita umana e per il rispetto della dignità della persona umana nonché per realizzare la "Mobilità sostenibile" cioè quella mobilità cittadina che, nella sicurezza e libertà, permette ai pedoni di camminare; ai ciclisti di avere una rete ciclabile; a tutti i cittadini garantisce "il diritto ad un servizio del TPL pubblico efficiente ed efficace, non inquinante, capillare ed attrezzato per rispondere alle loro esigenze"; permette ai cittadini particolari (quelli che hanno tempo e denaro), se lo vogliono, di usare il loro mezzo privato.

"Resistere", a Roma, come Pedone perché, per incidenti stradali, in soli quattro anni (1° luglio 2001 – 30 giugno 2005), sono morte 703 persone (di cui 252 pedoni, pari al 37 %) e ferite 92.351 persone (di cui 10.573 pedoni, pari all'11,5 %) (fonte: Corpo Polizia Municipale di Roma).

Sono solo dati parziali che, giusto il secondo programma per la sicurezza stradale della Commissione Europea, entro il 2010 devono ridursi del 50 %. Impresa sovrumana visto che Roma:

- ha il primato mondiale per la densità automobilistica (932

auto per 1000 abitanti ed il primato assoluto per gli oltre 400.000 moto e motorini circolanti);

- ha una presenza irrisoria del "ferro" (km. 51,31 di tram e km. 36,57 di metropolitana);

- non ha alimentato, sviluppato ed offerto un TPL di qualità e quantità tale da rendere illogico e stravagante l'uso del mezzo privato;

? non ha in cantiere una seria ed efficace campagna di disinquinamento dell'aria e del rumore;

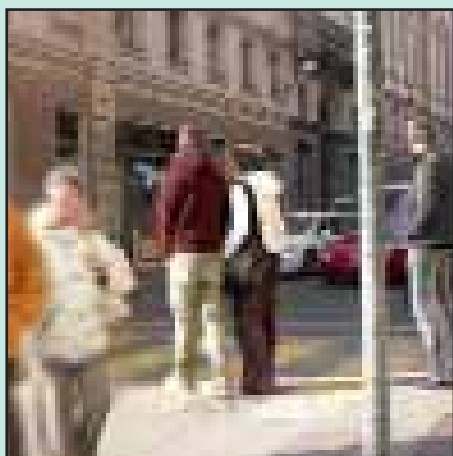
? non ha in programma, nel circuito scolastico, dei cantieri culturali per l'educazione alla sicurezza stradale nelle Scuole di ogni ordine e grado.

La riduzione del 50 % dei morti e feriti nel 2010 sarà anche ardua attuarla a livello nazionale in quanto l'Italia conta 35 milioni di auto (cioè più di 600 automobili ogni 1000 abitanti, primato mondiale della densità automobilistica) e, a causa degli incidenti stradali, nel 2005 ha registrato 5.426 morti e 313.727 feriti (con un costo sociale stimato in 30.654 milioni di euro) nonché un tasso di mortalità di 9,2 morti per 100.000 abitanti, ponendosi al di sopra dell'8,1 della media dell'UE.

Una vera e propria strage modificabile solo migliorando l'attuale capacità di governo della sicurezza stradale a livello nazionale, regionale e locale e formando una cultura della sicurezza stradale nella quale il Pedone riacquisti il dovuto diritto al rispetto, alla dignità della persona e venga ripristinato e convalidato il Valore della vita umana.

Vito De Russis

Associazione Diritti dei Pedoni di Roma e Lazio



5xMille



UN GESTO SOLIDALE A COSTO ZERO! PER LA FONDAZIONE DELLA SOCIETA' CIVILE

DONA IL 5 PER MILLE E SOSTIENI FISICO

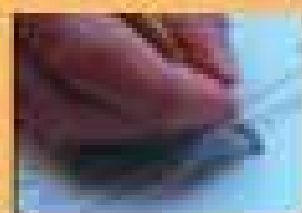
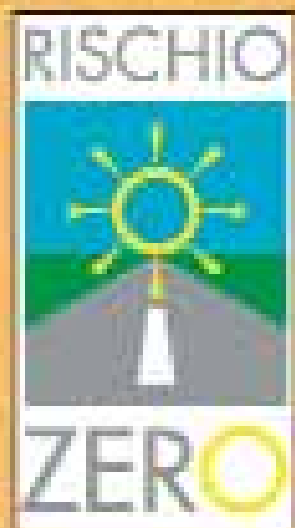
07939491002

(Scrivi questo numero sulla dichiarazione dei redditi)

Con la dichiarazione dei redditi per l'anno 2006 per le persone fisiche sarà possibile destinare il 5 per mille dell'IRPEF, come l'8 per mille destinato alla diversa confessione religiosa, alla "FONDAZIONE ITALIANA PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE ONLUS".

Le due destinazioni d'imposta, il 4 e 5 per mille, non sono un costo aggiuntivo per il contribuente e il presente cumulo, Poiché, infatti, se la somma dell'importo unitario.

Il check, in fase di compilazione della dichiarazione dei redditi, presenti: "modello integrativo F110/2006", "modello F30/1 - dei redditi 2006", "modello Unico persone fisiche 2006" apporre la propria firma e stampare dall'opzione A e indicare il codice fiscale 07939491002 della "FONDAZIONE ITALIANA PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE ONLUS".



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

STOP-CRASH

È importante fermare una strada che coinvolge ogni anno circa 3.000 giovani tra i 14 e i 19 anni.

Prevenire e controllare, al fine di educare e coinvolgere la popolazione ad una guida responsabile, è la missione di STOP-CRASH, un progetto per la sicurezza stradale promosso da ANCI, R.C. - Fila Morale Vittima della Strada e Partecipazioni.

Soltis e Soli è l'azienda che ha ideato e realizzato STOP-CRASH che consente di dotare tutti gli agenti in servizio

permettendo loro di eseguire controlli efficacemente in ogni situazione.

Messaggio (grafico), sempre da usare, efficace allo scopo, Soltis e Soli è personalizzabile per il Comune o il Comune di Polizia, anche in piccoli quantitativi.

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

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

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



Per informazioni - ordinare: Pagnoli srl - Tel. 02/23.501499 - Fax 02/23.515515 - www.soltisecoli.it





LA PAGINA DELLA SOLIDARIETÀ



Comune di Roma



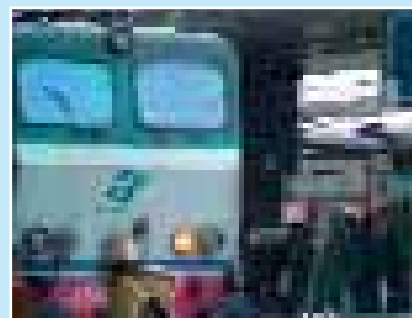
Provincia di Cosenza



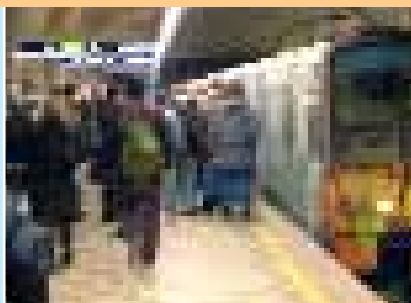
Comune di Cosenza



Comune di Rende



l'Altra Via



DONAZIONI LIBERALI A FAVORE DI ONLUS

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

- **c/c postale** intestato a Fondazione Luigi Guccione Onlus Ente Morale Vittime della strada n° 20617874

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

DEDUCIBILITÀ FISCALE PER PERSONE FISICHE E IMPRESE

Articolo 14, Decreto Legge n. 35/2005

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

