



l'Altra Via

Anno I - Numero 4 - Maggio 2006

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

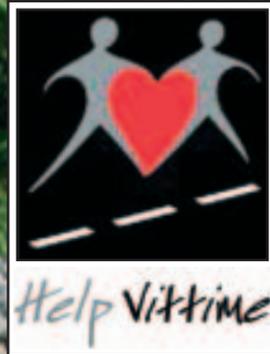


Poste Italiane S.p.a. - Sped. in A.P.D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, Comma 2, DCB Roma

STRADE & SICUREZZA

Un programma per strade più sicure con priorità, finanziamenti, tempi.
Un lavoro non più rinviabile per il nuovo Governo

ASSISTENZA LEGALE, MEDICO LEGALE, PSICOLOGICA GRATUITA



CHIAMATA GRATUITA
NUMERO VERDE
800.134.900

IN COLLABORAZIONE CON



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

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

FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS



ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA

SICUREZZA STRADALE: DALLE PAROLE AI FATTI



Giuseppe Guccione
Presidente FLG

Cell. 339.8708793
p.guccione@tiscali.it

“ La sicurezza stradale passa dalle città. Occorre coraggio ed innovazione: le vecchie ricette non hanno funzionato e non funzioneranno. ”

GLI ANNI trascorsi hanno lasciato inalterato il fenomeno gravissimo dell'insicurezza stradale nel nostro Paese. Gli effetti positivi dell'introduzione della patente a punti vanificati dopo due anni. Siamo lontanissimi dall'obiettivo del dimezzamento di incidenti e morti entro il 2010. Come ci chiede l'Unione Europea di dimezzare i morti. La sicurezza stradale passa per le città: 70% degli incidenti e quasi il 50% dei morti (4.000 persone circa uccise ogni anno ed oltre 20.000 morti da monossido di carbonio per lo più da traffico di veicoli).

E da lì che bisogna partire se vogliamo centrare l'obiettivo del dimezzamento dei morti entro il 2010. E per farlo occorre coraggio e innovazione: le vecchie ricette non hanno funzionato e non funzioneranno. Non esiste nessun fabbisogno finanziario individuato per la sicurezza stradale. Nessuna posta certa per mettere in sicurezza le strade italiane. Si pensa ai grandi lavori ma non a rendere più sicure le strade esistenti come ha più volte richiamato anche il Presidente della Repubblica. L'insicurezza stradale è un grave fenomeno sociale da affrontare e che può diventare anche un'opportunità di sviluppo e di lavoro. Sulle strade italiane negli ultimi 3 anni c'è stata una contrazione di oltre 20% nella spesa per la manutenzione ordinaria anche a causa dei tagli ai trasferimenti degli Enti Locali (nostra indagine presso gli uffici delle 14 città metropolitane).

Forti difficoltà per le imprese e l'occupazione del settore "in affanno" per la mancanza di finanziamenti dei lavori (1000 imprese e circa 10.000 lavoratori: segnaletica e barriere; 3500 imprese e circa 40.000 lavoratori per la manutenzione degli asfalti). Occorrerebbero 3.000 milioni di euro all'anno per la manutenzione.

La morte per incidente stradale – sostiene l'OMS – se non opportunamente contrastata, in una scala di mortalità da 1 a 10, passerà dall'attuale 9° posto al 3° come causa di morte, solo dopo tumori e cardiopatie. Il nostro Paese, tra l'altro, paga anche un pesante tributo fi-

nanziario all'anno: 35 miliardi di euro di costi sociali. L'Italia ad oggi ha azzerato il positivo trend di diminuzione dei morti dopo l'introduzione della patente a punti che aveva portato ad una riduzione della mortalità di circa il 25% nei primi sei mesi dalla sua applicazione.

Manca ad oggi un qualsiasi organo di Governance della sicurezza stradale. Le politiche di sicurezza stradale non hanno un minimo di coordinamento neanche a livello delle Regioni. E senza una strategia di governo questo grave fenomeno sociale aggraverà inesorabilmente i già pesanti numeri di oggi: 8/9.000 morti, 25.000 disabili gravi, oltre 300.000 feriti. 150 bambini sotto i 10 anni uccisi ogni anno, oltre 1.000 tra pedoni e ciclisti, 2.700 i morti sulla strada del percorso casa-lavoro (incidenti in itinera). Gli Incidenti stradali sono la prima causa di morte nella fascia di età 14-29 anni (circa 3.000 morti). Uccide più giovani la strada che le droghe e l'aids messi insieme e non è una questione di stragi del sabato sera se non vogliamo chiudere gli occhi.

Dobbiamo, invece, aprirli gli occhi e guardare i Paesi europei più virtuosi: innanzitutto Gran Bretagna e Francia. Quest'ultima in primo luogo da quando ha cambiato strada è il caso di dire (meno 35,8% dei morti dal 2002 al 2005).

Per questo ora al nuovo Governo che si formerà nei prossimi giorni chiediamo di onorare gli impegni concreti assunti dai suoi leader in campagna elettorale in particolare da Romano Prodi (vedi lettere nelle pagine seguenti).

Abbiamo avanzato 14 proposte concrete (che potete leggere sui nostri siti: www.flg.it e www.fondazionefisico.it) puntando su tre priorità irrinunciabili:

1. costituire per legge l'Agenda Nazionale per la sicurezza stradale
2. quantificare un piano di investimenti certi e definiti.
3. nominare un Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega alla sicurezza stradale.

Dare risposte positive è un dovere morale, un interesse economico, un segnale di civiltà.

“ Il nuovo Governo punti su tre priorità irrinunciabili:

1. costituire per legge un'Agenda Nazionale per la Sicurezza Stradale

2. programmare un piano di finanziamenti certi e definiti

3. nominare un Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega alla sicurezza stradale. ”

**DIRETTO DA**
Giuseppe Guccione**DIRETTORE RESPONSABILE**
Angela Betti**SEGRETERIA DI REDAZIONE**
Paola Martinello**REDAZIONE**
Annamaria Astorino, Ivano Billi
Annamaria Coramusi, Amelia
Corigliano, Teresa Rita D'Amico
Tamara Haegi, Stefano Giovenali
Adriano Legacci, Gerardo Macrini
Franco Panno, Marzia Vannuccini**STAMPA**
Fratelli Spada S.p.A.
Via Lucrezia Romana, 60
00043 Ciampino (Roma)
Chiuso in tipografia il 9/5/2006Registrazione presso
il Tribunale di Montepulciano (SI)
n. 305 del 6 Febbraio 2006

SOMMARIO

19
Biciclette e sicurezza
Spostamenti competitivi entro i 5 chilometri
e fanno bene anche alla salute**21**
Al volante a 16 anni
Due anni con un tutor responsabile
e poi gli esami alla scuola guida**24**
Auto, libertà assoluta
Intervista a Morcellini
Presidente di Scienze della Comunicazione
a La Sapienza di Roma**28**
Centro Rampi
Venticinque anni al servizio
della prevenzione e della sicurezzaLe foto di copertina e di pagina 22 del
numero 2 de l'AltraVia sono di Antonio
Coladonato (detto Tonio 2c, foto a lato)
professione fotoreporter giornalista in
Putignano (Ba).
Dall'Aprile del 2005 è presidente
dell'Associazione Vivi la Strada, con sedi
a Putignano (BA) e Taranto.
In collaborazione con Piero Pongano ha
realizzato il sito www.vivilastrada.it

Perché AltraVia

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

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

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

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

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

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

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

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

La posta



INGIUSTIZIA PER UN CITTADINO VITTIMA DI UN PIRATA STRADALE

Caro Presidente Guccione,
mi chiamo Ernesto Serafini, sono invalido al 100% a causa di un incidente stradale avvenuto quasi 30 anni fa e vittima di una grave ingiustizia di ordine burocratico.

La mia storia già a suo tempo fece il giro dell'Italia, riportata da diversi giornali, ripresa dalla stampa e dalle televisioni nazionali, oltre alla protesta a mio favore di alcuni politici per mezzo di un'interrogazione parlamentare, ahimè senza esito. Ma non ho ancora perso le energie e la speranza perché credo di meritarmi giustizia! Tutto è cominciato il 21 maggio del 1977 quando, facendo ritorno in moto dalla fidanzata, venni investito da un'auto impazzita che fuggì senza prestarmi soccorso. Dopo giorni di coma la mia vita fu salvata ma cominciai il mio calvario: mi amputarono la gamba sinistra e un braccio rimase da allora paralizzato. La mia invalidità è stata alleviata in parte da una protesi che mi consente di camminare per qualche ora al giorno. Riuscimmo in seguito a risalire all'identità del conducente-pirata perché quest'ultimo abbandonò la sua auto lì vicino in seguito allo scoppio di una delle ruote.

L'assicurazione dell'investitore mi ha liquidato nel 1979 con i soli 20 milioni previsti dalla polizza. Il tribunale di Vicenza in seguito riconobbe all'automobilista l'esclusiva responsabilità dell'incidente e lo condannò a rimborsarmi con un indennizzo di 109 milioni (a partire dall'82), di cui non ho mai visto nemmeno l'ombra dato che la controparte si è sempre dichiarata nullatenente. Legalmente la risoluzione del caso sembra impossibile, perché non ho potuto nemmeno far ricorso al

Fondo di Garanzia alle Vittime della strada, poiché, come Lei sa, tale fondo risarcisce solo i danni causati da un veicolo non identificato, oppure non coperto da assicurazione. Per assurdo quindi sarei stato rimborsato del danno solo se il mio investitore non fosse stato identificato. Come posso accettare il silenzio da parte delle Istituzioni? Ho bussato le porte a molti, a tutti i partiti politici, ho scritto ad Andreotti, a Pertini, a Cossiga e a Ciampi, ricevendo come risposta che si sarebbero interessati al mio caso, ma ancora nulla è stato risolto. Fortunatamente ho continuato ad amare la vita, la fidanzata di allora è poi diventata mia moglie con cui ho avuto tre meravigliosi figli. La mia famiglia, sebbene viviamo solo con la pensione di invalidità, non cerca la carità perché sappiamo benissimo che c'è gente che vive peggio di noi e muore di fame. Desideriamo solo che mi venga riconosciuto quanto mi spetta. Gradirei sapere, da Lei se devo arrendermi e accettare, oltre ai danni psico-fisici (difficili da immaginare), questa ingiustizia di ordinaria burocrazia.

Ernesto Serafini



UNA SEGNALAZIONE BUGIARDA E TRADITRICE



NELLA FOTO si vede una strada, la cui mezzarria è divisa in due corsie aventi entrambe lo stesso senso di marcia. Più avanti, a causa di un restringimento (meglio evidenziato in alto a sinistra) di corsie ne rimane una sola.

In pratica, vi è consentito il traffico su due file parallele, ma, per proseguire, bisognerà poi disporsi su di una fila unica.

Sempre in alto, ma a destra, si vede anche un segnale di preselezione, il quale, secondo l'articolo 127 del Regolamento di esecuzione del Codice della strada, riproducendo le corsie di marcia tratteggiate sulla carreggiata, dovrebbe preavvertire gli automobilisti dell'approssimarsi di un incrocio, al fine di facilitarne la scelta nella direzione da prendere, consentendo così una circolazione più fluida ed una rischiosità evidentemente minore.

Tecnicamente, si tratterebbe di un segnale di preavviso, che serve a consentire di posizionarsi al meglio sulla carreggiata, in rapporto alla direzione che si intende seguire.

Il cartello, quindi, dice di "disporsi su due file" ed ogni bravo automobilista disciplinato non fa altro che seguirne fiducioso il "consiglio".

Ma, incredibile, non sa che si tratta di un tranello, maldestramente "teso" dalla pubblica Amministrazione, verso la quale egli invece pone la sua massima fiducia. Una fiducia che, sulle strade, troppe volte viene tradita. Ed infatti, egli se ne accorgerà, a sue spese, quando ormai (imbottigliato davanti alla strozzatura) si troverà nella necessità di dovere far fronte alla "pressione" di altre auto, ingannate anch'esse e di cui sarà circondato, col pericolo di rimanere tutti coinvolti in un inconcepibile incidente, la cui causa mai nessuno avrebbe potuto immaginare.

L.Francesco Memoli

LASCIATECI A PIEDI !!!

Manifestazione Nazionale a Roma il 1° aprile scorso

Protagonisti **pedoni, ciclisti, bambini, disabili, vittime**

Chiesti **più finanziamenti** per la sicurezza stradale ed un'agenzia nazionale come negli altri Paesi Europei

LO SCORSO 1° Aprile è stata organizzata a Roma una manifestazione nazionale promossa da FISICO e dalle oltre 40 organizzazioni nazionali che la compongono.

Gli obiettivi erano molteplici: prima di tutto quello di chiedere indietro le nostre città, da troppo tempo ormai trasformate in giungle di asfalto ed automobili dove vige la legge del più forte ed il debole soccombe. Come risultato, è nelle città che avvengono oltre il 70% degli incidenti e quasi il 50% dei morti.

La sicurezza stradale passa per le città ed è da qui che bisogna partire se vogliamo centrare l'obiettivo del dimezzamento dei morti entro il 2010. Ma per farlo occorre coraggio e innovazione: le vecchie ricette non hanno funzionato e non funzioneranno.

Oltre 1.000 pedoni e ciclisti uccisi ogni anno in incidenti stradali ed oltre 20.000 morti da monossido di carbonio per lo più da traffico di veicoli. E da lì che bisogna partire se vogliamo centrare l'obiettivo del dimezzamento dei morti entro il 2010. Così il Presidente Giuseppe Guccione ha dato inizio all'incontro, illustrando le linee guida per raggiungere questo importante obiettivo.

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

Disincentivare l'accesso ai veicoli privati per togliere "l'assedio" di auto e moto alle città.

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

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

4. la richiesta dell'istituzione di un Agenzia Nazionale per la sicurezza stradale

5. il finanziamento del Piano Nazionale della Sicurezza stradale

6. la richiesta per una manutenzione programmata delle strade

7. più piste pedonali e ciclabili protette
E' un'iniziativa forte che oltre 40 organizzazioni nazionali lanciano agli enti locali, al Governo e Parlamento che verranno. Lasciateci a piedi! Non è una provocazione. A piedi, letteralmente, ci siamo già ma intossicati e potenziali vittime della strada. Pedoni, ciclisti, motociclisti, bambini, giovani, donne, anziani, disabili ne sono i protagonisti. ANCI (Comuni) e UPI (Province) hanno concesso il patrocinio ed il Presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Ciampi, ha conferito una meda-

glia d'argento cogliendo con tempestività il valore sociale e politico dell'iniziativa. È maturo il tempo per promuovere un nuovo rinascimento per le nostre città. Un progetto di recupero delle cultura urbana (rapporto tra individualismo e comunitarismo, reti materiali e virtuali, trasporto privato e pubblico) che non può prescindere da Istituzioni efficienti, fondate sulla partecipazione dei cittadini e sulla pratica, in ambito locale, della democrazia.

Occorrono anche finanziamenti: almeno 5.000 milioni di euro in 10 anni per un forte sviluppo del trasporto pubblico locale. C'è, inoltre, bisogno di una consapevolezza diffusa anche all'interno delle istituzioni, perché la mobilità e le questioni ad essa connesse è in cima ai pensieri dei cittadini. L'obiettivo del 2010 è alla nostra portata. Bisogna lavorarci da subito.

Oltre a questo però, lo scorso 1° Aprile vi era la necessità di farsi vedere, di far vedere a tutti quanti, passanti e turisti, che la strada uccide non solo gli ALTRI, ma persone come tutti noi. Per fare questo abbiamo provato a sceneggiare un incidente ed a far vedere cosa realmente accade ai circa mille pedoni ogni anno e 8.000 persone uccise sulle strade ogni anno: una cinquantina di adulti e bambini coperti da una maschera bianca, a simboleggiare le morti – così in contrasto con il primo sole primaverile che riscal-

Ecco il mio impegno vuole essere quello di far capire che si può cambiare, sia attraverso le istituzioni che attraverso una maggiore attenzione di ogni cittadino. Il 6 maggio abbiamo ricordato Mark con un torneo di Basket proprio nella scuola dove lui giocava "Di Donato" via Bixio 83 a Roma. E' intervenuto anche il Sindaco di Roma, Walter Veltroni.

Anna Onorati



dava Piazza San Lorenzo in Lucina – macchie di sangue sul viso, un cadavere abbandonato per terra (un manichino, ma l'effetto era uguale!) ed un enorme striscione, sospeso nel mezzo della piazza, che mostrava come, purtroppo per davvero, si muore sulle strade.

Quello che più mi ha colpito in questa scenografia contrastata - la piazza così bella, le morti così crude – è stata la reazione dei passanti casuali e dei curiosi che accorrevano attratti dai colori e rumori della manifestazione.

Dopo un'iniziale sorpresa per la bella scenografia messa in piedi, quello che ho visto sul volto dei più era un sentimento quasi di fastidio, come se quella manife-

stazione stesse lì a portare iella a tutti quanti, come se fosse un malocchio collettivo o la peste nera medioevale.

Mi sono chiesta allora: perché? La risposta che mi sono data è che l'incidentalità stradale viene vissuta ancora troppo nell'immaginario collettivo come casualità – come lo scivolare su una buccia di banana e rompersi l'osso del collo – piuttosto che come un problema di salute pubblica che può essere affrontato, gestito e risolto razionalmente.

Uno standard qualitativo delle nostre strade che ogni cittadino ha diritto di chiedere a chi lo governa, piuttosto che un fortuito incrocio tra capacità personali e fortuna.

Per cambiare questo modo di pensare va fatto ancora tanto: portare l'argomento fra la gente comune, affrontarlo in maniera semplice e razionale e pretendere dagli enti locali ed dal governo e parlamento che verranno la sicurezza stradale come diritto piuttosto che come un optional da acquistare insieme alla nuova macchina. Ma soprattutto sarà nostro compito farsi sentire e farsi vedere sempre sulle nostre strade, come semplici cittadini che chiedono sicurezza e non più come untori da evitare.

Tamara Haegi

Vice Presidente di FISICO

UN SABATO MATTINA di sole dopo tanti gironi di pioggia arrivano a casa gli amici di mio figlio che sono gli amici di Mark: un bambino che un giorno d'estate è stato investito mentre attraversava la strada per andare a giocare a Basket. Aveva 10 anni e tanta voglia di vivere. In questo sabato di sole andiamo insieme a testimoniare e dire forte "lasciateci a piedi" affinché le città diventino più ospitali, più rispettose dei

I BAMBINI PROTAGONISTI DELLA GIORNATA

pedoni, dei bambini. Sapevamo di dover indossare una maschera bianca per far capire che non siamo invisibili, non siamo fantasmi, indossarla è stato sentire il dolore, la sensazione di impotenza, ma poi i bambini si sono impegnati a distribuire la rivista per far capire ai "grandi" che si può e si deve cambiare.

UNA RAPPRESENTANZA di bambini, insegnanti e genitori della scuola dell'Istituto Comprensivo Ettore Majorana - classe 4° - LANUVIO della provincia di Roma, sabato 1° Aprile, è partita di buon mattino con il treno per recarsi in Piazza S. Lorenzo in Lucina per protestare contro l'insicurezza stradale! Lasciateci a piedi è stato per tutti una gioiosa metafora e non un pesce d'aprile. Giunti alla stazione Termini, un bus messo a disposizione da Trambus s.p.a. ci ha accompagnati nella vicina piazza San Silvestro, da

MORTE INUTILE SULLE STRADE

dove ci siamo recati a piedi nel luogo della manifestazione. I bambini carichi ed entusiasti di partecipare si sono messi subito a distribuire le copie della rivista L'ALTRA VIA con il programma e gli obiettivi della manifestazione. Nei giorni precedenti avevo preparato i bambini all'argomento - seguendo il programma televisivo "Media-Education" (foto, filmati, spot) - i qua-

li si erano subito interrogati su come avrebbero potuto aiutare l'iniziativa! Hanno contribuito, oltre che con la partecipazione, indossando una maschera bianca macchiata di sangue con l'intento di simulare la strage stradale che colpisce l'infanzia ogni anno (150 bambini morti a causa di incidenti). E' stata un'occasione unica per sensibilizzare adulti e piccini, che la morte sulla strada non solo è inutile, ma deve vedere l'impegno di ognuno di noi.

Edi Capitani



**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/roadsafety/index_en.htm**



Grazie Presidente Ciampi



*3 Medaglie ed una Targa d'Argento
conferite nel 2004 e 2005 alle nostre Fondazioni.
Giovani, infrastrutture, Paesi del mediterraneo, Stati Generali per la Sicurezza Stradale: iniziative
della società civile che il Capo dello Stato ha inteso sostenere.
E' la prima volta in Italia. E' un onore per noi e un merito del nostro amato Presidente.
Intendiamo salutarLo con grande affetto ed ammirazione
donandoGli un piatto d'argento con il simbolo dell'Apocalisse.
E con l'augurio di cuore di lunga vita e al servizio ancora del nostro Paese.*

*Giuseppe Guccione, Presidente Fondazione Luigi Guccione Onlus
Tamara Haegi, Vice Presidente Fondazione Italiana Sicurezza Circolazione Onlus*



*Il Piatto d'Argento è stato realizzato da G.B. Spadafora
orafi per passione, maestri per tradizione fin dal 1700.
Sul piatto è raffigurato il Drago dell'Apocalisse di Gioacchino da Fiore.*

*G.B. Spadafora, San Giovanni in Fiore (CS)
Via Roma, 3 - Tel. 0984 993968
www.gbspadafora.it*

E ORA SICUREZZA!

Al nuovo Governo chiesto un piano di finanziamenti, un'agenzia nazionale e un Sottosegretario con delega



LE ELEZIONI alle spalle e tanti impegni assunti da candidati e partiti. In particolare dal candidato premier dell'Unione, Romano Prodi, che con una lettera ha dichiarato che "la sicurezza stradale deve infatti entrare con maggiore forza nel dibattito pubblico come nell'agenda della politica. Conto seriamente che questi vostri studi, le analisi e le conclusioni in essi contenute siano opportunamente valorizzati in modo da trovare applicazione in una puntuale e coraggiosa azione di governo. Adesso - prosegue Prodi - dobbiamo metterci tutti al lavoro. Dobbiamo farlo (come era scritto nel nostro programma) per il bene dell'Italia". La campagna elettorale non ha visto grandi discussioni e ciò vale anche

per la sicurezza stradale. E senza una strategia di governo questo grave fenomeno sociale aggraverà inesorabilmente i già pesanti numeri di oggi: 8/9.000 morti, 25.000 disabili gravi, oltre 300.000 feriti. 150 bambini sotto i 10 anni uccisi ogni anno, oltre 1.000 tra pedoni e ciclisti, 1.500 motociclisti, 2.700 i morti sulla strada del percorso casa-lavoro (incidenti in itinera). Gli incidenti stradali sono la prima causa di morte nella fascia di età 14- 29 anni (circa 3.000 morti). Ma



gli incontri che abbiamo avuto mostrano un segnale di cambiamento rispetto al passato. C'è una maggiore consapevolezza del fenomeno, dei problemi da risolvere e delle strategie da adottare. E non è poco! La Margherita, i Verdi, l'Udeur, l'Italia dei Valori, Rifondazione Comunista nel Centro sinistra oltre il già citato candidato premier Prodi e dall'altro campo Alleanza Nazionale quelli più attivi in vario modo e misura. Rifondazione comunista con il suo ex segretario

ora Presidente della Camera dei Deputati quello più attivamente impegnato e disponibile rispetto alle proposte avanzate da FISICO e FLG (con i 14 punti che riproponiamo in queste pagine). Assenti Forza Italia e UDC (se si esclude tra questi l'on. Mario Tassone ex Viceministro Infrastrutture e Trasporti "storicamente" impegnato e attivo su questi temi) e dal campo avverso stranamente silenti i Democratici di Sinistra, la Rosa nel Pugno, Comunisti Italiani.

Larga condivisione innanzitutto sulla necessità di costituire un'Agenzia Nazionale per la Sicurezza stradale come c'è in molti Paesi europei, soprattutto in quelli che hanno diminuito sensibilmente la mortalità stradale. Per questo al nuovo Governo che si insedierà nei prossimi giorni ma anche all'opposizione chiediamo



un impegno "non di parte" e in particolare su tre grandi obiettivi che possono contribuire a realizzare il dimezzamento di incidenti e morti entro il 2010:

1. finanziare il Piano Nazionale per la Sicurezza stradale da oltre 3 anni senza dotazione finanziaria e la manutenzione ordinaria delle strade (dotazione tecniche-logistiche della sicurezza: segnaletica verticale e orizzontale, barriere, ecc.)
2. nominare un Sottose-

gretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega alla sicurezza stradale con compiti di coordinamento delle politiche di settore di competenza dei diversi ministeri (Infrastrutture, Istruzione, Interno, Sanità, Giustizia, Ricerca, ecc.).

3. costituire per legge l'Agenzia Nazionale per la sicurezza stradale o un Dipartimento presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri sul modello di quello della Protezione Civile.



PUNTI PER UN PROGRAMMA DI GOVERNO DELLA SICUREZZA STRADALE

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

ORGANIZZAZIONI FIRMATARIE DELLA "SFIDA"

ACCADEMIA ITALIA - ACTITALIA FEDERAZIONE NAZIONALE - AGENZIA NAZIONALE PER LA PREVENZIONE - ASSOCAMPI (Associazione Campeggiatori Itineranti) - ASSOCIAZIONE AZIONISTI SOCIETA' AUTOSTRADE - ASSOCIAZIONE ITALIANA INGEGNERI TRAFFICO E TRASPORTI (AIIT) - ASSOCIAZIONE ITALIANA SEGNALETICA E SICUREZZA (AISES) - ASSOCIAZIONE ITALIANA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE (AISICO) - ASSOCIAZIONE MOTOCICLISTI INCO-LUMI - ASSOCIAZIONI DEGLI UTENTI DEL TRASPORTO PUBBLICO DI NAPOLI, ROMA, MILANO - ASSOCIAZIONE NAZIONALE SOCIOLOGI - ASSOCIAZIONE POLIZIA MUNICIPALE E LOCALE D'ITALIA (ANVU) - ASSOCIAZIONE VITTIME VIA DEL MARE - ASSOCIAZIONE VITTIME VIA PONTINA - BUKE'N'BIKE-OCCHIO ALLA BUCA - CENTRO ALFREDO RAMPI - CENTRO RICERCA SEMEION - COOP MAGGIO '82 - CONFEDERAZIONE TITOLARI AUTOSCUOLE E AGENZIE ITALIANE (CONFEDERTAII) - COORDINAMENTO MOTOCICLISTI - COORDINAMENTO NAZIONALE ORGANISMI PER LA SICUREZZA STRADALE (Associazione Pu.Ri., Associazione Paola e Dario, Associazione Strade Sicure, Fondazione Alessio Tavecchio, Comitato Sicurezza stradale Paglierini, Comitato Giovani 3000) - EUROPEAN CONSUMERS - FEDERAZIONE MOTOCICLISTI E SCOOTERISTI ITALIANI - FERERCAMMINACITTA' - FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) - FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS, Ente Morale Vittime della Strada - FISICO (Fondazione Italiana per la Sicurezza della circolazione Onlus) - FORUM NAZIONALE GIOVANI - LEGAMBIENTE - NITEL-CONSORZIO INTERUNIVERSITARIO TRASPORTI E LOGISTICA - SOCIETA' ITALIANA PSICOLOGI SICUREZZA VIARIA (SIPSIVI) - SOCIETA' ITALIANA TRAUMATOLOGIA DELLA STRADA (SOCITRAS) - UCA (UNIONE CLUB AMICI) - WWF



8. Lo sviluppo del trasporto pubblico con un piano di almeno 500 milioni di euro all'anno per 10 anni. Sviluppo della rete delle metropolitane.
9. L'adeguamento degli organici di Polizia stradale e locale. L'estensione dell'uso degli strumenti di controllo a distanza (radar, tele laser, telecamere, tutor, ecc.).
10. L'introduzione nelle scuole di ogni ordine e grado dell'insegnamento dell'educazione stradale come materia di studio e di esame e la costruzione di Parchi dell'Educazione Stradale per soggetti in età scolare.
11. La previsione e/o estensione dei sistemi di sicurezza attiva e passiva di serie sui veicoli prevedendo incentivi fiscali per produttori ed acquirenti.
12. Misure alternative al carcere per i reati di omicidio stradale con l'affido diurna a centri od organizzazioni che operino nell'ambito della sicurezza stradale.
13. Una legge per l'assistenza alle vittime della strada che preveda tra l'altro l'istituzione a cura dei Ministeri competenti di gruppi d'intervento qualificati per il sostegno socio-psico-sanitario e legale gratuiti ai familiari delle vittime ed agli stessi sopravvissuti.
14. La richiesta di convocazione di una conferenza socio-sanitaria sull'incidentalità stradale promossa dal Ministero della Salute.



Storie di ordinaria insicurezza stradale

Le drammatiche esperienze di Alessandro e Luca
ma anche la **solidarietà** della cooperazione sociale

SONO DAVANTI A ME, due ragazzi apparentemente come tanti: biondo, occhi azzurri, viso ancora infantile, ha appena 20 anni Alessandro, anche se ha già conosciuto il lato più amaro della vita. Bruno, penetranti occhi scuri, intelligenti e seri il più alto, Luca 32 anni, segni sul giovane corpo di ferite, lasciate dalle operazioni chirurgiche che, più tardi, mi confiderà essere state ben 26! Entrambi hanno aderito a manifestare in una Roma vestita a festa, nel primo assoluto sabato di

aprile, per scuotere le coscienze e attirare l'attenzione su uno dei più spaventosi ed ignorati drammi dei nostri giorni: il sangue versato da tanti giovani sull'asfalto di queste città sempre più insicure. Con lo stesso intento, di buon grado ripercorrono eventi dolorosissimi che li hanno lasciati vulnerati, e non solo fisicamente. Il suo incidente, mi confida Alessandro, è avvenuto sabato primo giugno 2001 alle ore 19 in Roma, località Divino Amore, all'incrocio tra Via di Torre Sant'Anastasia e Via Porta Medaglia, nei pressi della sua abitazione.

“Non rammento la successione degli avvenimenti occorsi fino a quel momento, né quelli immediatamente successivi. Avevo 16 anni e guidavo un ciclomotore, l'altra persona, 30anni, era al volante di un'automobile. La strada era pessima, il manto stradale notevolmente rovinato a causa della quantità di macchine e camion che la percorrono, il rischio notevole: Quella strada richiedeva manutenzione. La visuale era scarsa, prima dell'incrocio. C'erano, infatti, cespugli altissimi ed erbaccia ai bordi strada. E' stata un'esperienza bruttissima, sia per me

sia per le persone a me più vicine”, prosegue Alessandro e mi guarda fisso negli occhi. “Quest'incidente, credo mi abbia maturato, apprezzo molto di più la vita di tutti i giorni. Il percorso riabilitativo è stato pesantissimo: un mese in terapia intensiva presso l'Ospedale S.Eugenio; risvegliato dal coma, mi hanno trasferito nella clinica di riabilitazione Santa Lucia. Terribile l'atmosfera in quest'ultimo ospedale... ogni giorno vedevo passare coetanei, vittime di incidenti stradali simili al mio, che si trovavano in condizioni anche peggiori...Comunque, grazie ai miei amici e ai miei familiari, quel periodo è trascorso in modo sereno.

Mi ritengo un ragazzo fortunato, sia per aver superato l'incidente, sia perché so che al mio fianco ho delle persone straordinarie che mi vogliono bene: i miei amici, la mia famiglia! Ora la mia vita la impegno al massimo, non voglio farmi mancare niente. Ho imparato che non devo rimandare a domani quello che posso fare oggi.”.

Domando ad Alessandro che utente della strada è oggi e che mi parli di questa sua nuova vita.

“Guido ormai da un anno un'auto, con la consapevolezza che può essere un'arma fatale per me e per gli altri, per questo sono molto prudente nella guida...e anche come pedone. Lavoro e la mia attività lavorativa è stupenda, grazie alla cooperativa sociale Maggio82 che mi ha permesso di lavorare da disabile e di trovare un impiego nell'Unità Operativa Disabili Adulti dell'Asl Roma/C. Sono un ragazzo come tanti, da tempo sto frequentando una ragazza, la mia ragazza”

E' la volta di Luca, anche lui socio lavoratore della “Maggio'82” cooperativa sociale di tipo b (preposta all'inserimento lavorativo di persone svantaggiate e disabili). La sua storia è particolarmente drammatica.

“Era il 1991, domenica 29 Dicembre, ore 14,20, in Via Cilicia a Roma, di ritorno da casa di un amico, in sella ad una Honda NSR

125 andavo verso la Piramide. Ricostruendo i fatti ed esaminando i due caschi, ancora in mio possesso, azzardo una mia dinamica: ero fermo all'ultimo semaforo, scattato il verde, mi avvicinai verso la curva a destra che si trova in prossimità del ristorante Montarozzo, mentre piegavo la moto per curvare, un veicolo passato alla mia destra, mi agganciava sul casco che

portavo al braccio (era per la mia ragazza che andavo a prendere), mi tirò facendomi cadere rovinosamente. Rimasi a terra privo di sensi ed entrai in coma, riportai molte fratture esposte, tra cui le braccia con un deficit al nervo ulnare e radiale dell'avambraccio destro, le gambe, il bacino, la scapola destra, le costole che mi perforarono il polmone, i piedi, la lesione del nervo sciatico con un piede cadente classico di un deficit al suddetto nervo. Mentre mi trovavo inerte a terra, visti i segni sul giacchetto che indossavo, si reputa che mi siano passati sopra dei veicoli con i loro pneumatici, aggravando la situazione già molto critica.

La mia fortuna fu che, mentre cadevo, passò nell'altra corsia una macchina con una anima buona al volante, che, accortosi dell'incidente, chiamò subito il Pronto Intervento Cittadino. In ambulanza, constatata la condizione estremamente critica, decisero di intubarli. Al S.Giovanni restai in rianimazione diversi giorni finché mia madre, che non voleva rassegnarsi alla mia imminente morte, come lasciavano comprendere i

medici, riuscì, con grande difficoltà, a farmi trasferire al San Filippo Neri. Qui venni operato d'urgenza con la febbre alta (42°). Il medico, considerata la gravità della cosa, aveva deciso di provare, dal momento che dovevo morire sul letto del reparto, al massimo sarei morto sul lettino del blocco operatorio.

Quella decisione fu molto importante, mi salvò la vita. Venni operato una prima volta, mi fu



asportato il primo lobo del polmone destro poi, dopo pochi giorni, una seconda volta ancora un lobo, quindi al bacino con una artroprotesi alla gamba sinistra. Ho ancora oggi una piastra con 7 viti al braccio sinistro. Nell'arco degli anni sono stato operato 26 volte, l'ultima nel '94: un intervento di 14 ore all'ospedale Gemelli. Devo al dottore, un ricercatore che opera il bacino, M. V. Horansky, la mia indipendenza, prima di allora ero costretto alla carrozzina.”

Anche a Luca domando come è cambiata la sua vita, da quel lontano giorno di dicembre. “La mia vita è cambiata e molto, anzitutto dal punto di vista fisico e anche da quello lavorativo, purtroppo è un dato di fatto: un ragazzo che subisce un grave incidente invalidante, non riesce a trovare un'occupazione, perché, secondo la maggior parte dei datori di lavoro, viene considerato un peso...”

Da un anno e mezzo lavoro presso la A.S.L. Roma/C in Via Ignazio Silone, grazie alla Maggio 82, una cooperativa sociale che aiuta le persone svantaggiate come me, inserendole di fatto nuovamente nel mondo del lavoro. Lavoro che mi ha dato la possibilità economica di andare a convivere, dopo otto anni di fidanzamento, con la mia ragazza e stiamo anche progettando di acquistare, al più presto, una casa.”.

Alessandro e Luca, occhi azzurri e occhi neri...ora comprendo perché, nonostante l'incontenibile vivacità dei loro giovani anni, si può leggere in essi la profonda consapevolezza che mai vorremo leggere negli occhi dei nostri ragazzi.

A cura di **Anna Maria Coramusi**

Interviste a Alessandro Baffoni e a Luca Galoppa insieme ad Anna Maria Coramusi nella foto a sinistra e in alto dopo la manifestazione del 1° aprile a Roma



I pedoni, utenti deboli della strada

Considerazioni sulla mortalità da incidente stradale

LA MORTALITA' IN ITALIA

Dal 1969 al 2002 sono morti in Italia circa 72.000 pedoni, 2/3 dei quali maschi, pari a un quinto del totale della mortalità dovuta ad incidente stradale nel periodo considerato (341.000 decessi). Queste cifre da sole esprimono la gravità del fenomeno e di per se non avrebbero bisogno di ulteriori commenti. Se prendiamo come indicatore del rischio di morte non i valori assoluti ma i tassi di mortalità, ovvero il numero dei morti diviso la popolazione che genera questi morti, e andiamo a vedere come varia questa misura nel tempo, notiamo come i tassi non siano stati sempre della stessa consistenza. In analogia con molte situazioni viste all'estero, infatti, si assiste ad un progressivo calo della mortalità nel tempo da valori iniziali pari in media a circa 9 morti per 100.000 residenti/anno si è passati progressivamente a circa 1,5 morti per 100.000 residenti/anno (fig.1).

L'andamento generale dei tassi di mortalità osservato in Italia si riflette fedelmente in analoghi andamenti presenti nelle macroaree con dei cali piuttosto paralleli e regolari nel tempo. Se però analizziamo il fenomeno all'interno delle classi di età possiamo osservare tre situazioni differen-



Marco Giustini

ti: mentre la mortalità fra le classi più giovani cala più lentamente (mediamente 1 morto in meno ogni 8 anni nella 30-49 anni, 1 morto in meno ogni 10 nella fascia di età 15-29 anni, 1 morto in meno ogni 5 anni nella classe più giovane), la mortalità nella classe di età più elevata cala in maniera più marcata (quasi 1 morto in meno all'anno). Più o meno a metà fra queste due realtà si colloca la mortalità nella classe di età 50-69 con un calo medio di poco meno di un morto ogni 2 anni. La fig.2 riporta la mortalità registrata nel 2004 per regioni.

Si osservi come -a parte il caso anomalo della Valle d'Aosta- siano in particolare le

regioni del centro a presentare tassi di mortalità leggermente più elevati (Umbria, Marche e Lazio in primis). Risulta, poi, evidente un gradino tra il resto delle regioni del centro-nord, tutte con tassi di mortalità compresi tra i 10 e i 16 morti per milione di abitanti ed il sud, più protetto da questo genere di rischi. Probabilmente a questo livello è possibile individuare alcuni fattori di rischio che presi nel loro complesso possono contribuire a spiegare queste differenze: è noto, infatti, come l'abuso di alcol sia una componente importante che può far aumentare il rischio di incorrere in incidenti stradali, soprattutto di notte, in condizioni di scarsa visibilità, come di notte, con la pioggia o con la nebbia. Certamente l'alcol, la nebbia o le condizioni atmosferiche avverse sono delle variabili assai più frequenti nel nord e nel centro che nel sud, e ciò può rendere ragione delle differenze constatate.

L'EFFICACIA DI ALCUNE STRATEGIE DI PREVENZIONE

Guardare alle esperienze di prevenzione messe in atto in altri paesi può fornire utili indicazioni per individuare alcune strategie che possano essere efficaci nell'arginare il fenomeno.

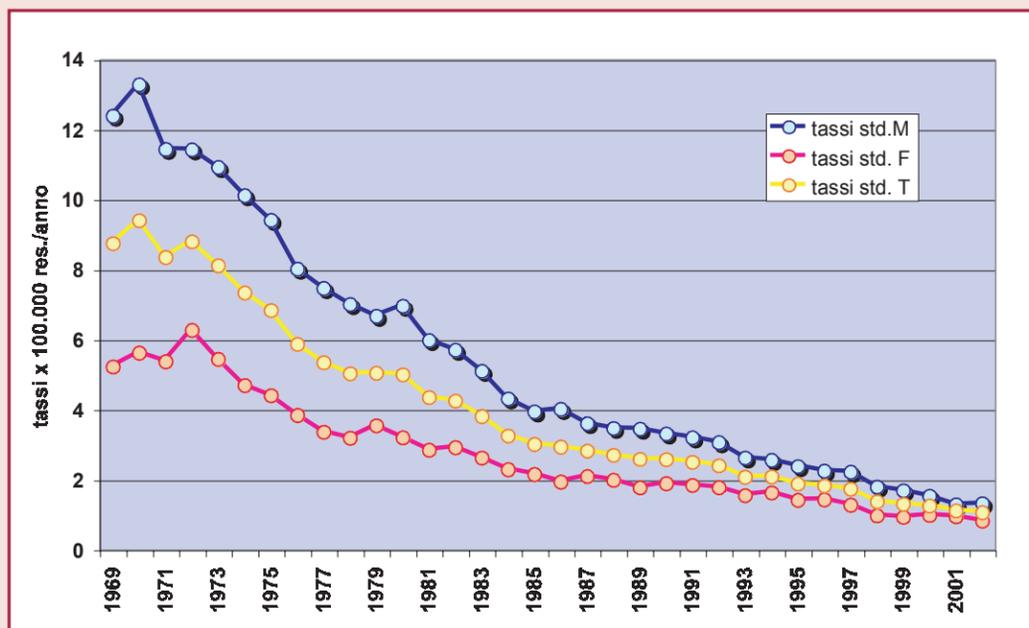


FIG.1 ANDAMENTO DEI TASSI DI MORTALITA' DEI PEDONI PER SESSO ITALIA 1969-2002

FONTE: ELABORAZIONE ISS SU DATI ISTAT (Cause di morte)

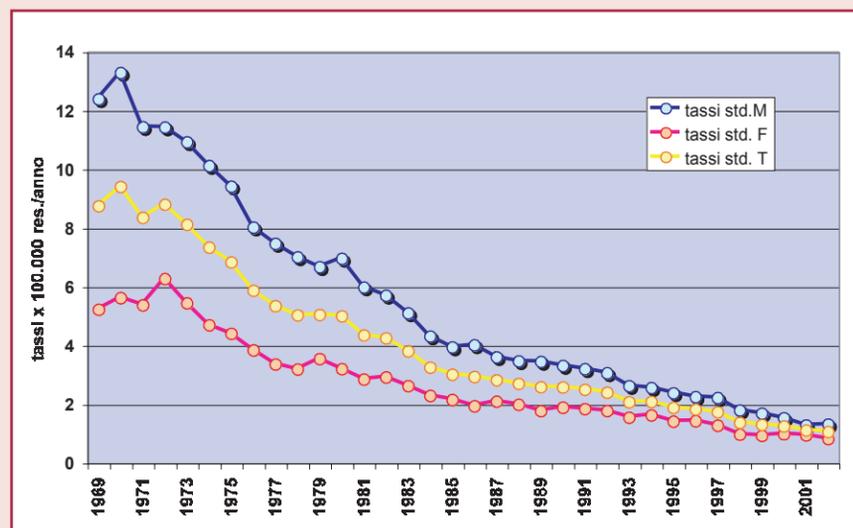


FIG.2 TASSI DI MORTALITA' DEI PEDONI PER REGIONE - ITALIA 2004

FONTE: ELABORAZIONE ISS SU DATI ISTAT-ACI (Statistiche degli incidenti stradali)

In generale i dati mostrano come la mortalità nei pedoni sia diminuita in molti paesi. A livello di interventi volti a diminuire la mortalità si possono ravvisare due strategie di prevenzione: quelle che puntano sull'educazione stradale e quelle che privilegiano il miglioramento della componente ambientale-infrastrutturale. La Danimarca, che presenta una forte riduzione del tasso di mortalità per i pedoni, ha fatto grande affidamento nei programmi volti a rendere più sicuro l'ambiente, il che si è tradotto in una diminuzione della velocità media dei veicoli nelle aree urbane. In particolare alcune strade locali sono state identificate come "living areas" e caratterizzate da limiti di velocità assai ridotti (15-30 Km./h) e da regolamenti stradali volti a privilegiare la circolazione pedonale. In aggiunta sono state prese misure ulteriori per diminuire la velocità media introducendo dei dossi artificiali in molte strade.

Al contrario in Nuova Zelanda e in Gran Bretagna le strategie di prevenzione sono state incentrate nel tentativo di cambiare i comportamenti dei ragazzi attraverso programmi educativi. Sebbene in Nuova Zelanda sia stato notato un certo cambiamento nel comportamento dei ragazzi, a livello internazionale ben pochi sono stati i programmi educativi che si siano mostrati in grado di portare ad una riduzione dei tassi di mortalità. Anche negli Stati Uniti, dove i pedoni rappresentano, con il 13% del totale della mortalità, grande enfasi è stata data al miglioramento dell'ambiente in cui il pedone si muove. Adeguate interventi come l'introduzione di barriere fisiche (vedi, ad esempio, sottopassi, ponti o barriere separatorie) hanno contribuito a ridurre l'entità del fenomeno, come pure

opportuni segnali di pericolo o una pavimentazione che indichi, con colorazioni adeguate, la presenza di zone a rischio. Inoltre, poiché c'è un'alta mortalità fra i pedoni negli incidenti che vedono coinvolti autoveicoli che procedevano ad elevata velocità, l'abbassamento del limite di velocità può rappresentare di per sé un valido contributo alla riduzione del numero di morti. Anche fattori legati al veicolo sono da tener presenti in quanto si è visto che gli incidenti più gravi capitano allorché i pedoni vengono scaraventati sul parabrezza o sul tetto della macchina, procurando lesioni particolarmente gravi e frequenti al capo, alle pelvi e alle gambe. Con opportuni interventi migliorativi del design e dei materiali con cui è costruito il veicolo è possibile ridurre la gravità delle lesioni riportate.

Marco Giustini

Istituto Superiore di Sanità
Dipartimento Ambiente
e connessa Prevenzione Primaria



CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

a cura di Paola Martinello

ARRESTO PREVENTIVO ANTI UBRIACHI AL VOLANTE

TEXAS: Un cartello al confine di stato texano recita: "dont joke in Texas", che a dirla in italiano significa "non scherzare da queste parti". D'ora in avanti non si potrà più esagerare col bere, nei locali in quello spicchio d'america, dove è stata rispolverata una legge vecchia di oltre 70 anni per contrastare gli eccessi alcolici. Circa 250 agenti di polizia specializzati entreranno in servizio solo per dare la caccia agli ubriachi. Lo scopo, secondo quanto riferito dalle autorità, non è quello di imporre un nuovo proibizionismo, ma di impedire che gli sbronzi facciano del male a loro stessi e soprattutto agli altri, mettendosi magari alla guida dopo aver dato fondo alla bottiglia. Nel corso del 2004, infatti, il Texas ha registrato il tasso più alto di incidenti stradali dovuti a guida in stato di ebbrezza tra tutti gli Stati Uniti.



GIAPPONE: TRENO AD IDROGENO

Il Giappone lancia una nuova sfida per la salvaguardia dell'ambiente: il treno alimentato ad idrogeno. Dopo avere sperimentato l'energia pulita delle cellule di idrogeno su auto e batiscafi, tocca al trasporto su rotaia. Infatti, in occasione della presentazione di un nuovo tipo di Shinkansen (treno pallottola), le ferrovie nipponiche hanno annunciato che verso



la metà del prossimo anno, sarà in circolazione un prototipo di monovettura battezzata NET, che sta proprio per treno a nuove energie. Inizialmente viaggerà ad una velocità non superiore ai 100 km/h e sarà spinto autonomamente da elettricità generata da una serie di batterie a idrogeno. Il tutto sempre in maniera antinquinante. Se il prototipo avrà successo, convogli uguali andranno a sostituire quelli alimentati a diesel che oggi viaggiano sulle linee secondarie.

RICONOSCIMENTI A FLG E A FISICO



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

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



GLI STATI GENERALI IN FRANCIA



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

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

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

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

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

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



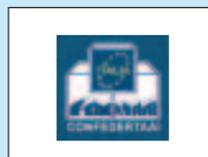
F.I.S.I.C.O. (Fondazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione Onlus)

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

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

QUOTE PER L'ANNO 2006

Aderenti partecipanti: euro 20,00
Sostenitori partecipanti: euro 20,00
www.fondazionefisico.it - Tel & Fax: 06.57118613

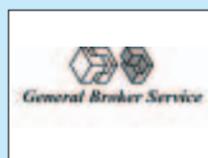


LA PAGINA DELLA SOLIDARIETÀ

Donazioni liberali per la sicurezza stradale



LA SICUREZZA SI FA STRADA...



DONAZIONI LIBERALI A FAVORE DI ONLUS

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

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

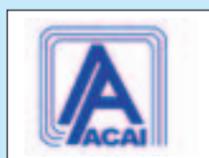
- **bonifico bancario** intestato Fondazione Luigi Guccione Onlus Ente Morale Vittime della Strada Conto corrente bancario 2325037, CAB 16200, ABI 01030 presso Monte dei Paschi di Siena, Agenzia di Cosenza, Via Panebianco.

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

DEDUCIBILITÀ FISCALE PER PERSONE FISICHE E IMPRESE

Articolo 14, Decreto Legge n. 35/2005

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



DIZIONARIO DELLA SICUREZZA STRADALE

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

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

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

Fondazione Luigi Guccione Editrice. Novembre 2005
Euro 12,00

LE STRADE MALTENUTE

Libro Bianco 2005

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

Per informazioni:

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



FLG (Fondazione Luigi Guccione Onlus)

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

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

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

Ci vuole FISICO

C'è qualcosa
di nuovo
in Circolazione

FISICO

Fondazione Luigi Guccione sui temi della sicurezza stradale
Piazzale Carlo Farini, 18 Roma 00187
WebSite: www.fisico.it Fax: 06 5218117
Email: info@fondazionefisico.it

UNO SPAZIO PER IL FISICO

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

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

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

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

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

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

Denunceremo, denunceremo, denunceremo.....

FISICO è un lavoro progettato e messo a punto dopo diversi incontri con persone di differenti aree d'Italia e ha alle spalle 6 anni di attività della **Fondazione Luigi Guccione sui temi della sicurezza stradale**. Non nasce, quindi, dal nulla. Nasce anche dall'incontro tra un'organizzazione dell'economia civile (FLG) e un'associazione di imprese (AISES) che hanno avuto il coraggio di far incontrare - e "contaminare" - culture diverse.

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 - COOP MAGGIO '82 - CONFEDERAZIONE TITOLARI AUTOSCUOLE E AGENZIE ITALIANE (CONFEDERTAII) - COORDINAMENTO MOTOCICLISTI - FEDERAZIONE MOTOCICLISTI E SCOOTERISTI ITALIANI - FEDERCAMMINACITTÀ (ASSOCIAZIONI DI PEDONII) - FIAB (FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA) - FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS, ENTE MORALE VITTIME DELLA STRADA - NITEL CONSORZIO INTERUNIVERSITARIO TRASPORTI E LOGISTICA - PAGINEBLÙ PSICOLOGI E PSICOTERAPEUTI - SOCIETÀ ITALIANA PSICOLOGI SICUREZZA VIARIA (SIPSIVI) - SOCIETÀ ITALIANA TRAUMATOLOGIA DELLA STRADA (SOCITRAS).

Coi piedi per terra



Biciclette e sicurezza stradale

Spostamenti competitivi entro i 5 chilometri e fanno bene anche alla salute. Istituire uffici alla Mobilità in tutti i Comuni

LA SICUREZZA STRADALE è la grande emergenza nazionale degli anni in cui viviamo. È la prima causa di morte per motivi accidentali ed addirittura la prima causa di morte in assoluto per i giovani. Una peculiarità italiana che ci allontana dall'Europa è tra l'altro l'alta incidenza della mortalità nei centri urbani sul totale (43% in media negli ultimi cinque anni). Di queste vittime la metà è rappresentata da pedoni e ciclisti (rispettivamente 710 e 300 nel 2004). Se includiamo anche gli utenti dei ciclomotori, risulta evidente che senza interventi per proteggere l'utenza debole, non potremo mai raggiungere gli standard europei.

Molte persone affermano di non utilizzare quotidianamente la bici perché hanno paura. O di utilizzarla con un persistente senso di inquietudine, di insicurezza. E' interessante notare che i Paesi che registrano le maggiori quote di spostamenti su bicicletta (Olanda, Danimarca, Germania) sono anche quelli dove, tendenzialmente, si determinano più elevati livelli di sicurezza per i ciclisti.

Si manifesta cioè una correlazione diretta tra il livello di diffusione (spostamenti su popolazione) e il livello di sicurezza (numero di vittime per volume di spostamento). Questa correlazione può essere interpretata in due modi, non alternativi tra loro:

- si usa di più la bicicletta laddove le infrastrutture e la regolamentazione del traffico assicurano elevati livelli di sicurezza a questa modalità di spostamento;
- nei Paesi dove un'ampia quota di popolazione usa la bicicletta per gli spostamenti abituali, i responsabili della sicurezza stradale dedicano

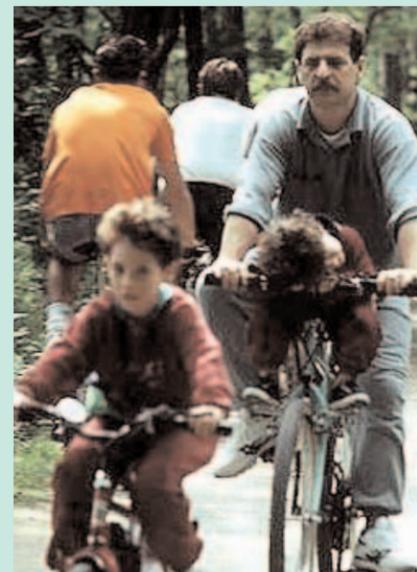


Edoardo Galatola

maggiore attenzione alla sicurezza dei ciclisti.

Ciò è vero anche in Italia. Nella provincia di Lodi, per fare un esempio, in cui la quota di spostamento in bicicletta è il 12% del totale (contro un 1% nazionale) il tasso di mortalità per abitante è metà di quello della vicina Milano.

Oltretutto spostarsi in bicicletta, oltre ad essere assolutamente com-



petitivo sulle brevi distanze (gli spostamenti fino a 5 km rappresentano la maggior parte degli spostamenti complessivi), fa bene alla salute. Le persone che usano regolarmente la bicicletta si ammalano di meno e si assentano meno giorni dal lavoro per malattia.

In particolare studi approfonditi condotti sull'argomento hanno quantizzato tra l'altro che il numero di anni di vita guadagnati come risultato dell'uso regolare della bicicletta è 20 volte maggiore degli anni perduti dai ciclisti negli incidenti stradali.

Quali interventi allora risultano essere necessari per far partire il circolo virtuoso di maggiore sicurezza, maggiore incentivo per pedoni e ciclisti e migliore qualità della vita nelle nostre città?

Prima di tutto sfatare il mito per cui gli incidenti sono ineluttabili e dipendono unicamente dall'errore umano.

Se si fosse accettata questa impostazione "fatalista" non ci sarebbe stata nessuna evoluzione ad esempio nel campo della sicurezza del lavoro. Occorre sì intervenire sull'educazione, ma occorre rendere più sicure le infrastrutture in modo oggettivo, "a prova di errore".

Una macchina a 50 km/h in una zona residenziale è un'arma impropria (basta verificare lo sviluppo delle "zone 30" in Svizzera e nella più vicina Cattolica), così come un veicolo a 80 km/h, su strada che collega piccoli centri abitati, costituisce un rischio per tutti gli utenti della strada (in Gran Bretagna rotonde ben progettate impediscono in tutto il paese di superare anche in rettilineo le velocità stabilite).

Il primo passo dovrebbe essere la classificazione funzionale delle strade (strade di scorrimento, strade interquartierali, strade di quartiere e

strade locali) e la programmazione di interventi sulla viabilità riassumibili in interventi di separazione, integrazione e moderazione del traffico. In particolare occorre privilegiare la moderazione e integrazione in ambito urbano e la separazione in ambito extraurbano e sulle vie di grande scorrimento.

Occorre inoltre intervenire nell'educazione dei bambini (permettendo loro di utilizzare la bicicletta per piccoli spostamenti in città, ovviamente su percorsi sicuri), degli amministratori locali e delle forze dell'ordine (è possibile continuare ad accettare il non rispetto delle strisce pedonali in una società civile?).

È utile l'istituzione a diversi livelli (comunale, provinciale e regionale) dell'Ufficio Mobilità Ciclistica con funzioni di promozione, organizzazione e coordinamento di tutti gli interventi ritenuti utili per favorire la circolazione e la sicurezza del trasporto ciclistico. Occorre prevedere interventi sui mezzi a motore per ridurre i danni agli utenti deboli (ad es. specchietti retrovisori sui camion in grado di individuare ciclisti e pedoni).

Soprattutto, però, è importante pianificare su scala nazionale, ma anche su scala locale: piani della mobilità ciclistica, piani provinciali e comunali della sicurezza stradale. Il ruolo del ciclista, sulle tematiche della sicurezza stradale, è di importanza primaria, in quanto:

- utente della strada per proteggerne l'incolumità
- non utente di altri mezzi di trasporto per favorire il decongestionamento della strada stessa dal traffico veicolare
- indicatore in grado di fornire un parere qualificato dell'"utenza debole" sui problemi della sicurezza stradale.

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.

Edoardo Galatola

(Responsabile sicurezza FIAB, Federazione Italiana Amici della Bicicletta)

CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

a cura di Paola Martinello

ALLARME MICROCAR

Secondo i dati della polizia municipale di Roma, le vetture elettriche sono rimaste coinvolte, nel 2005, in quasi uno scontro al giorno. Le infrazioni più frequenti: guida pericolosa e divieto di sosta. Sono macchinine guidate dai più giovani come un motorino, spesso senza avere l'esperienza e la preparazione necessaria ad affrontare le regole della strada. Sono le microcar, vetture elettriche a 5 cavalli, che a Roma spopolano: 2500 nuove immatricolazioni solo nell'ultimo anno. I problemi dei quadricicli elettrici, secondo la polizia municipale derivano dal fatto che si guidano semplicemente



con il patentino, un esame solo teorico in cui è ammesso sbagliare 4 quesiti su 10 (praticamente basta conoscere il 60% del Codice stradale), e che viene ritenuto inadeguato per circolare su un quattro ruote. E, anche se possono raggiungere appena i 45 km orari, in realtà molti automobilisti li modificano per poter viaggiare a velocità maggiori. Inoltre, queste vetture non prevedono la presenza di un passeggero accanto al guidatore (norma in realtà ignorata, nei fatti). Infine, fatto non trascurabile, ci si viaggia senza cintura di sicurezza.

ALL'EUROPA UN TRISTE PRIMATO DAL 1999 AL 2003 INCREMENTO +22% PER L'INQUINAMENTO DA TRASPORTI

In Europa, dal 1999 al 2003, l'inquinamento prodotto dal settore trasporti è aumentato del 22%. Un dato preoccupante visto tutte le innovazioni introdotte nei diversi tipi di veicoli, soprattutto quelli che viaggiano su strada - con i vari Euro 1-2-3-4 - per combattere proprio questo fenomeno. "Pecora nera" dell'inquinamento è l'Irlanda con un aumento del 130% (esclusi il settore aviazione e quello marittimo). "Prima della classe", invece, è la Germania con un incremento solo del 5%. Settore più interessato è quello del trasporto passeggeri aereo con un +96% (nel periodo 1990-2002), mentre i dati per quelli su rotaia e su strada rimangono costanti. Questi valori hanno una diretta ripercussione sul benessere dei cittadini. Le stime parlano già di 370 mila morti l'anno a causa dell'inquinamento atmosferico in Europa.



Al volante a sedici anni

Due anni alla guida con un tutor responsabile e poi gli esami alla scuola guida

PURTROPPO, gli incidenti stradali, che in un primo momento per l'effetto deterrente della patente a punti e dei CIG, avevano registrato una diminuzione di circa il 20%, oggi, sono tornati a crescere a causa della guida spericolata, del "dopo discoteca", della scarsa vigilanza delle forze dell'ordine ed anche per la sentenza della Corte Costituzionale, che ha restituito punti tolti a conducenti indisciplinati.

Gli elementi fondamentali della guida sicura sono l'educazione alla conduzione corretta di un veicolo, l'abitudine alla pratica del self-control ed alla pacatezza nella guida quando il traffico congestiona la circolazione. Per l'educazione civica assumono un ruolo basilare la famiglia e la scuola, ma, soprattutto quest'ultima non ha un indirizzo diretto all'educazione per la guida di un qualsiasi veicolo. Da qui, la necessità e la imprescindibilità delle autoscuole, che collaborano, oggi, con il mondo della scuola nell'educazione stradale e nella preparazione del conseguimento dei C.I.G., per il conseguimento dei quali necessita inserire anche la prova pratica.

La patente di guida di un autoveicolo si consegue dopo il compimento dei diciotto anni, ovvero nel momento in cui la psiche di un individuo è quasi definitivamente strutturata. Infatti, la stabilità psichica si costituisce nel periodo che va dalla pubertà ai 17/18 anni. E' proprio in questo delicato periodo della vita del giovane che si deve intervenire con un'appropriata educazione alla guida, consentendogli, come peraltro accade in altri

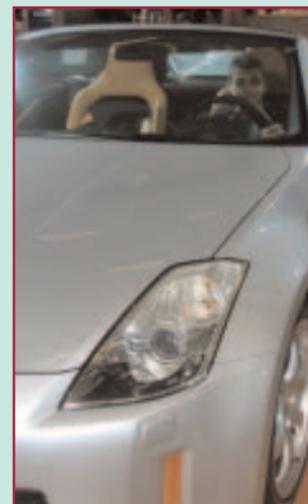
Paesi europei ed extraeuropei, "la guida accompagnata".

E' del tutto insufficiente il lasso di tempo che intercorre, oggi, tra il rilascio del "foglio rosa" e l'ammissione agli esami per conseguire la patente, che consente una guida autonoma. Anche la migliore autoscuola non può far altro che dare le nozioni di base.

Questi tempi ristretti di preparazione con una percorrenza di non più di 200 km, non possono consentire una valida formazione. Non danno garanzia di padronanza del veicolo né di acquisizione di quella coscienza stradale, fondamentali per la sicurezza.

Meglio sarebbe se al giovane candidato si chiedesse una percorrenza preliminare con l'accompagnatore di minimo 3mila km. Non sarebbe la perfezione ma garantirebbe un minimo di esperienza alla guida, gradita moltissimo dalle compagnie assicurative, disponibili, se ciò accadesse, ad abbassare il premio delle polizze per i più giovani.

Il progetto che intendiamo presentare al nuovo Parlamento, pertanto, parla



dell'apprendistato anticipato alla guida, a partire dal sedicesimo anno d'età, nel rispetto di particolari condizioni.

Tale tirocinio permetterebbe ai giovani di acquisire due anni di esperienza alla guida prima di mettersi da soli al volante di un autoveicolo.

Il sedicenne aspirante automobilista, dovrà frequentare obbligatoriamente presso un'autoscuola un corso teorico, che si concluderà con un esame, svolto dagli stessi docenti dell'autoscuola, il cui superamento gli consentirà di ottenere il libretto di bordo per esercitarsi alla guida.

L'aspirante alla patente dovrà effettuare almeno venti ore di guida presso un'autoscuola autorizzata allo svolgimento del corso prima di potersi esercitare alla guida con affianco un tutor, con la patente da almeno 10 anni, che lo accompagni durante la guida.

Il nominativo del tutor, prescelto dall'apprendista conducente, verrà annotato sul suo libretto personale. Sul libretto di bordo verranno annotati dal suo accompagnatore i diversi comportamenti di guida del giovane, che potrà circolare su strade ed anche su autostrade, non superando il limite di 90 km.

A 18 anni compiuti potrà sostenere gli esami e conseguire la patente, i cui costi saranno ampiamente ripagati dall'assicurazione, che gli praticherà uno sconto del 35/40%.

La proposta che avanziamo rappresenta un modo serio di porre mano alla sicurezza dei nostri ragazzi al volante, considerati i ricorrenti tentativi falliti in tal senso fino a questo momento.

Giorgio Schiavo

Presidente CONFEDERTAAI



Giorgio Schiavo

“ L'aspirante alla patente dovrà effettuare almeno venti ore di guida presso un'autoscuola autorizzata allo svolgimento del corso prima di potersi esercitare alla guida con affianco un tutor, con la patente da almeno 10 anni, che lo accompagni durante la guida. ”



Politiche educative e controlli sulle strade

Le proposte del "sindacato" della Polizia locale (ANVU)

L'ANVU, è da sempre convinta che in Italia, nonostante se ne parli molto, poco poi si metta in pratica per la sicurezza stradale. Per questo motivo si è cercato di sensibilizzare le Istituzioni a tutti i livelli, anche proponendo e promuovendo iniziative varie.

In primis l'educazione stradale. Prima ancora che l'attuale Codice della Strada vedesse la luce, l'ANVU insistette molto con l'allora Ministero della Pubblica Istruzione per l'inserimento nelle materie scolastiche dell'educazione stradale, dando anche la disponibilità di propri dirigenti a fare interventi in aula a supporto delle insegnanti (a titolo gratuito! Quando nelle cose ci si crede accade anche questo!). Grazie quindi all'iniziativa e volontà di colleghi ed anche, ad onor del vero, di alcuni EE.LL. si iniziò ad andare nelle aule scolastiche per dare ausilio alle insegnanti, per cominciare quella "avventura" dell'educazione stradale. Poi è uscito il nuovo Codice Stradale e quanto iniziato in maniera empirica, è stato ope legis previsto. Nel tempo però, vuoi per mancanza fondi ("cancro amministrativo" degli anni 90 e, a quanto pare, 2000), vuoi per altri motivi, il tutto non è ancora a regime. L'ANVU ritiene quindi che in questo campo la battaglia non sia ancora finita e grazie anche ad organismi che nel tempo si sono aggiunti, come la Fondazione Guccione, Sicurstrada ed altri, di veder presto attuato l'art.230 del Codice Stradale.

Gli studenti di oggi, sono gli utenti stradali di domani e se si interviene in tempo nella cultura di base anche per la sicurezza stradale, è sicuro che il fenomeno negativo, nel tempo regredirà sensibilmente.

Altra situazione in cui intervenire in maniera decisa, anche strutturalmente parlando, è quella dei controlli. Oggi, nonostante il Sabato notte cada ogni fine settimana matematicamente (sembra una battuta, ma ogni volta pare sia necessario ricordarlo) i servizi



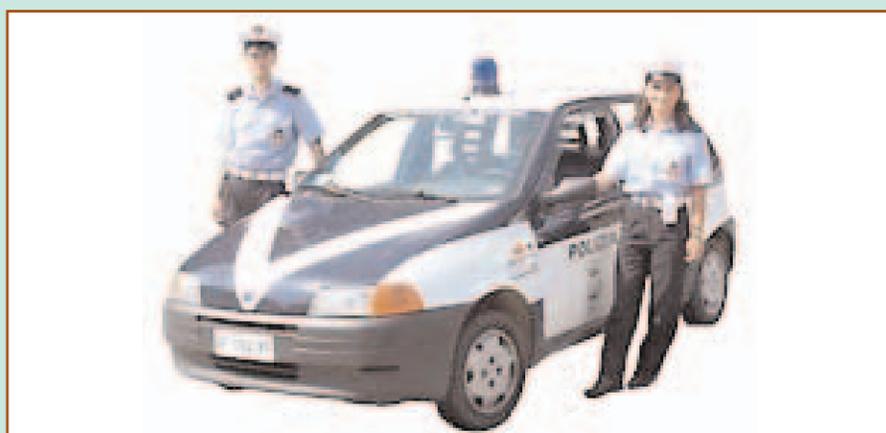
Luciano Mattarelli

di pattuglia preventiva ad hoc, particolarmente nella fascia oraria 23.00 - 06.00, sono pochissimi. In alcune zone, nemmeno tanto internate, sono addirittura inesistenti. Mi dica chi legge, facendo un attimo mente locale, quante autoradio di un qualunque Corpo di Polizia (e l'Italia è la Nazione che ne ha di più in assoluto) nel suddetto orario riesce a vedere, con lampeggianti accesi, che scorrono un determinato tratto stradale in attività preventiva sulle nostre strade. Sicuramente pochissime. L'ANVU alla luce di ciò, propone innanzi tutto che nelle circostanze sopra descritte ci sia una unica "Autorità" Provinciale che coordini i servizi di Polizia Stradale da

chiunque svolti (l'art.11 del Codice Stradale la individua già) e che abbia la disponibilità delle pattuglie di tutti i Corpi destinate a tale servizio, inoltre che le indirizzi in maniera razionale, facendole intervenire in base alle necessità ed alla loro dislocazione, collegandosi con tutte con una unica frequenza radio. In tal modo non avremo in un tratto di strada di un Km tre pattuglie e nel restante percorso di 100 Km nessuna pattuglia. Basta prendere esempio dal 118, non bisogna inventare niente. Per la Polizia Locale è necessario che gli EE.LL. destinino ai servizi diurni il controllo della sosta, dei regolamenti comunali, della viabilità e della direzione del traffico e di altre incombenze "minori", delle apposite figure (l'ANVU ha predisposto un Regolamento che organizza queste figure, da fornire ai Comuni che ne fanno richiesta). In tale modo gli Agenti di Polizia Locale (quelli che una volta erano chiamati Vigili Urbani e che tali non sono più) saranno impiegati più massicciamente nei servizi, anche notturni, di vero pattugliamento stradale finalizzato alla sicurezza e non a fare solo "CASSA"!

Questo è il pensiero dell'ANVU. Pensiero dettato dalla pratica e dalla esperienza quotidiana, libero da condizionamenti.

Luciano Mattarelli
Presidente ANVU



Discoteca & sicurezza

Intervista ad Antonio Flamini, vice presidente SILB (Associazione Italiana Imprese di intrattenimento danzanti e di spettacolo)

L'incidentalità notturna è secondo Lei correlata alla frequentazione delle discoteche? Oppure ritiene che sia oramai un luogo comune?

E' anche frutto di un luogo comune, come è stato dimostrato da una serie di ricerche che noi dell'Associazione SILB abbiamo già presentato. Non c'è infatti rapporto di causa-effetto tra le attività di svago ed intrattenimento dei giovani in discoteca e l'incidentalità stradale. Questo scorretto approccio ha portato e porta ad una ricerca di soluzioni contrarie al problema. Non c'è quindi correlazione anche perché le attività notturne di svago per i giovani sono molteplici e non comprendono solo le discoteche. Ciò non toglie che la nostra Associazione non si impegni ugualmente nel contrastare questo problema, soprattutto sensibilizzando i giovani ad una guida attenta in condizioni psico-fisiche corrette.

Le cattive condizioni stradali (manto stradale, segnaletica, ecc) dovute alle irresponsabilità degli Enti gestori, possono essere causa di incidenti?

Senza dubbio il cattivo stato della segnaletica, del manto stradale e la ritardata manutenzione delle infrastrutture possono determinare incidenti anche gravi; occorrerebbe, quindi, una manutenzione programmata delle strade grazie alla quale si risparmierebbe in termini economici ma soprattutto in vite umane.

Se nel weekend venissero intensificati i servizi di trasporto pubblico notturno, dai parcheggi di scambio ai

locali e le discoteche più frequentate della città diminuirebbe il traffico ma soprattutto il rischio di stragi stradali?

Il discorso del trasporto pubblico notturno non è fondamentale ma potrebbe essere un contributo. Questo tipo di servizio è già stato attivato da tempo nel litorale emiliano e l'Associazione Silb ha proposto di avviarlo anche su Roma. L'intenzione è di attivare un servizio bus "navetta della notte", che collegherà le discoteche ai vari parcheggi di scambi, abbinato ad una card di accesso ai locali convenzionati.

Il consumo di alcool all'interno dei locali notturni, nel corso degli anni, è andato ad aumentare tra i giovani? Se sì, perché secondo lei? I controlli del tasso alcolemico sono sufficienti?

No, il consumo di alcool, in controtendenza non è aumentato nelle discoteche ma piuttosto nei locali dove il costo di una bevanda alcolica o del cocktail è più basso. Sarebbero auspicabili maggiori controlli alcool-test ma su questo già stiamo lavorando. Ad esempio, in collaborazione con Autostrade per l'Italia, promuoviamo la campagna "La vita è un soffio", che consiste nella distribuzione di un milione di etilometri monouso nei principali autogrill delle autostrade italiane durante le ore notturne e i weekend.

Gli imprenditori dei locali da ballo della Provincia e Prefettura di Roma, assieme a FLG, si sono attivati per promuovere il "Guidatore Designato". Quali sono i risultati fin'ora

ottenuti? C'è imbarazzo tra i giovani?

Il Guidatore Designato è una grande sfida e un grande impegno della nostra Associazione, non solo a livello provinciale ma anche a livello nazionale. Da Roma è partita la sperimentazione, con un protocollo di intesa ed una campagna estiva che già ha dato dei sensibili risultati che sono di buon auspicio e come spinta per proseguire.

Questa importante iniziativa è abbastanza pubblicizzata secondo Lei?

Com'è percepito dai giovani il "Guidatore Designato"? Questa iniziativa andrebbe pubblicizzata non solo nelle nostre strutture, ma anche in tutti gli altri luoghi di somministrazione e dalle Amministrazioni pubbliche visto l'alto valore sociale che riveste. Tra l'altro, tale progetto viene percepito positivamente dai giovani, i quali possiedono un senso della responsabilità di gran lunga superiore rispetto a quello che tutti solitamente immaginiamo se viene sollecitato nel modo giusto.

La scelta di non assumere alcool può provocare imbarazzo per l'essere diverso dal gruppo o per la paura di non potersi divertire?

Certo, potrebbe emergere dell'imbarazzo, se questa pratica virtuosa non venisse proposta in modo corretto. Per questo servono delle campagne di sensibilizzazione che sappiano utilizzare il linguaggio dei giovani e in questo senso le discoteche rappresentano una grande opportunità.

Come penserebbe di risolvere il problema del traffico?



Antonio Flamini

A Roma senza dubbio circolano troppe veicoli (ndr 2,5 milioni auto e 900.000 moto) e da questo dato di fatto bisogna partire per cercare delle soluzioni ai problemi legati alla mobilità. Andrebbe sicuramente incentivato e integrato il trasporto collettivo, regolato il trasporto privato nei suoi flussi dalla periferia verso il centro e viceversa ed infine andrebbe adeguato il sistema dei parcheggi e delle infrastrutture stradali per vivere in una città dove sia più facile e meno pericoloso spostarsi. Massima attenzione quindi alle problematiche legate alla sicurezza stradale che, come dimostrato dalle indagini, nei centri urbani provoca quasi il 50 % dei morti totali all'anno.

Da cittadini quali proposte avanzerebbe a favore dell'utenza debole?

Maggiore attenzione alle loro esigenze con la possibilità di mettere a disposizione maggiori spazi protetti (piste ciclabili, aree pedonali, ecc) dal traffico.

a cura di Paola Martinello

Auto, libertà assoluta

Intervista a Mario Morcellini, Preside della Facoltà di Scienze della Comunicazione a La Sapienza di Roma

Prof. Morcellini i francesi, giustamente, quando parlano di incidenti stradali parlano di violenza stradale. Cos'è per Lei?

Dal punto di vista dell'analisi sociologica, è molto interessante rilevare come il momento della guida dell'auto o comunque di un qualsiasi veicolo a motore si configuri come una condizione di assoluta libertà per il soggetto. E' vero, l'individuo è vincolato al rispetto di un codice stradale ed il suo comportamento è rigidamente sanzionato in caso di trasgressioni, sia dal punto di vista amministrativo che da quello morale. La macchina, inoltre, fornisce alcune indicazioni sullo status del conducente, sul suo stile di vita e persino sulla sua personalità e sulle sue aspirazioni. Tuttavia, il conducente di un'auto nel momento della guida ricopre un ruolo atipico rispetto a quelli tradizionalmente assunti nell'agire quotidiano. Si potrebbe sostenere che la macchina costituisce un "non luogo" nel quale l'individuo spogliandosi temporaneamente di tutte le mediazioni sociali si sente autorizzato ad esprimere liberamente quegli aspetti di personalità necessariamente repressi nella convivenza civile. Da questa sorta di liberazione del sé nascono gli incidenti stradali.

I giovani sono un target molto trattato. Onnipotenza e assenza di percezione del rischio due componenti dell'immaginario giovanile. Dobbiamo arrenderci?

Molte campagne di comunicazione sociale realizzate dal Governo sono rivolte ai giovanissimi. Chiaramente sono i soggetti più a rischio, non

solo a causa dell'inesperienza ma anche perchè la guida spesso rappresenta una delle molte modalità di espressione dell'identità giovanile. Tuttavia, non credo che nell'immaginario giovanile siano prevalenti i modelli di "bullismo" automobilistico. Se ad esempio guardiamo alla produzione cinematografica degli ultimi anni, un potente fattore di costruzione di modelli sociali, è facile rendersi conto come venga proposto nuovi modelli di comportamento giovanile, meno "aggressivi" e più intimisti. Alla lunga, tali modelli dovrebbero risultare prevalenti.

Quali sono gli "strumenti" educativo-formativi per parlare efficacemente ai giovani.....?

E' difficile oggi proporre un modello formativo adeguato per prevenire comportamenti di rischio. L'educazione è sempre meno nella mani degli insegnanti e sempre più il frutto di una socializzazio-

ne non intenzionale, affidata ai media ed al gruppo amicale. E' possibile comunque volgere in positivo tale evoluzione per proporre sin dalle scuole medie superiori interventi formativi che si servano degli stessi mezzi di comunicazione per sollecitare una maggiore consapevolezza circa i comportamenti stradali, organizzando ad esempio laboratori mirati in aula.

Repressione e/o rinforzo dei buoni comportamenti: due aspetti importanti. Alternativi o complementari?

La repressione, in tutti i settori, interviene solo come conseguenza del fallimento del rinforzo dei buoni comportamenti. E' dunque su tali comportamenti che bisogna agire.

I media i grandi assenti: spesso vittimizzano le vittime, spettacolarizzano l'incidente non contribuiscono a contrastare l'incidentalità stradale. Cosa



A sinistra Mario Morcellini, a destra Flavio D'Urbano

sarebbe giusto ed utile fare?

I media sono spesso utilizzati come capro espiatorio di un sistema sociale quando le istituzioni non sono in grado di fornire risposte adeguate alle domande dei cittadini. Il loro ruolo è certamente importante ma non ritengo sia compito dei media generalisti contrastare l'incidentalità stradale. Non va comunque sottovalutato il ruolo di pubblicazioni specifiche sull'argomento che, più che rivolgersi al cittadino, dovrebbero riuscire a promuovere un dibattito pubblico ed a sollecitare ricerche e riflessioni sul tema.

Non crede che anche l'Università dovrebbe farsi carico di questo grave fenomeno?

Certo il ruolo dell'Università è importante, ma anche in questo caso indiretto. Se l'Università riesce a portare a compimento la sua mission ossia quella di formare un cittadino compiuto e consapevole, allora ogni sfera dell'agire sociale ne trarrà beneficio.

a cura di Flavio D'Urbano

5 x Mille



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 2005** per le **persone fisiche** sarà possibile destinare il **5 per mille** dell'IRPEF, come l'8 per mille destinato alle diverse confessioni religiose, alla **"FONDAZIONE ITALIANA PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE ONLUS"**

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

Basterà, in fase di compilazione della **dichiarazione dei redditi**, (modelli: "modello integrativo CUD 2006"; "modello 730/1-bis redditi 2005"; "modello Unico persone fisiche 2006") apporre la propria firma a fianco dell'opzione A e **indicare il codice fiscale 07939491002** della **"FONDAZIONE ITALIANA PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE ONLUS"**



Nuovo guardrail salva motociclista

Accordo tra produttori e associazioni civili Presto richiesta di omologazione

TROPPI MORTI tra i motociclisti, in crescita anziché in diminuzione. Tante le cause. Tra queste i guard rail che non tengono conto – così come sono oggi – del pericolo dato dall'impatto del corpo con la struttura in caso di caduta. Oltre mille persone ci rimettono la vita ogni anno. Per questo le organizzazioni dei motociclisti che aderiscono a FISICO (Fondazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione Onlus) insieme alla Fondazione Luigi Guccione Ente Morale Vittime della strada ed ACAI (Produttori di acciaio) hanno sottoscritto un accordo (che riproduciamo a lato). L'obiettivo è la realizzazione di un prototipo di guard rail che eviti profili affilati o acuminati che tagliano i malcapitati motociclisti o si infilano come arieti negli abitati delle auto. Si stanno concludendo le sperimentazioni da parte delle imprese produt-

trici che verranno presentate in convegno nazionale come previsto dall'accordo sottoscritto tra le parti. Le organizzazioni civili in particolare chiederanno agli enti proprietari e gestori delle infrastrutture stradali di sostituire gradualmente i vecchi guard rail con quelli "salva-motociclisti". Ma gli enti proprietari saranno chiamati anche a predisporre dei piani di segnalamento – per la segnaletica e per le barriere – dei veri e propri piani di previsione dei segnali e delle barriere occorrenti tratta per tratta. Per assicurare qualità in primo luogo ma anche per verificare effettiva necessità di segnali e barriere. Spesso vengono posizionati barriere che "chiudono" delle vere e proprie sicure vie di fuga (prati e zone aperte) che non provocherebbero impatti devastanti per i corpi dei motociclisti.



L'IMPEGNO PAGA SEMPRE



Finalmente dopo tanto spendere fiumi di parole siamo giunti ad un bivio epocale. L'abolizione graduale delle tanto pericolose barriere metalliche dette anche GUARDRAIL. La nostra federazione insieme ad altre associazioni è confluita in un contenitore di ampie vedute, di iniziative, di idee innovative denominata F.I.S.I.C.O. L'impegno perseguito nel corso di lunghe battaglie fatte di perdite di vite umane, di drammi, di

"scontri" contro il muro di gomma della burocrazia, ci ha finalmente portato ad un accordo globale tra la politica, enti produttori e rappresentanze delle utenze deboli. Questa nuova situazione porterà ad una sostituzione, diluita nel tempo, delle vecchie barriere di metallo presenti, in un tempo ragionevole gli utenti delle "dueruoote" non correranno più pericoli sia percorrendo le città che le periferie. Questi nuovi scenari ci daranno linfa vitale per iniziare nuove battaglie con la certezza di nuovi e tangibili risultati.

Daniilo Di Lorenzo
Presidente Feder
Moto Scooter Italia

PER UNA DIFESA DEL MOTOCICLISTA



La Commissione Europea ha fornito a Febbraio un rapporto sui progressi dell'azione che ha come obiettivo di ridurre della metà il numero dei morti su strada nel decennio e si è evidenziato che gli utenti deboli della strada sono particolarmente a rischio: oggi, un morto ogni sei è un motociclista e purtroppo questa percentuale potrebbe salire ad uno ogni tre nel 2010. Questo significa che mentre le protezioni per i veicoli sono in forte miglioramento, la protezione per i motociclisti è ancora molto carente. ACAI ha fatto un accordo con le maggiori associazioni dei motociclisti per studiare e proporre delle difese efficaci in caso di caduta e oggi, a sei mesi da questo accordo, si può dire che sono già disponibili alcuni prodotti che diminuiscono molto il rischio ed è allo studio una normativa che ponga l'Italia in una posizione avanzata e propositiva rispetto al resto di Europa su questi temi.

Franz M. Müller
Vice Presidente ACAI

ORA INSTALLIAMOLI!

Un buon accordo che contribuirà a diminuire morti e feriti tra i motociclisti, utenti deboli tra i più colpiti in Italia. Quasi conclusa la sperimentazione, si tratta ora di avviare le procedure per l'omologazione da parte del Ministero Infrastrutture e

Trasporti senza ulteriori ritardi ed indugi. Le imprese continueranno a fare la loro parte e così le nostre organizzazioni. In particolare sollecitando gli Enti gestori delle strade a sostituire i vecchi guard rail con i nuovi. Ma soprattutto sollecitando i gestori ad appron-

tare – non è più tollerabile procrastinare ancora il rinvio – un piano di segnalamento della segnaletica e delle barriere. Uno strumento di programmazione indispensabile per pianificare quantità, qualità, dislocazione dei materiali effettivamente occorrenti per la

sicurezza stradale. Ci avvieremo così tra i Paesi più virtuosi che programmano la manutenzione delle strade e riconoscono ad essa una corresponsabilità nell'incidentalità stradale.

Giuseppe Guccione
Presidente FLG

PROTOCOLLO D'INTESA

Fra l'Associazione Motociclisti Incolumi (AMI), il Coordinamento Motociclisti, la Federazione Italiana Motociclisti e Scooteristi, la Fondazione Luigi Guccione, Ente Morale Vittime della strada e la Fondazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione (FISICO), Confederazione alla quale aderiscono le 4 organizzazioni e l'ACAI, associazione dei costruttori delle barriere in acciaio

- premesso che è interesse delle parti trovare soluzioni tecniche atte a diminuire la sinistrosità stradale, in particolare quella eventualmente provocata dalle stesse strutture di prevenzione, quali le barriere di contenimento, laddove nell'urto sia coinvolta direttamente la persona anziché la macchina come nel caso dell'incidente di motociclista;
- premesso, altresì, che lo stato dell'arte della costruzione delle barriere consente di trovare soluzioni tali da evitare gli effetti pericolosi indesiderati di cui sopra senza peraltro diminuire il livello di contenimento e gli indici di sicurezza dei veicoli,

si conviene quanto segue

1. di avviare una sperimentazione comune volta ad individuare gli strumenti idonei ad evitare o, quanto meno, a limitare i danni ai motociclisti nell'urto con le barriere di contenimento;
2. di sottoporre congiuntamente i risultati al Ministero delle Infrastrutture, onde ottenere con urgenza le relative approvazioni, ove richieste;
3. di richiedere, indi, allo stesso Ministero di estendere l'obbligo di queste strutture a tutte le strade in esercizio, pur con gradualità, a cominciare dai cosiddetti punti neri di maggiore sinistrosità di impatto di motociclisti sulle barriere;
4. di coinvolgere anche gli Enti proprietari affinché si facciano carico

dell'installazione delle protezioni per rendere le barriere sicure per i motociclisti attraverso l'uso della lex specialis nei capitolati d'appalto;

5. di dare immediata comunicazione della sottoscrizione di questo protocollo d'intesa a cominciare dal convegno sugli Stati Generali della Sicurezza Stradale, che si terrà alla Camera l'8 e 9 novembre 2005 e in successive manifestazioni di analogo oggetto;
6. di indire, entro 6 mesi dalla stipula del presente protocollo, un convegno e una conferenza stampa volti ad illustrare gli esiti della sperimentazione, sia sotto il profilo tecnico che sociale, al fine, fra l'altro, di fare ulteriore pressione sul Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e sugli Enti proprietari delle strade per rendere obbligatorie le nuove attrezzature.

Letto, firmato e sottoscritto in Roma il giorno 8 novembre 2005

ASSOCIAZIONE MOTOCICLISTI INCOLUMI

Guidarini Marco

COORDINAMENTO MOTOCICLISTI

Forte Riccardo

FEDERAZIONE ITALIANA MOTOCICLISTI E SCOOTERISTI

Di Lorenzo Danilo

FONDAZIONE LUIGI GUCCIONE ONLUS Ente Morale Vittime della strada

Guccione Giuseppe

FONDAZIONE ITALIANA SICUREZZA CIRCOLAZIONE ONLUS

Haegi Tamara

ACAI

Setola Lino

NO ALL'INCOSCENZA INFRASTRUTTURALE



Attualmente le ditte italiane costruttrici di barriere (nel 90% senza riserva di sicurezza) in accordo con le Amministrazioni (comuni, province, regioni, A.N.A.S.) e con il consenso del Ministero delle Infrastrutture stanno installando in tutte le strade d'Italia i pericolosissimi guard-rail a tripla onda (ghigliottine per motociclisti, arieti per automobilisti) che provocano circa 1.000 vittime all'anno e 3.000 amputa-

zioni. Mentre negli altri Paesi d'Europa li tolgono...l'Italia li mette!

E' incredibile come l'Italia, un Paese Cattolico, sia il primo produttore al mondo di mine antiuomo, e guard-rail ghigliottina. L'Associazione Motociclisti Incolumi, convinta che ai protocolli di intesa debbano seguire soluzioni tecniche moderne (attualmente i fatti continuano ad andare nella direzione sbagliata) continuerà a denunciare le responsabilità della "Incoscienza Infrastrutturale"

Marco Guidarini
Presidente
Associazione
Motociclisti
Incolumi

PER UNA NUOVA CULTURA MOTOCICLISTICA

Il trasporto tra due ruote sta diventando, soprattutto nelle nostre città, una realtà sempre più importante (circa il 25% del totale dei veicoli registrati). A fronte di questa imponente crescita poco o nulla è stato fatto per aumentare la sicurezza dei motociclisti e scooteristi. Anzi, questa categoria rimane tra le più dimenticate e colpite dall'insicurezza stradale (+5.6% di morti dal 2000 al 2003). L'accordo stipulato nel Novembre scorso vuole affrontare una delle maggiori cause di questo massacro: la presenza sulle nostre strade di ostacoli fissi capaci di mozzare, decapitare e fracassare i nostri motociclisti. Non si tratta infatti di vincoli di bilancio a lasciare la situazione in questo modo, ma piuttosto una completa assenza di una cultura motociclistica. Prassi di mercato, accordi economici consolidati, mancanza di attenzione, assenza di ricerca e sviluppo sono le vere cause di questo 60% del totale delle morti su due ruote. Ed è proprio questo che vogliamo cambiare.



Tamara Haegi
Vicepresidente FISICO

UN ACCORDO IMPORTANTE

L'accordo sottoscritto con l'ACAI rappresenta un fatto di grande importanza per vari motivi, tra i quali due sono quelli che costituiscono una sorta di rivoluzione nel nostro Paese, per quanto riguarda la sicurezza delle strade e l'impegno per la riduzione degli incidenti. E' infatti la prima volta che i motociclisti vengono presi in considerazione come protagonisti a pieno titolo anziché come "accidente", anomalia, elemento di disturbo; ed è la prima volta che uno specifico settore industriale e gli utenti, attraverso le rispettive associazioni, gettano le basi di una collaborazione che potrà, nel tempo, portare allo sviluppo di soluzioni realmente innovative nel campo della sicurezza



passiva. Come soggetto "debole" della strada, i motociclisti meritano una speciale attenzione - purtroppo avviene quasi sempre il contrario - da parte delle istituzioni, che in questo accordo troveranno, se lo vorranno, uno strumento di grande utilità per evitare che ogni viaggio su strada assomigli ad un giro di Roulette Russa.

Riccardo Forte
Presidente
Coordinamento
Motociclisti

Cultura della prevenzione e della sicurezza

Venticinquennale del **Centro Alfredo Rampi**
Il **25 giugno** associazioni, cittadini e istituzioni
ai **Fori Imperiali a Roma**

NEL MESE di giugno 2006 ricorrerà il venticinquesimo anniversario della nascita dell'Associazione che porta il nome di mio figlio Alfredino.

Fin dal suo nascere l'associazione ha individuato come suo oggetto di studio e di intervento la promozione della cultura della prevenzione dei rischi ambientali e cioè delle catastrofi che con sempre maggiore frequenza colpiscono il nostro Paese e degli incidenti che colpiscono in particolare modo i bambini. In entrambi i fenomeni, è rintracciabile un comune problema: quello del difficile rapporto dell'uomo con il rischio dell'ambiente in cui vive. Problema che, per essere affrontato, ha bisogno di attenzione, informazione e soprattutto di una profonda formazione dei cittadini a prevenire e fronteggiare le grandi e piccole emergenze che possono coinvolgerli.

In questi anni il Centro Rampi ha coinvolto direttamente con interventi formativi di prevenzione, 170.000 bambini e ragazzi, ed attraverso pubblicazioni e corsi di formazione per insegnanti, genitori ed educatori ha raggiunto indirettamente altre migliaia di giovani. Sappiamo che ciò non è sufficiente e che sempre più incisiva deve essere la nostra azione. In occasione del venticinquennale della fondazione dell'Associazione, abbiamo proposto, per sabato 24 giugno 2006, l'istituzione del "Forum permanente della Cultura della Prevenzione", come occasione di confronto e di verifica fra coloro che sono quotidianamente impegnati nel campo della cultura della prevenzione con gli esperti del settore che, in

maniera autorevole, sostengono ricerche e studi su tali tematiche. Inoltre, abbiamo chiesto al Comune di Roma d'istituire "La Giornata della Prevenzione", nella quale animare ogni anno un grande evento di piazza in cui coinvolgere attivamente i citta-



COS'E' IL CENTRO ALFREDO RAMPI ONLUS

E' un'Associazione privata, nata nel 1981, dopo la tragedia di Vernicino. E' riconosciuta dal Dipartimento della Protezione Civile, dalla Regione Lazio, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

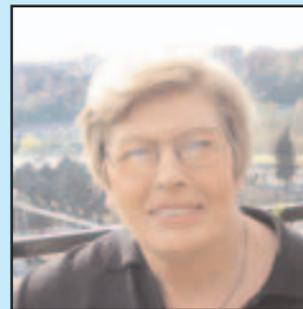
Il Centro Rampi ha l'obiettivo di costruire nel Paese una diffusa cultura del rischio ambientale (incidenti e calamità).

A tale scopo il Centro Rampi organizza attività finalizzate alla prevenzione ed all'educazione dei ragazzi, degli adolescenti e degli adulti all'Autoprotezione dagli incidenti e dalle calamità. Fa parte della Consulta Nazionale per la Sicurezza.

dini per sensibilizzarli al problema della prevenzione dai rischi ambientali e della sicurezza nei propri ambienti di vita. La manifestazione si svolgerà domenica 25 giugno 2006 in Via dei Fori Imperiali e rappresenterà un'occasione importante per far vivere ai cittadini l'esperienza di una città più sicura, più "a misura d'uomo". Nell'intera area sarà creato il "Villaggio della Sicurezza", uno spazio attrezzato in cui saranno realizzate attività ed iniziative dedicate alla prevenzione ed alla sicurezza nei diversi ambienti di vita: dall'ambiente naturale all'ambiente domestico e scolastico, dall'ambiente sportivo, acquatico e del tempo libero e, non ultimo, alla circolazione stradale ed ai trasporti.

L'evento ha ottenuto l'Alto Patronato della Presidenza della Repubblica. Si è costituito un Comitato Organizzatore per la sua realizzazione costituito dal Comune e dalla Provincia di Roma, dalla Regione Lazio, e dal Comando Provinciale di Roma dei Vigili del Fuoco, dall'I.N.G.V. (Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia), e dall'ISPRO (Istituto Studi e Ricerche sulla Protezione e Difesa Civile).

L'obiettivo principale è quello di dare massima visibilità a coloro - Istituzioni, Enti, associazioni del terzo settore, "addetti ai lavori" - che a vario titolo si occupano di prevenzione e sicurezza, per diffondere notizie, informazioni, documenti e presentare campagne di sensibilizzazione rivolte alla popolazione. A tal fine il Centro Alfredo Rampi invita tutti gli "attori" della prevenzione e della sicurezza, a far conoscere iniziative già sperimentate presentando il



proprio patrimonio di conoscenze e i propri strumenti sulla prevenzione e sulla sicurezza effettivamente sperimentati. Coloro che sono interessati possono mettersi in contatto direttamente (e-mail: centrorampi@tiscali.it, tel. 0677208197, fax 06/70491567) oppure visitare il sito dell'associazione www.centrorampi.it, dove oltre a trovare l'aggiornamento sul programma dei diversi eventi previsti possono dare la propria adesione al Forum e segnalare la propria volontà di presentare iniziative e materiali.

Il Presidente
Franca Rampi



In alto **Franca Rampi**,
qui sopra **Alfredino**,
al centro **Maurizio Rampi**

NO DRINK GRATIS PARTY

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

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

**GUIDATORE
DESIGNATO**

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

CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH a cura di Paola Martinello

DAGLI STATI UNITI AIRBAG ADATTABILI PER DONNE INCINTE

NEW YORK L'impatto con la pancia di una donna che porta in grembo una nuova vita, può comportare conseguenze gravi per il nascituro. Presto, potremmo disporre di veicoli muniti di uno speciale switch, che permetta di regolare l'attivazione dell'airbag in funzione di chi vi si trovi seduto. Inoltre nuovi tipi di cinture di sicurezza: tutti sappiamo infatti che in caso di impatto, le cinture distribuiscono l'energia cinetica sulle parti più resistenti del corpo umano, riportando poi indietro il corpo stesso con lo stesso principio.



L'NHTSA, l'agenzia federale americana per la sicurezza stradale, raccomanda alle donne incinte di adattare le cinture in maniera tale da sistemare la porzione bassa della cintura di sicurezza, sotto il ventre e su un lato del fianco, mentre la parte alta della cintura, quella più vicina al pretensionatore per intenderci, deve essere regolata in modo tale da aderire perfettamente al centro del petto.

CRUSCOTTI TECNOLOGICI: TROPPE DISTRAZIONI PER IL CONDUCENTE

La tecnologia è un nemico della sicurezza. L'oggetto più pericoloso rimane il cellulare, anche se si usa l'auricolare. Rispondere al telefonino mentre si guida ai 50 km/h equivale a percorrere 29 metri alla cieca (che diventano 76 se la velocità è di 130 Km/h). Un dato preoccupante soprattutto in Italia dove l'uso del cellulare al volante è tra le prime cause di incidenti stradali.



L'Istituto inglese per la ricerca stradale ha misurato i tempi di reazione di chi guida con il cellulare. Più lenti del 30% in confronto a chi guida in stato di ebbrezza e del 50 per chi è in condizioni normali. Altro nemico è il navigatore satellitare. Per contrastare, e frenare questo fenomeno, dalla California è in arrivo una legge che vieta l'uso di qualsiasi dispositivo informatico che abbia un monitor visibile dal conducente e che non dia informazioni legate all'uso del veicolo. Sembra proprio che, volenti o dolenti, i costruttori di automobili dovranno tornare alla semplicità.

Gusto & sicurezza

Bere consapevole e responsabilità sociale

Il contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale

ALCOL E GUIDA: un rapporto difficile. Non sempre c'è una corretta informazione in proposito. Spesso c'è preoccupazione tra i produttori di vedere abbinate l'incidentalità con il consumo di bevande alcoliche. E quindi si rimuove il problema. Ed è un errore. In Italia non si effettuano controlli adeguati: circa 400.000 persone sono state fermate nel 2004 alla guida di veicoli e alle quali è stato controllato il tasso alcolemico. In Francia si sono superati i 10 milioni di controlli. Due Paesi con consumi simili e consumi che, in Francia con un elevato numero di controlli, non sono però diminuiti. Quindi è una preoccupazione errata pensare che effettuare più controlli significa avere meno consumi.

dall'incidentalità stradale verso la quale ognuno è chiamato a fare la sua parte. Ecco perché proponiamo un Kit - Gusto & Sicurezza abbinato ad un marchio etico "Strade Sicure" per promuovere aziende ed Enti con responsabilità sociale per una guida in sicurezza. Nella confezione un etilometro, un vademecum tascabile (cm. 10 x 7) da conservare in auto con le indicazioni del rapporto alcol e peso rispetto ai generi, tecniche per la sosta di riposo in sicurezza durante un viaggio, i recapiti telefonici per aiuti ed indicazioni in merito al problema, la valorizzazione dell'importanza del prodotto di qualità, le differenze tra prodotti per la grande distribuzione e prodotti artigianali (confezioni, bottiglie, capsule, tappi, ecc.). Un rapporto forte che vorremmo privilegia-



La Francia ad esempio ha abbattuto del 35,8% incidenti e morti nel triennio 2002/2005 grazie ad una vasta campagna di controllo del tasso alcolemico di persone fermate alla guida di veicoli a motore. Costi sociali quelli dell'insicurezza stradale che pesano anche sui bilanci delle aziende. Ma cosa si può fare? Promuovere una campagna sociale di sensibilizzazione per una guida responsabile senza penalizzare il bere di qualità che i nostri vini ne hanno da vendere! Valorizzare il bere consapevole legato al turismo (Ambiente, arte, territorio, cucina e bere di qualità, per l'appunto). Ma anche responsabilità sociale verso un fenomeno grave rappresentato

re non solo con l'Associazione delle Città del Vino ma anche con gli enti locali. Comuni che hanno il duplice bisogno di coniugare lo sviluppo dei prodotti del proprio territorio - ed il vino è tra i fattori di sviluppo e occupazione importanti in particolare nelle economie dei piccoli comuni - e le politiche di sicurezza delle strade. Possiamo dire che Gusto&Sicurezza deve diventare veramente un obiettivo in.... Comune!

Giuseppe Guccione
Presidente

Fondazione Luigi Guccione Onlus
e Fondazione Italiana
per la Sicurezza
della Circolazione Onlus



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

L'ingresso è libero e una consumazione analcolica gratuita, purché la persona sia disposta a sottoporsi all'esame dell'etilometro al momento dell'uscita dal locale e risulti essere nei limiti di legge (tasso alcolemico inferiore a 0,5 mg/l). FLG già da tempo si è attivata per promuovere un **Accordo volontario** con le parti in causa, ovvero gli Imprenditori dei Locali da Ballo (Silb-Fipe), Provincia e Prefettura di Roma.

Uno spot è stato realizzato da Saatchi & Saatchi. (sul Sito www.flg.it il testo dell'Accordo volontario tipo). Bisogna portare in tutte le province italiane l'**Accordo volontario per l'istituzione del guidatore designato**.

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

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

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

KIT STOP-CRASH



LOCANDINA



ADESIVO VETROFANIA



ESPOSITORE ALCOLTEST
DA 100 PZ.



100 PZ. ALCOLTEST PERSONALIZZATI
CON GRAFICA E LOGO AUTOSCUOLA



STOP-CRASH



By Confedertai,
FLG - Onlus,
Pectrol

Aderisci con la tua autoscuola a questo progetto. Collabora a divulgare l'utilizzo di Soffia e Sai, l'etilometro monouso, utilizzato anche dalla polizia, che permette di scoprire subito se è possibile guidare.

Promuovere l'auto-controllo vuol dire promuovere una guida socialmente responsabile.



Per informazioni: FLG, Viale Ostiense, 131/L - 00154 Roma - Tel. & Fax 06.57118613 - www.flg.it

5 x Mille



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

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

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

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

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

