



NORME PIÙ SEVERE • PAGINA 12



SALVA MOTOCICLISTI • PAGINA 20



TI CREDI IMMORTALE? • PAGINA 22

l'AltraVia

Anno I - Numero 5 - Giugno 2006

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

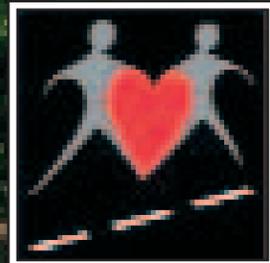


Poste Italiane S.p.a. - Sped. in A.P. D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 2, DCB Roma

AUTODISTRUZIONE

IL GOVERNO CONVOCHI UNA CONFERENZA SANITARIA NAZIONALE SULL'INCIDENTALITÀ STRADALE

ASSISTENZA LEGALE, MEDICO LEGALE, PSICOLOGICA GRATUITA



Help Victims

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

La solita musica?



Giuseppe Guccione
Presidente FLG

Cell. 339.8708793
p.guccione@tiscali.it

“

1. finanziare il Piano Nazionale per la Sicurezza stradale
2. nominare un Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega alla sicurezza stradale
3. costituire per legge l'Agenda Nazionale per la sicurezza stradale

”

2001. Governo Berlusconi. Accorpamento dei Ministeri Lavori Pubblici e Trasporti in unico Ministero (Infrastrutture), chiusura dell'Ispettorato per la Sicurezza della Circolazione, nomina di un Viceministro con delega alla sicurezza stradale (Mario Tassone) deleghe che il Ministro Lunardi non ha, però, mai dato nella sostanza al vice ministro UDC.

2006. Governo Prodi. Nomina di 102 tra ministri, viceministri e sottosegretari ma niente delega per la sicurezza stradale. A nessuno dei due Ministri dello "spacchettato" Ministero delle Infrastrutture (Trasporti a Bianchi e Infrastrutture a Di Pietro).

La sicurezza stradale per Prodi ad oggi non rappresenta un problema nonostante in campagna elettorale avesse sostenuto, con una lettera da noi resa pubblica, un forte impegno su questo tema.

Dal giorno del suo insediamento - il voto alla Camera è del 17 maggio - sono passati 26 giorni (12 giugno mentre scriviamo) e sulle strade abbiamo avuto altri 650 morti, 1600 invalidi gravi e sono stati "bruciati" altri 2500 milioni di euro.

Sono numeri a cui siamo ormai "abituati", non fanno storia, non emozionano.

Rinnoviamo le proposte elaborate negli Stati Generali della Sicurezza stradale da oltre 50 organizzazioni della società civile, del mondo dell'impresa, delle professioni:

1. finanziare il Piano Nazionale per la Sicurezza stradale
2. nominare un Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri con delega alla sicurezza stradale
3. costituire per legge l'Agenda Nazionale per la sicurezza stradale

Sono obiettivi programmatici condivisi da Prodi e dalle forze della sua coalizione ma anche dall'opposizione alla quale

chiediamo un suo coerente sostegno.

Se Prodi non vuole aumentare la pleora dei sottosegretari affidi la delega - perché la sicurezza stradale è impegno (e responsabilità politica) che deve far capo al Premier - al Sottosegretario Letta, persona sensibile e competente per l'incarico. Ma lo faccia con decisione e presto perché non possiamo assistere ulteriormente a liti da "condominio" tra Ministri.

Alcool e incidenti. Ha fatto discutere la proposta del Direttore del servizio della Polizia Stradale, Antonio Giannella, sulla confisca del mezzo per le persone fermate alla guida e risultate positive al test (almeno 1 mg/l di tasso alcolemico nel sangue).

Se è il mezzo di proprietà della persona è una buona proposta ma andrebbe perfezionata anche sulla destinazione dei ricavi della vendita dei mezzi che potrebbero essere molti e utilmente impiegati.

Tali ricavi potrebbero andare ad un apposito fondo a favore delle vittime di reato stradale in particolare per la messa in opera di servizi per la riabilitazione, l'assistenza psicologica e psichiatrica, per campagne di informazione e progetti educativi promossi dalle organizzazioni non lucrative di utilità sociale impegnate nel settore. Evitando di fare come per il 5Xmille di sostenere anche le attività degli Enti Locali che hanno o dovrebbero avere fonti finanziarie dallo Stato e utilizzare meglio i proventi delle sanzioni al codice della strada. Ma al Capo della Stradale vorremmo dire - così come ai suoi colleghi delle altre Forze di polizia nazionali e locali - che occorrono più controlli magari prevedendo anche adeguamenti (sull'esempio dei Paesi europei più virtuosi) di pene e sanzioni. Ma ad oggi, dobbia-

mo constatare che nel nostro Paese vengono effettuate solo alcune centinaia di migliaia di controlli del tasso alcolemico di persone fermate alla guida di veicoli mentre in Francia nel 2005 si sono superati i 10 milioni! Ognuno faccia la sua parte e il suo mestiere e se non ci sono i soldi - per acquistare la benzina per le auto delle pattuglie, quelli per acquistare gli etilometri o per pagare il personale per fare i controlli - chiediamo al Governo, Parlamento e Enti locali le risorse necessarie.

Perché le norme per essere rispettate hanno bisogno di un impianto sanzionatorio credibile, realistico ma che va fatto rispettare. Effettività della norma vuol dire effettività della sanzione e della pena.

Altrimenti restiamo alle chiacchiere.

“

Perché le norme per essere rispettate hanno bisogno di un impianto sanzionatorio credibile, realistico ma che va fatto rispettare. Effettività della norma vuol dire effettività della sanzione e della pena.

”



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

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

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

SOMMARIO

10 Il primo soccorso

Decisivo in caso di incidente stradale sapere come muoversi

Corso teorico-pratico di "soccorso-attesa"



14 Basta un attimo

Come un incidente stradale cambia la vita
L'appello della sorella di un giovane ciclista



19 Per strade sicure

Gli standard per la progettazione stradale in relazione alla sicurezza in ambito urbano



21 Buche & appalti

La responsabilità degli Enti gestori Occorrono maggiori controlli da parte della pubblica amministrazione



24 La sicurezza al SISS

Imprese e associazioni giocano a carte scoperte. Le richieste degli operatori al nuovo Parlamento



La posta



LA MIA BATTAGLIA PER LA GIUSTIZIA CONTINUA

Gentile Presidente Guccione, desidero ringraziarLa per l'opportunità offertami pubblicando la mia lettera nella rivista del mese scorso. Mi auguro che qualche politico si faccia avanti. Sono passati 24 anni dalla sentenza definitiva e ho ricevuto solo promesse. Ma non mi arrendo ancora! Il 22 Maggio l'On. Fabris, in risposta alle mie sollecitazioni e dopo aver letto l'articolo pubblicato su l'ALTRA VIA del mese scorso, mi ha contattato per dirmi che si impegnerà ancora una volta a presentare il mio caso al nuovo Ministro della Giustizia, on. Clemente Mastella non appena troverà il tempo di farlo. Aspetterò quindi fiducioso.

Ernesto Serafini,
Montebello Vicentino (VI),
23 maggio 2006

Caro Serafini, La sua storia è veramente emblematica. Errori da parte di legali poco attenti, un Fondo di Garanzia per le vittime della strada, di fatto, anch'esso poco attento alle vittime della strada ed è un paradosso. L'on. Fabris, che ringraziamo, è persona sensibile e non mancherà, ne sono sicuro, di far seguire parole ai fatti, ma la rivista è letta anche dagli altri mille parlamentari. Sono certo che qualcuno troverà il modo di interessarsi al suo caso. Noi faremo la nostra parte.

Giuseppe Guccione
Presidente Fondazione Luigi Guccione
Ente Morale Vittime della Strada

UN'IRRESPONSABILE OMISSIONE DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

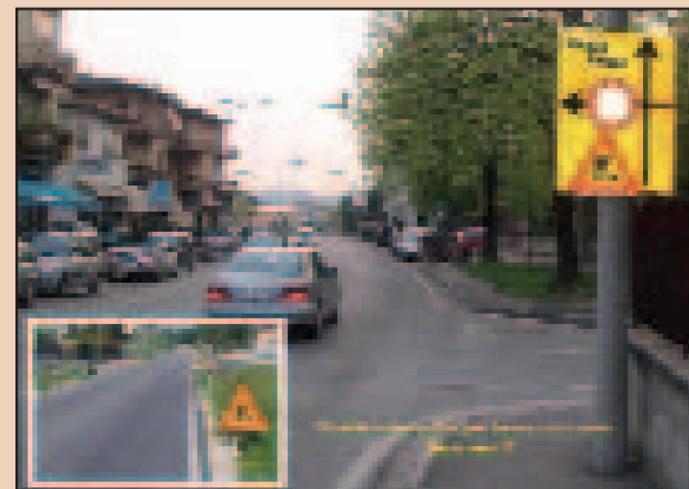


I segnali stradali temporanei (quelli a fondo giallo) al termine dei lavori devono essere immediatamente rimossi. Lo stabilisce espressamente l'articolo 30 del Regolamento.

Ma, dato che in Italia, "niente è più definitivo di una cosa provvisoria", succede che tali segnali, non di rado, continuano a rimanere al loro posto, anche dopo che l'esigenza è cessata.

In pratica, terminati i lavori, l'ente proprietario della strada, contravvenendo impunemente ad una precisa norma di Legge, se ne guarda bene dal farli rimuovere. Il pericolo che ne deriva è subdolo, perché non direttamente

percepibile, e consiste nel dover transitare, senza alcuna ragione, su di un percorso alternativo inevitabilmente più lungo, più affollato e, il più delle volte, meno co-



nosciuto. Va da se che si tratta di una maggiore esposizione al rischio, rispetto al tempo altrimenti impiegato, ed il rischio stesso, a sua volta, è maggiore per quantità e gravità, date le mutate condizioni del traffico e la minore familiarità

dei luoghi. Vi è poi il rischio di essere indotti ad una guida meno guardinga e più sbrigativa, nel comprensibile tentativo di ridurre al minimo il

tempo di percorrenza così arbitrariamente "imposto". Se poi si dovesse verificare l'incidente (cosa che purtroppo avviene), immancabilmente sentiremo cantare nel coro il solito ritornello dell' "errore umano". Nessuno, nem-

meno lo stesso malcapitato, o chi per lui, arriverà mai a pensare che alla base di tutto, invece, vi è un'irresponsabile omissione della pubblica Amministrazione.

L.Francesco Memoli

I PRIMI CARTELLI STRADALI IN ITALIA

Secondo fonti ministeriali, in Italia, i primi cartelli stradali apparvero nel 1884, su iniziativa delle varie associazioni ciclistiche.

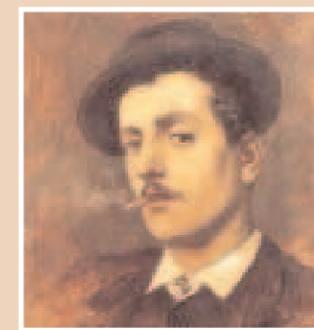
Essi furono installati su tratti di strada molto ripidi e, come si può facilmente immaginare, recavano un'iscrizione molto semplice: "ciclisti: attenzione".

Ma il primo intervento segnaletico vero e proprio fu attuato l'anno dopo, nel 1885, ad opera del Touring Club Italiano, che ne curò l'installazione di una quarantina (in ghisa e tutti di indicazione) sulla statale Adriatica, nei pressi di Senigallia.

Altri 600, in lamiera smaltata (di colore bianco con segni rossi), furono installati nel 1904.

Su ognuno, vi era riportata una sottile iscrizione che ne ricordava il nome del relativo mecenate donatore.

IL PRIMO INCIDENTE IN ITALIA



In Italia, il primo incidente stradale, di cui si ha notizia, è quello capitato all'illustre automobilista Gia-

como Puccini. Successe nel 1903, sulla strada che da Lucca porta a Torre del Lago.

Ad una curva pericolosa, non segnalata, uscì di strada, precipitando in una scarpata.

Fortunatamente, per lui, riportò solo ferite, di cui una grave ad un braccio.

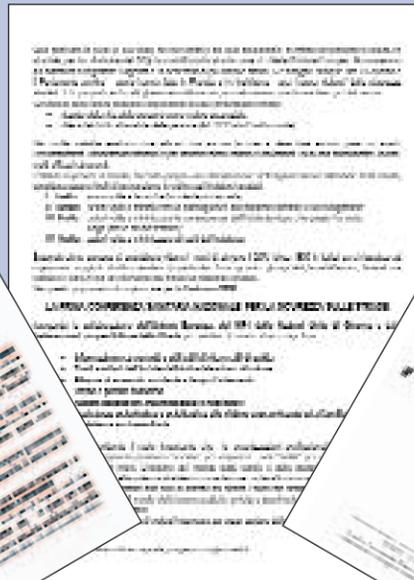
Salute & incidenti stradali

Chiesta al Governo e agli Enti Locali la **convocazione di una conferenza socio-sanitaria nazionale**.
Ogni anno "bruciati" **8/9000 milioni di euro** per spese sanitarie.

GLI INCIDENTI stradali sono per il nostro Paese un costo enorme anche da un punto di vista della spesa sanitaria. Ogni anno tale spesa ammonta a 8/9000 milioni di euro; quasi il 10% dell'intera spesa del comparto sanitario italiano. Per valutare l'ordine di grandezza del beneficio economico associato alla variazione dei dati di mortalità e morbosità bisogna considerare elementi di costi diretti e indiretti. I costi diretti comprendono solo i costi di assistenza sanitaria (sulla base di quelli di assistenza ospedaliera) che, da quanto riportato nella letteratura internazionale rappresentano una quota compresa tra il 60 e il 70% del totale della spesa di assistenza sanitaria. Sarebbe quindi per il no-

diminuzione delle prestazioni sanitarie per incidenti stradali. Ma per fare questo occorrerebbe una forte e decisa azione di contrasto dell'incidentalità stradale. Per questo la Federazione Italiana Medici di Medicina Generale, la Federazione Italiana Medici Pediatri, la Fondazione Ita-

rezza stradale; per "recuperare" almeno 1000 morti, 2500 disabili gravi e circa 4.000 milioni di euro di costi sociali. I prossimi 5 anni saranno decisivi per il nostro Paese per centrare l'obiettivo della diminuzione del 50% di incidenti e morti come ci chiede l'Unione Europea. La morte per incidente stradale - sostiene l'OMS - se non opportunamente contrastata, in una scala di mortalità da 1 a 10, passerà entro il 2020 dall'attuale 9° posto al 3° come causa di morte, solo dopo tumori e cardiopatie. Possiamo dire quindi che siamo davanti a un fenomeno sociale grave - non solo per gli ingenti costi che produce ogni anno: oltre 35 miliardi di euro (oltre 65.000 miliardi di vecchie lire) - e quasi del tutto sottovalutato da



liana per la Sicurezza della Circolazione Stradale, la Fondazione Luigi Guccione, Ente Morale Vittimestrada,, Pagine Blù, Psicologi e Psicoterapeuti, la Società Italiana di Algologia, la Società Italiana di Traumatologia della Strada hanno chiesto a Presidente del Consiglio, Romano Prodi al Ministro della Salute, Livia Turco hanno chiesto la convocazione di una Conferenza socio-sanitaria sull'incidentalità stradale."Questo della sanità - è detto nella lettera a Prodi e alla Turco - è un ambito cruciale per contrastare l'insicu-

Istituzioni, privati e cittadini. Gli incidenti sono anche un grave e pesante problema di sanità



Sotto:
il Ministro della Salute,
Livia Turco

pubblica (che assorbe quasi il 10% della spesa sanitaria) oltre che di non quantificabile ed indescrivibile dolore per oltre 30.000 famiglie ogni anno.

Quel poco che lo Stato (a tutti livelli) ha fatto finora è del tutto insufficiente, in ordine alle politiche di sicurezza stradale, per far diminuire del 50% la mortalità sulla strada come ci chiede l'Unione Europea. Non saremmo qui altrimenti a registrare l'urgenza e la necessità di più incisive azioni. C'è bisogno, dunque, che il Governo e il Parlamento avviino - come hanno fatto in Francia e in Inghilterra - una "nuova visione" della sicurezza stradale. E le proposte - che alleghiamo - costituiscono, a nostro avviso, una buona base per tale azione.

Gli obiettivi delle nostre proposte scaturiscono da due irrinunciabili principi:

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

Per molte malattie esistono cure efficaci ma ancora la ricerca deve fare enormi passi in avanti. Per combattere l'incidentalità stradale e per rendere meno costosi e devastanti i suoi esiti conosciamo, invece, molti efficaci strumenti. L'Istituto Superiore di Sanità, facendo propria una classificazione dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, considera quattro livelli di prevenzione in ordine agli incidenti stradali:

- I livello:** azioni volte a far sì che l'incidente non accada;
 - II livello:** azioni volte a minimizzare le conseguenze dell'incidente durante il suo svolgimento;
 - III livello:** azioni volte a minimizzare le conseguenze dell'incidente dopo che questo ha avuto luogo (breve-medio termine);
 - IV livello:** azioni volte a minimizzare gli esiti dell'incidente.
- Secondo stime europee si potrebbero ri-

durre i morti di almeno il 20% (circa 1800 in Italia) se si riuscisse ad organizzare meglio le strutture sanitarie (in particolare l'emergenza e gli ospedali, la riabilitazione, l'assistenza sociale e i servizi) per un intervento più mirato all'incidente stradale.

Per questo è stato proposto di organizzare per la l'autunno 2006: la prima conferenza sanitaria nazionale per la sicurezza sulle strade per valutare le misure idonee rispetto a:

- Informazione su corretti e utili stili di vita e stili di guida
- Costi sanitari dell'incidentalità stradale e loro riduzione
- Allarme di avvenuto incidente e tempi



d'intervento

- Primo e pronto soccorso
- Aspetti ospedalieri, traumatologici e riabilitativi
- Assistenza psicologica e psichiatrica alle vittime sopravvissute ed ai familiari
- Assistenza socio-sanitaria

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

Oltre 3.000 giovani (600 tra il venerdì notte e la domenica mattina) tra i 15 e 29 anni muoiono ogni anno a causa di inci-

dente stradale che è la prima causa di morte in questa fascia di età. Ogni anno perdono la vita a causa di incidente stradale oltre 2200 donne, 150 bambini sotto i 10 anni, 1000 pedoni, quasi 3000 ciclisti, 2700 sono i morti per incidente stradale "in itinera". Dal dopoguerra ad oggi sono morti in Italia circa 400.000 persone. E' come se fossero scomparsi gli abitanti di Varese, Mantova, Reggio Emilia, Siena e Cosenza messi insieme. E nell'ultimo decennio è come se gli abitanti di Venezia fossero diventati improvvisamente invalidi gravi in carrozzella.

Non predisporre servizi adeguati attivando tutte le strutture sanitarie (ASL, Ospedali, Distretti, ecc.) sarebbe un colpevole atto di quanti sono chiamati a gestire la sanità pubblica ai diversi livelli (dal ministro, alle Regioni, ai Direttori di Asl, ai sindaci dei Comuni, ecc.). Continuare a stare fermi sarebbe un colpevole atto nei confronti delle vittime della strada e dei loro familiari. Occorre invece una forte presa di coscienza ed una mobilitazione di tutte le risorse (umane, professionali, finanziarie, ecc.)

di cui dispone il nostro Paese. Appare del tutto evidente il ruolo importante che le organizzazioni professionali e le organizzazioni economico-sociali proponenti possono esercitare per imprimere una "svolta" per centrare l'obiettivo della riduzione del 50% dei morti. L'insieme del mondo della sanità e della società civile alleate per una un'improcrastinabile lotta alla violenza stradale in concertazione con le istituzioni nazionali e locali.

Un primo momento di confronto non solo all'interno del nostro Paese ma anche con le esperienze degli altri Paesi europei recuperando il meglio delle buone pratiche avviate e sperimentate altrove da coniugare con le migliori proposte elaborate in Italia.

Giuseppe Guccione

Sotto: il Presidente del Consiglio, Romano Prodi



stro Paese - senza considerare altri aspetti - un indubbio beneficio finanziario intervenire nella



*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

5x Mille



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

DONA IL 5 PER MILLE E SOSTIENI FLG

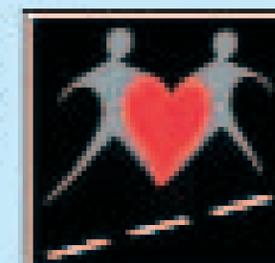
98036140782

(Scrivi questo numero sulla dichiarazione dei redditi)

Con la dichiarazione dei redditi per l'anno 2008 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 GULCIONE ONLUS", ente Morale Vittime della Strada. Le due destinazioni d'imposta, il 5 per mille, non sono un costo aggiuntivo per il contribuente e si possono cumulare. Potrà, infatti, se lo vorrà, effettuare entrambi.

Bastano, in fase di compilazione della dichiarazione dei redditi, (modelli: "modello Integrativo CUI 2007", "modello 730/1-04 redditi 2007", "modello Unico persone fisiche 2008") apporre la propria firma e l'importo dell'imposta A e indicare il codice fiscale 98036140782 della "Fondazione Luigi Gulcione Onlus".

Avvicinando la "Fondazione Luigi Gulcione Onlus" (www.flg.it) si sostengono 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. Istruisce, cura e fa parte di un vasto schieramento di forze e persone impegnate a favore della sicurezza stradale.



Help Vittime



Il primo soccorso decisivo in caso di incidente

GLI INTERVENTI possibili in materia di sicurezza stradale sono vari e di pertinenza di più discipline.

Il tradizionale trionfo "uomo/veicolo/strada" mantiene intatta la propria validità di fondo, quale perimetro sia della ricerca sulle cause dell'incidentalità che delle iniziative volte a contrastarla. Ma all'interno di questo territorio, grazie appunto all'integrazione di diverse esperienze e competenze, sono via via emerse nuove connotazioni e sono state suggerite più articolate relazioni tra i vari fattori.

L'obiettivo dei Piani Sanitari Nazionali degli Stati della Comunità Europea è di abbattere la mortalità e gli esiti invalidanti successivi a trauma della strada.

Le azioni di prevenzione da intraprendere a tale scopo riguardano la globalità delle cure al traumatizzato, dal primo soccorso sulla scena dell'incidente, alla scelta dell'ospedale cui riferire il ferito, alle varie fasi di trattamento ospedaliero chirurgico, intensivistico e riabilitativo.

L'obiettivo dichiarato del trattamento medico è la riduzione della mortalità e del danno secondario nelle fasi successive al trauma. I presupposti fondamentali per limitare il danno secondario successivo ad un trauma grave sono costituiti dalla ottimizzazione delle funzioni vitali per garantire precocemente l'ossigenazione ed un circolo ematico adeguati. A questo fine è indispensabile impiegare una strategia di approccio che consenta una rapida valutazione del quadro clinico nella fase di instabilità cardiorespiratoria, per individuare e risolvere quelle condizioni che mettono in immediato pericolo la vita del ferito sia in ambito preospedaliero che intraospedaliero.

Resta però basilare una più precisa conoscenza delle caratteristiche con le quali si manifesta il fenomeno "incidente stradale", con-

figurabile come una forma di "patologia" della nostra società. Tale patologia dovrebbe essere oggetto di una valutazione scientifica delle sue manifestazioni cliniche ricorrenti, per poter arrivare a una precisa diagnosi e alla conseguente impostazione terapeutica del caso; proseguendo nella similitudine, è necessario che chi è in dovere di curare conosca perfettamente l'anamnesi e cioè tutto quello che è possibile sapere dell'evento causale. Da questa conoscenza si può poi partire per determinare azioni di prevenzione dell'incidente e di minimizzazione del danno alla persona.

Uno degli aspetti critici nella raccolta di dati sull'incidentalità stradale è come conciliare la correttezza con la semplicità, tenendo conto che, a mio avviso, il momento migliore per "fotografare" gli esiti e le caratteristiche è quello in cui si arriva sulla scena dell'incidente. Rilevante, per questi aspetti, è l'uso o meno della cintura, l'attivazione dell'airbag, l'intrusione nell'abitacolo o la massa del veicolo. In effetti, nello studio della traumatologia stradale, la valutazione della gravità dell'incidente dovrebbe essere fatta tenendo presente le tre principali coordinate dello stesso:

1. il tipo d'impatto
2. il tipo di deformazione del veicolo

3. il tipo di lesione traumatica. Riteniamo che, la valutazione di questi fondamentali fattori, possa in primo luogo, fornire un notevole contributo all'organizzazione del primo soccorso e successivamente, anche al miglioramento della sicurezza del veicolo.

In questo modo infatti si avrebbe una valutazione complessiva dell'incidente in tutti i suoi aspetti, descrivendone la gravità non solo in rapporto alle conseguenze lesive ma anche in rapporto alle modalità di azione delle forze e della quantità di energia, attraverso gli "indicatori" costituiti dal punto di impatto e dalle deformazioni.

Sappiamo tutti però che in caso di incidente, in tutti i Paesi del mondo, gli operatori del soccorso, dovendosi occupare dell'assistenza e del trasporto del traumatizzato, non hanno il tempo di raccogliere i dati necessari per poter ben essere utilizzati per la descrizione dell'incidente nel suo complesso.

È proprio a loro invece, quale "anello iniziale" del processo di analisi, che si rivolge l'I.D.I. (Impact Deformation Injury). L'idea di base è di pervenire ad una valutazione globale della "gravità dell'incidente", in relazione al singolo veicolo coinvolto (in particolare, se si tratta di autoveicolo) ed ai suoi occupanti. A questo fine, vie-



Andrea Costanzo
Presidente **SOCITRAS**
Società Italiana di
Traumatologia della Strada

“ Corso teorico-pratico di "soccorso-attesa" per acquisire conoscenze e abilità particolari e delimitate per la conservazione della situazione dei feriti in attesa dell'ambulanza e dell'arrivo del personale medico e paramedico. **”**



ne rilevato - sempre sinteticamente ma con la precisione consentita dalla qualità e dal momento della rilevazione - la dinamica dell'impatto ed il modo con cui esso si è verificato (Impact dell'acronimo).

A questo elemento si accompagna la descrizione delle deformazioni subite dal veicolo (Deformation), quale rivelatore delle dinamiche fisiche che si sono concentrate nello spazio-tempo dell'impatto da cui è derivata la lesione. Vengono infine rilevate poche, essenziali ma precise informazioni sulle lesioni subite dagli occupanti il veicolo (Injury).

La SOCITRAS fin dalla sua fondazione (1984) si è occupata dei problemi connessi alla sicurezza stradale che hanno al centro l'uomo nella sua veste di utente della strada sia come conducente o passeggero di auto-moto-veicoli, che pedone, nella visione sempre della prevenzione dell'incidente e soprattutto della minimizzazione del danno alla persona.

L'informazione e la sollecitazione ai corretti comportamenti dell'utente della strada sono stati diffusi oltre che a mezzo di conferenze dedicate in vari ambienti anche attraverso i massmedia quali giornali, radio, televisione.

In tutti questi anni la nostra attività è stata molteplice in quanto ol-

tre allo studio ed ai problemi della traumatologia da incidente si è anche occupata di formazione ed informazione.

Numerosi sono già i medici ed i tecnici del soccorso che hanno approfondito le loro conoscenze in campo di traumatologia della strada, attraverso i corsi organizzati dalla Società, con "crediti formativi" ECM.

Gli argomenti trattati vanno dall'analisi clinico statistica dell'incidente alla biomeccanica degli impatti, alla ergonomia della guida, al primo soccorso.

È stata proficua la collaborazione con Istituti Universitari Italiani ed stranieri, Enti preposti alla sicurezza quali i Ministeri dell'Interno, delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Sanità, della Pubblica Istruzione, degli Affari Esteri, quest'ultimo per i rapporti internazionali relativi ai Corsi di formazione in altri Paesi Europei.

Il dover operare in questo senso, ci ha portato a frequentare assiduamente anche molte delle organizzazioni estere che si occupano di particolari argomenti di sicurezza stradale connessi al danno alla persona. Ad esempio l'AAAM, l'IRCOBI, la STAPP CONFERENCE, la similare ITMA e le collegate Società medico-legali spagnola e portoghese di Valorazione del Danno Corporale.

Con la AAAM in particolare la SOCITRAS ha un consolidato rapporto di partnership per quanto riguarda i Corsi AIS che vengono effettuati a Roma su licenza USA. Allo stato attuale, i sistemi di classificazione delle lesioni traumatiche secondo la gravità, si basano su due tipi di scale: una valuta lo stato fisiologico del paziente e può modificarsi durante il periodo di trattamento della lesione, la scala AIS, meglio utilizzabile a fini epidemiologici, descrive invece, solo le lesioni anatomiche, attribuendogli una valutazione specifica di gravità relativa.

La scala anatomica AIS è quella che oggi viene più comunemente usata, per valutare in particolare, la gravità delle lesioni da trauma stradale, ma la sua validità si estende alle lesioni prodotte da qualunque altra causa traumatica; con questa metodologia si riesce a valutare sia la gravità del singolo distretto organico che la gravità complessiva di un politraumatizzato, dato che viene preso in esame solo il parametro della lesione anatomica.

Ferme restando le caratteristiche positive ed ormai collaudatissime della metodologia AIS di classificazione delle lesioni, ad essa la SOCITRAS - per i motivi descritti sopra - ha ritenuto opportuno accompagnare, nei corsi da essa

organizzati, anche la metodologia IDI, con la quale da qualche anno i medici e gli operatori sanitari sono entrati in possesso di un ulteriore strumento di "valutazione globale".

Una forma particolare di soccorso è quella che può essere fornita da "non specialisti", senza richiedere ad essi particolari abilità o imporre "manovre" che potrebbero essere perfino dannose.

A questo fine, la SOCITRAS svolge corsi teorico-pratici di "soccorso-attesa", finalizzati all'acquisizione di conoscenze ed abilità in aspetti particolari e ben delimitati, ma di grande importanza per la conservazione della situazione dei feriti, in attesa dell'ambulanza e dell'arrivo del personale medico e paramedico. Lo scopo dei corsi è quello di mettere l'agente di polizia (statale o locale) o un qualunque altro primo soccorritore in grado di compiere alcune fondamentali azioni che - solo se eseguite in modo perfetto - possono non solo evitare danni al ferito ma anche contribuire a facilitare e migliorare ogni successivo intervento medico.

Il corso è già stato testato con successo in precedenti occasioni e si avvale dell'opera di docenti qualificati, appartenenti a strutture pubbliche di pronto soccorso.

“CONCERTO PER UN AMICO”

L'associazione "Concerto per un Amico" è nata in seguito alla scomparsa in un incidente stradale del nostro amico Adriano Steccato da noi tutti chiamato con il soprannome di "Camacho".

L'anno successivo alla sua morte, un gruppo di amici si è prefissato di ricordarlo organizzando un concerto dei Nomadi di cui lui era un accanito fan. Il concerto ha

avuto un successo inaspettato e ci ha indotto a non disperdere il potenziale umano di amicizia e solidarietà che si era creato. Abbiamo quindi costituito il giorno 06 marzo 2001 questa associazione senza fini di lucro, la cui finalità è di ricordare il nostro amico "Camacho" e donare in beneficenza l'eventuale ricavato. Cosa che ci è riuscita particolarmente bene

tema della sicurezza stradale cercando di sensibilizzare i giovani all'uso del casco, cercando di diffondere le varie notizie sul tema che ci giungono, e aderendo ad associazioni o progetti riguardanti la sicurezza delle strade.

Questo anno il concerto vedrà la partecipazione di E. Ruggeri e si svolgerà nel campo sportivo di Indicatore (AREZZO) il giorno 29 giugno 2006. alle ore 21.30, il prezzo del biglietto è di € 10.

Per ulteriori dettagli sia sull'associazione che sul concerto:

www.concertoperunamico.it

Associazione senza fini di lucro, Indicatore
zona E - 52020 Arezzo
c/o Centro Aggregazione Sociale
www.concertoperunamico.it
Telefono e Fax: 0575/987898



visto che giunti alla settima edizione abbiamo devoluto circa € 76000.

Visto la causa della scomparsa del nostro amico, ci siamo avvicinati al

Incidenti stradali: normativa più severa

La nuova legge rappresenta un passo in avanti ma non è ancora insufficiente. Ecco il decreto rinnovellato

È STATA PUBBLICATA sulla Gazzetta Ufficiale del 17 marzo 2006 la legge 21 febbraio 2006, n.102 recante "Disposizioni in materia di conseguenze derivanti da incidenti stradali", in vigore dal 1 aprile 2006.

La legge 102/06 introduce una riforma destinata ad incidere sensibilmente sulla materia della tutela giurisdizionale dei diritti dei danneggiati da sinistri stradali. L'obiettivo dichiarato espressamente nell'ambito dei lavori preparatori, è quello di offrire miglior protezione a tali diritti, accelerando i tempi di definizione dei relativi procedimenti risarcitori e garantendo così una più pronta, semplice ed efficace soddisfazione delle "vittime della strada".

• Sul piano delle sanzioni le nuove norme prevedono in particolare:

Sospensione della patente di guida

- da 15 giorni a 3 mesi per chi causa una lesione personale colposa leggera;
- fino a 2 anni per lesioni personali colpose gravi o gravissime;
- fino a 4 anni nel caso di omicidio colposo;

Reclusione

- da 3 mesi a 1 anno per chi provoca lesioni gravi;
- da 1 anno a 3 anni per chi provoca lesioni gravissime;
- da 2 anni a 5 anni per l'omicidio colposo.

L'inasprimento delle sanzioni rappresenta certamente un significativo passo in avanti sia sul piano special-preventivo, quello cioè che ha come scopo che il singolo colpevole non ponga più in essere comportamenti analoghi, sia sul piano general-preventivo, quello nel quale la misura della pena deve essere tale da convincere la generalità degli utenti della strada ad astenersi dal porre in essere comportamenti irresponsabili; rimane tuttavia un vuoto preoccupante in materia di accertamento dell'elemento del dolo nelle fattispecie concrete.

Eppure il tema del dolo eventuale e della colpa cosciente sono di fondamentale importanza nel campo dell'infortunistica stradale in quanto costituiscono un elemento costante in tutte le fattispecie di maggiore gravità. Nella guida in stato di ebbrezza, ad esempio, ci si

chiede "è possibile affermare che chi guida ubriaco o sotto l'effetto di droghe non abbia accettato il rischio di causare incidenti e venga ritenuto responsabile solo a titolo di colpa?"; altro caso è rappresentato dal lancio di sassi dal cavalcavia, e a tal proposito la Cassazione ha affermato che l'elemento doloso nella fattispecie consiste nell'accettare il rischio di poter uccidere qualcuno.

Andando alla ricognizione delle fonti normative va riportata innanzitutto la disposizione dell'art. 61 del Codice penale secondo cui "aggrava il reato l'averne nei delitti colposi, agito nonostante la previsione dell'evento". I delitti colposi sono quelli nei quali l'autore dell'evento non lo vuole e tuttavia l'evento gli viene addebitato perché egli ha agito con negligenza, imprudenza o imperizia o in violazione di specifiche norme, ad esempio, per restare nel campo specifico, quelle del Codice della strada; se a ciò si accompagna la previsione dell'evento la legge ritiene che il fatto meriti una considerazione più grave.

La fattispecie del dolo indiretto presenta due tipi di problemi applicativi: il primo è quello dell'accertamento della sussistenza della previsione dell'evento e il secondo quello di distinguere la previsione dell'evento dall'accettazione del rischio dell'evento; non è il caso di richiamare, qui, tutte le posizioni dottrinali o la sterminata giurisprudenza pronunciata in proposito, mi limito a richiamare una pronuncia della Corte di Cassazione che, al riguardo ha precisato che il dolo indiretto o eventuale ricorre quando l'agente nel compiere l'azione il cui effetto può essere più o meno grave, pur rappresentandosi tanto la conseguenza più grave che quella meno grave agisce in modo da non dimostrare di voler evitare la più grave delle due possibili conseguenze, rivelando così l'accettazione dell'evento maggiore e cioè la volontà di produrlo; nella colpa cosciente invece l'agente pur prevedendo come possibile l'evento agisce con la convinzione e nella speranza che esso non si verifichi.

In Svizzera il confine tra dolo eventuale e colpa cosciente si è spostato verso il dolo eventuale, in Italia finora la giurisprudenza si è fermata alla colpa cosciente. Lo spostamen-

to di tale confine non è però una cosa tanto peregrina perché la definizione del dolo eventuale si attaglia ad alcune condotte irresponsabili messe in atto sulle strade italiane pur essendo evidente la difficoltà del giudice di stabilire che il conducente sapeva che nella propria condotta vi erano concrete probabilità di causare un evento non voluto ma prevedibile.

E' auspicata così, più parti, la revisione in chiave restrittiva l'istituto dell'omicidio colposo, prevedendo fattispecie in cui il dolo eventuale sia più semplice da dimostrare; il dolo eventuale, infatti attenendo all'elemento psicologico di chi agisce, comporta un accertamento spesso difficile basato oltre che sull'eventuale confessione, sulla valutazione dei fatti concreti quali la dinamica dell'incidente, sulle testimonianze ecc...

• Sul piano processuale le nuove norme mirano ad una maggiore tutela delle vittime di incidenti stradali, nei due modi seguenti:

- abbreviando i tempi per le indagini preliminari e per la fissazione della data di giudizio;
- provvedendo su richiesta del danneggiato, qualora risultino gravi elementi di responsabilità a carico del conducente, all'assegnazione di una provvisoria pari ad una percentuale variabile fra il 30 e il 50 per cento dell'entità del risarcimento che potrà essere ottenuto.

Sul piano processuale le critiche più numerose e severe vengono mosse all'art.3 l. 102/06 ed in particolare si sottolinea l'assoluta inopportunità di porre il danneggiato nella grave difficoltà di orientarsi tra discipline processuali ed organi giudicanti di volta in volta



Maria Grazia Panacea

diversi a seconda del tipo di danno patito. Una tutela giurisdizionale a "quadruplo" binario, può essere definita quella delineata dalla riforma, che comporta invero la definitiva rinuncia al tentativo di ricondurre ad unità il sistema procedurale in tema di infor-

tunistica stradale ed RCA; ciò con evidente pregiudizio delle ragioni di coloro i quali dovrebbero invece poter contare sull'immediato esercizio di strumenti processuali unitari e chiari. Ci si augura che il tema dell'infortunistica stradale connotato da un rile-

vante allarme sociale e quindi richiedente una particolare attenzione dell'ordinamento, possa essere ancora oggetto di approfonditi esami nelle competenti sedi perché ancora molto può essere fatto per migliorare l'attuale normativa.

I NUOVI RIFERIMENTI NORMATIVI: LA LEGGE 102/2006

Articolo 2.

(Elevazione delle pene edittali per i reati di omicidio colposo e di lesioni colpose gravi e gravissime)

1. Il secondo comma dell'articolo 589 del codice penale è sostituito dal seguente:

"Se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena è della reclusione da due a cinque anni".

2. Il terzo comma dell'articolo 590 del codice penale è sostituito dal seguente:

"Se i fatti di cui al secondo comma sono commessi con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena per le lesioni gravi è della reclusione da tre mesi a un anno o della multa da euro 500 a euro 2.000 e la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da uno a tre anni".

2. Il terzo comma dell'articolo 590 del codice penale è sostituito dal seguente:

"Se i fatti di cui al secondo comma sono commessi con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena per le lesioni gravi è della reclusione da tre mesi a un anno o della multa da euro 500 a euro 2.000 e la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da uno a tre anni".

Articolo 3 (Disposizioni processuali)

1. Alle cause relative al risarcimento dei danni per morte o lesioni, conseguenti ad incidenti stradali, si applicano le norme processuali di cui al libro II, titolo IV, capo I del codice di procedura civile.

Articolo 4.

(Abbreviazione dei termini per le indagini preliminari e per la fissazione della data del giudizio)

1. Dopo il comma 2-bis dell'articolo 406 del codice di procedura penale è inserito il seguente:

"2-ter. Qualora si proceda per i reati di cui agli articoli 589, secondo comma, e 590, terzo comma, del codice penale, la proroga di cui al comma 1 può essere concessa per non più di una volta".

2. All'articolo 416 del codice di procedura penale è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"2-bis. Qualora si proceda per il reato di cui all'articolo 589, secondo comma, del codice penale, la richiesta di rinvio a giudizio del pubblico ministero deve essere depositata entro trenta giorni dalla chiusura delle indagini preliminari".

3. Dopo il comma 3 dell'articolo 429 del codice di procedura penale è inserito il seguente:

"3-bis. Qualora si proceda per il reato di cui all'articolo 589, secondo comma, del codice penale, il termine di cui al comma 3 non può essere superiore a sessanta giorni".

4. Dopo il comma 1 dell'articolo 552 del codice di procedura penale sono inseriti i seguenti:

"1-bis. Qualora si proceda per taluni dei reati previsti dall'articolo 590, terzo comma, del codice penale, il decreto di citazione a giudizio deve essere emesso entro trenta giorni dalla chiusura delle indagini preliminari.

1-ter. Qualora si proceda per taluni dei reati previsti dall'articolo 590, terzo comma, del codice penale, la data di comparizione di cui al comma 1, lettera d), è fissata non oltre novanta giorni dalla emissione del decreto".

Articolo 5. (Liquidazione anticipata di somme in caso di incidenti stradali)

1. All'articolo 24 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è aggiunto, in fine, il seguente comma:

"Qualora gli aventi diritto non si trovino nello stato di bisogno di cui al primo comma, il giudice civile o penale, su richiesta del danneggiato, sentite le parti, qualora da un sommario accertamento risultino gravi elementi di responsabilità a carico del conducente, con ordinanza immediatamente esecutiva provvede all'assegnazione, a carico di una o più delle parti civilmente responsabili, di una provvisoria pari ad una percentuale variabile tra il 30 e il 50 per cento della presumibile entità del risarcimento che sarà liquidato con sentenza".

D.Lvo n. 285/92 (Nuovo Codice della Strada) rinnovellato (le modifiche sono riportate in grassetto):

Art. 222 (Sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati)

1. Qualora da una violazione delle norme di cui al presente codice derivino danni alle persone, il giudice applica con la sentenza di condanna le sanzioni amministrative pecuniarie previste, nonché le sanzioni amministrative accessorie della sospensione o della revoca della patente.

2. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa la sospensione della patente è da quindici giorni a tre mesi. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa grave o gravissima la sospensione della patente è fino a due anni. Nel caso di omicidio colposo la sospensione è fino a quattro anni.

2-bis. La sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente fino a quattro anni è diminuita fino a un terzo nel caso di applicazione della pena ai sensi degli articoli 444 e seguenti del codice di procedura penale.

3. Il giudice può applicare la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente nell'ipotesi di recidiva reiterata specifica verificatasi entro il periodo di cinque anni a decorrere dalla data della condanna definitiva per la prima violazione.

"Articolo 224-bis. - (Obblighi del condannato). -

1. Nel pronunciare sentenza di condanna alla pena della reclusione per un delitto colposo commesso con violazione delle norme del presente codice, il giudice può disporre altresì la sanzione amministrativa accessoria del lavoro di pubblica utilità consistente nella prestazione di attività non retribuita in favore della collettività da svolgere presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato.

2. Il lavoro di pubblica utilità non può essere inferiore a un mese né superiore a sei mesi. In caso di recidiva, ai sensi dell'articolo 99, secondo comma, del codice penale, il lavoro di pubblica utilità non può essere inferiore a tre mesi.

3. Le modalità di svolgimento del lavoro di pubblica utilità sono determinate dal Ministro della giustizia con proprio decreto d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

4. L'attività è svolta nell'ambito della provincia in cui risiede il condannato e comporta la prestazione di non più di sei ore di lavoro settimanale da svolgere con modalità e tempi che non pre-

giudichino le esigenze di lavoro, di studio, di famiglia e di salute del condannato. Tuttavia, se il condannato lo richiede, il giudice può ammetterlo a svolgere il lavoro di pubblica utilità per un tempo superiore alle sei ore settimanali.

5. La durata giornaliera della prestazione non può comunque oltrepassare le otto ore.

6. In caso di violazione degli obblighi di cui al presente articolo si applicano le disposizioni di cui all'articolo 56 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274".



Basta un attimo per l'irreparabile

Come un incidente stradale **cambia la vita**
L'appello della sorella di un giovane ciclista

MI TELEFONÒ mia madre: erano circa le sette di mattina, papà non ne aveva avuto il coraggio prima.

Era una voce seria, "vieni in ospedale, Mario ha fatto un incidente...eee...vedrai qui, va male..."

Fu l'unica volta che non ebbi la sensazione che mia madre fosse la solita ansiosa esagerata. Credo di non aver battuto ciglio fino alla corsia della rianimazione; lì le prime notizie, confuse, anebbiolate, che fluttuavano nel mio cervello. Chissà... chi si ricorda cosa mi dissero... presumibilmente le stesse parole che mi ripeterono per i due giorni successivi e per i tre dopo ancora, le stesse parole che io chiedevo mi fossero ripetute in modo che prima o poi acquisissero un senso.

Nemmeno il viso di Mario, senza più un osso intero, senza forma, senza vita, ci riusciva a convincere. Con la botta dell'incidente metà cervello era morto sul colpo, l'altra metà, invece, gli faceva ancora battere il cuore, crescere i peli dalle gambe depilate da ciclista, respirare.

Ci sembrava ancora così vivo! Fino al terzo giorno di rianimazione circa, quando, anche ai nostri occhi, ormai, era senza speranze. Così ci siamo tutti arresi alla realtà, abbiamo cominciato a salutarlo, sperando di poter donare quegli organi che ancora erano perfetti. Destino ha voluto che morisse senza poterlo fare. Un peccato. Tanto dolore, perché assicuro è tanto, non poteva trasformarsi in nulla di buono,

era solo un corpo in meno sulla terra, solo una compagno di squadra in meno, solo l'unico fratello che non c'è più, solo un figlio che se ne va, solo un amico che lascia un vuoto.

Dire che non è giusto magari sembra legittimo, ma insensato. Le cose succedono, il giusto si trasforma in relativo, il male e la sofferenza ridimensionano tutto, l'amore cresce nella sua forma più pura, infinita, incontrollabile, il tutto diviene niente. Per un attimo, per un sor-

passo sbagliato, una p i o g g i a accidentale, una carambola di testacoda, un albero nel posto sbagliato, un colpo alla testa, una morte, un vuoto incolumabile e un dolore che minerà gli equilibri.

Tutto cambia ma tutto rimane uguale: non hai più un fratello ma il mondo ti vede ancora per quello che sei, i tuoi non hanno più un figlio, eppure continuano a essere genitori, gli amici sconvolti da quel tassello mancante ma tutti continuano a vivere, anche se nessuno ha voglia di farlo!

Ragazzi adulti anziani, senza paternalismi, state attenti, basta veramente poco per cambiare molto e chi non l'ha provato non se lo immagina; basta poco per poter cambiare anzi sconvolgere una serie

di vite che non sono solo quella del guidatore o di quelli che stanno con lui. Spero che questo racconto non abbia offeso nessuno ma che al contrario abbia svelato qualcosa. Veder morire qualcuno, un coetaneo soprattutto, ti fa veramente capire che basta un secondo per l'irreparabile. Non è altrettanto facile trasmettere questo senso di precarietà agli altri.

Perciò, semplicemente, se potete andare con calma, fate lo, non abbiate fretta di dimostrare chissà che cosa a voi stessi, tentate di non pensare alle "stragi del sabato sera" come una categoria aliena dalla vita vera della gente (cosa che io stessa f a c e v o) ; prendetevi semplicemente cura

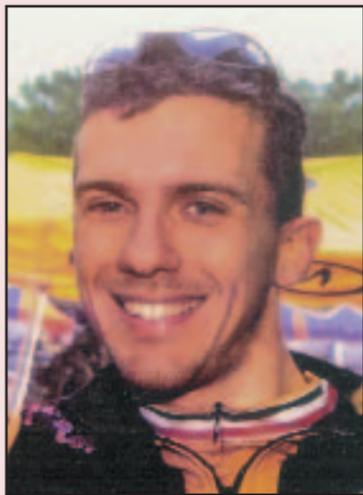
di voi: può capitare di morire, senza aver grossa colpa, come può capitare di rimanere un vegetale, di non poter più correre ma avere ancora la voglia di farlo, di non poter più fare l'amore, di non condividere più festeggiamenti vari del sabato o venerdì o giovedì..

Insomma di vivere senza poter veramente vivere. Credete.. può capitare, in un solo attimo.

Cerchiamo di evitarlo.. è semplice. E sapete qual è un'altra semplice azione? Non sottovaluta-

re il proprio senso critico civile. Vi spiego meglio: esaminando il percorso fatale effettuato da mio fratello ci siamo resi conto della pericolosità di quel tratto stradale. Forse troppo debolmente abbiamo provato a parlare con l'Assessore alla viabilità di Vicenza, segnalando l'assurda composizione di cordoli interni alla strada e platani che la fiancheggiano, tra l'altro, proprio in concomitanza con l'entrata del pronto soccorso dell'ospedale, luogo dove ambulanze, o chi per esse, necessitano di corsie sicure e veloci.

Purtroppo da allora non è stato modificato nulla ma nell'arco di una settimana ha perso la vita un altro ragazzo proprio nello stesso posto.. Incredibile..



Comunque, è in questo che consiste la semplice azione: nel porre attenzione ad un qualcosa, con senso critico e farla notare. Magari potete salvare la vita di qualcuno.

Noi famigliari ora ci stiamo dedicando, per esempio, alla collaborazione con una associazione di donatori d'organi, l'AIDO, nelle sue campagne di sensibilizzazione tra i ragazzi (termine che in questo senso significa eventuali sfortunati o generosi corpi che possono regalare la vita ad altri).

Anche la donazione, se vogliamo, potrebbe essere un semplice gesto per una grande causa. La teoria del caos recita così "anche un piccolo battito d'ali può scatenare un uragano dall'altra parte del mondo".

Silvia Cingano

CURIOSITÀ E NOTIZIE FLASH

A CURA DI PAOLA MARTINELLO

AMBULANZA PROGETTATA PER I MONDIALI

L'ha progettata la Mercedes-benz sulla base del "Citaro" (modello di autobus prodotto sempre dalla casa tedesca) e fa parte del



programma generale di prevenzione messo a punto in vista dei Campionati Mondiali di Calcio in Germania e finanziato dal Ministero degli Interni del Land Baden-Württemberg. Dodici metri di lunghezza per due e mezzo di larghezza, cinque postazioni di intervento per feriti gravi in posizione supina e dieci poltrone per l'assistenza a feriti lievi, bombole d'ossigeno, apparecchiature e quant'altro serve per dare immediata assistenza a feriti gravi. Lo chassis dell'autobus può sollevarsi al massimo di 7 cm per giungere rapidamente sul luogo di intervento e procedere agevolmente anche su terreni accidentati. L'accesso al suo interno è agevolato da due ampi ingressi con doppia porta ad azionamento pneumatico, con apertura verso l'interno nella parte anteriore e con apertura verso l'esterno al centro. Per facilitare l'autista durante il servizio, il quadro comandi è dotato, di serie, esclusivamente con interruttori luminosi, ad eccezione dei comandi dello speciale sistema di segnalazione e del dispositivo di registrazione dei dati in caso di incidente. (Fonte ASAPS)

www.2min2.com FORUM PER DISCUTERE SULL'INDECISIONE ALLA GUIDA

Nasce 2min2.com, forum su Internet che si occupa della problematica dell'andamento indeciso che rappresenta la seconda causa di incidenti stradali. Dalle ricerche condotte dall'Istat, infatti, è emerso che il 75% degli incidenti stradali si verifica in ambito urbano e che la seconda causa degli stessi è rappresentata proprio dall'andamento indeciso dei veicoli. Inoltre anche il mancato rispetto della distanza di sicurezza, che rappresenta la prima causa dei sinistri, dipende in parte dall'andamento indeciso. L'iniziativa non ha alcuno scopo di lucro e si prefigge di raccogliere il consenso degli utenti interessati per sensibilizzare gli organismi competenti e

promuovere la regolamentazione dell'andamento indeciso all'interno della normativa stradale. Le adesioni raccolte consentiranno, quindi, di presentare una petizione alla Direzione Generale dei Trasporti della Commissione Europea insieme a varie soluzioni tecniche possibili. (Fonte Adnkronos)

UBRIACO UNO SU DIECI

Le cifre, in effetti, sembrano ampiamente giustificare una repressione dura. La campagna «Guido con prudenza-Zero alcol, tutta vita», organizzata dalla Polizia di Stato e dall'Ania (che raggruppa le imprese assicurative) ha interessato, nell'estate 2005 e per 7 week end, alcune discoteche più alla moda fra i giovani dei litorali di Lignano e Jesolo, della Romagna, della Maremma toscana, di Roma, Napoli e Salerno. Risultati: ritiro di 2.441 patenti, di cui 1.800 per guida in stato di ebbrezza, e decurtazione di 28 mila punti patente. Sono stati sottoposti ad accertamenti sul tasso alcolemico quasi 20 mila conducenti e di questi il 78 per cento aveva meno di 32 anni. Circa il 10 per cento (1.823 persone) aveva un tasso di alcol nel sangue superiore al limite legale di 0,5 grammi per litro. (Fonte ASAPS)

AUMENTANO INCIDENTI MORTALI DEI CENTAURI

Quarta settimana di Maggio, ben 26 persone, ciclomotoristi e motociclisti hanno perso la vita. Le responsabilità non sono certo dei soli motociclisti, ma è evidente che il fattore velocità e scarsi controlli incide notevolmente. Moto che raggiungono i 300 orari, che vanno da 0 a 100 in meno di 3 secondi,



che in prima fanno i 130, sono veicoli ipertrofici per le nostre statali e per i nostri conducenti. Le moto sul mercato richiedono conducenti preparati e maturi. Conducenti che non si possono permettere nessun errore perché il nostro sistema stradale con guardrail a una onda affilati come rasoi, con paletti di sostegno esposti, con segnali stradali e alberi sulle vie di fuga, con strade che hanno in molti caso superato ogni para-

metro minimo di sicurezza (e di vergogna) per qualità dell'asfalto e buche, è un sistema nemico della sicurezza

IN PROGETTO L'AUTOMOBILE INTELLIGENTE

Questa una delle proposte strategiche in seno alla Commissione europea per accelerare la diffusione di tecnologie più intelligenti, sicure e pulite fra gli automobilisti.

Le tecnologie che impediscono i tamponamenti potrebbero evitare 4.000 incidenti all'anno in tutta l'Ue se solo il 3 per cento delle automobili ne fosse dotato entro il 2010; mentre quelle che aiutano gli automobilisti a non sbandare o a effettuare un sorpasso potrebbero impedire 1.500 incidenti all'anno se appena lo 0,6 delle automobili adottasse le necessarie strumentazioni entro il 2010. La tecnologia che impedisce i colpi di sonno al volante potrebbe contribuire a evitare il 30 per cento degli scontri mortali in autostrada e il 9 di tutti gli incidenti mortali". Per questo la Commissione ha avviato l'iniziativa "Automobile intelligente", progetto che fa parte della strategia comunitaria 2010, e che vuole promuovere una più ampia diffusione delle nuove tecnologie per rendere le automobili più sicure, pulite ed efficienti. (Fonte: OSSERVATORIO PER L'EDUCAZIONE STRADALE E LA SICUREZZA)

"OGNI ANNO FERITI OLTRE OTTOMILA BAMBINI IN INCIDENTI STRADALI"

Seggiolini sempre più sicuri ma attenzione a quelli a basso costo.

In Italia si contano ogni anno 70 bambini deceduti e oltre 8.300 feriti nella classe di età tra 0 e 12 anni a bordo delle automobili. Le statistiche dimostrano a livello regionale vizi e virtù dei genitori nella protezione dei più piccoli a bordo, anche se gli scarti numerici tra le regioni dipendono in parte dai diversi volumi di traffico: nel 2004 la Valle d'Aosta e il Molise hanno registrato il più basso numero di feriti tra i bimbi, ma la situazione è fortemente critica in Lombardia e nel Lazio dove si superano i 1000 feriti l'anno (Fonte ACI)



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 tra-

sparente 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" "cespiti" (in termini di contenuti) per proporre o produrre azioni di contrasto all'incidentalità stradale.

Fondazione Luigi Guccione Editrice. Novembre 2005
Euro 12,00

LE STRADE MALTENUTE Libro Bianco 2005

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



Per strade più sicure

Gli standard per la progettazione stradale in relazione alla sicurezza in ambito urbano.

Necessità di **revisione e aggiornamento delle norme**

IL DECRETO Ministeriale n. 6792 del 2001 fissa i criteri generali da rispettare per la progettazione delle infrastrutture stradali, anche allo scopo di garantire la sicurezza e la salute di tutte le categorie di utenti, siano essi pedoni, automobilisti, ciclisti e motociclisti, fruitori del trasporto pubblico o anche residenti dei fronti edificati prospicienti le strade stesse.

Nel corso di un recente convegno tenuto a Roma in occasione della Assemblea nazionale dei soci AIIT (Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti) è stata sottolineata la incompletezza e in qualche caso la inadeguatezza delle indicazioni fornite dal Decreto per ciò che concerne in particolare le strade urbane. Per queste ultime gli standard erano stati dettati nel 1995 dalla Direttiva ministeriale sui Piani Urbani del Traffico, standard che, però, sono solo in minima parte recepiti dal Decreto Ministeriale.

Nonostante gli obiettivi prefissati, infatti, alcuni temi vengono evidentemente trascurati anche se connessi in maniera diretta con la sicurezza delle utenze deboli in ambito urbano.

La progettazione delle "isole ambientali", ad esempio, definite come le aree intercluse in una maglia di viabilità principale, pur trattata nelle Direttive sui PUT del 1995, non è intesa nel senso più ampio del termine, ma ridotta a interventi puntuali intesi semplicemente come "ostacoli in carreggiata": non viene presa in considerazione, dal DM, la possibilità di ripensare lo schema di circolazione in alcuni ambiti,

di istituire le cosiddette "zone 30" o di assicurare la continuità e la protezione dei percorsi pedonali.

Le Norme contenute nel Decreto dettano i criteri di progettazione delle strade sia in ambito urbano sia in ambito extraurbano, e non distinguono a sufficienza gli standard adottabili per infrastrutture nuove e quelli adottabili per l'adeguamento in sicurezza delle esistenti in ambito urbano.

E in effetti, ad esempio, per le strade urbane il carattere degli insediamenti è diverso da quello delle aree a ridosso delle strade in ambito extraurbano; e questo differenzia in



sostanza anche gli specialisti che trattano i due ambiti, urbanisti nell'uno e tecnici "stradini" nell'altro caso.

la rete viaria è tessuta in maniera completamente diversa e le tipologie veicolari o le utenze hanno caratteristiche ben differenti, con componenti in ambito urbano che molto di rado interessano le strade fuori città e viceversa, basti pensare ai ciclomotori o ai pedoni ipovedenti in città, o a particolari veicoli merci in ambito extraurbano.

A dimostrazione del fatto che il DM risulta improntato più che altro sulla progettazione stradale in ambito extraurbano, si riscontra una limitata considerazione degli spazi e

delle funzioni proprie del Trasporto Pubblico Collettivo, che vengono riferiti senz'altro anche alla rete stradale locale, dove invece il transito dei veicoli per il TPC è evidentemente né sicuro né conveniente.

Ancora in stretta relazione con la sicurezza, è necessario approfondire le prescrizioni per la corretta progettazione e ubicazione dei passi carrabili, non comprese nell'elenco delle tipologie di intersezioni (perché effettivamente intersezioni atipiche, proprie delle reti urbane).

Altresì necessari gli standard di dettaglio riguardanti la circolazione e la sosta delle due ruote; il Decreto non fa cenno alla necessità di regolare gli stalli di sosta per ciclomotori e motocicli, veicoli che oggi interessano le nostre città in maniera massiccia e che spesso occupano indebitamente gli spazi pedonali a scapito della sicurezza dei pedoni stessi.

Per le strade urbane, in definitiva, i parametri da considerare sono molti di più rispetto alle extraurbane, ai fini di una reale progettazione che sia efficace e in sicurezza, che assicurino la protezione delle utenze deboli, presenti quasi esclusivamente sulle strade urbane. Da qui la proposta di una necessaria revisione delle Norme, già formulata nel corso del Convegno AIIT ricordato, integrandole e aggiornandole per la corretta e specifica applicazione agli ambiti urbani.

Fabrizio Benvenuti
Segretario Nazionale AIIT
Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti



Fabrizio Benvenuti

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 - CONFEDERAZIONE TITOLARI AUTOSCUOLE E AGENZIE ITALIANE (CONFEDERTAII) - COOP. MAGGIO '82 - 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).

“ Per le strade urbane i parametri da considerare sono molti di più delle strade extraurbane ai fini di una reale progettazione che sia efficace ed in sicurezza. ”

Salva motociclisti

Installato in Umbria un nuovo tipo di guard-rail a cura dell'Amministrazione provinciale di Perugia. È partita la sperimentazione sulla S.R. 257 Apecchiese

CITTÀ DI CASTELLO, martedì 25 maggio 2006 – Investire sulla sicurezza stradale, puntando soprattutto sulle barriere per restituire agli utenti vie di comunicazione più sicure, con un occhio di riguardo ai motociclisti: la categoria più a rischio, come emerge da tutte le statistiche. Questo è quanto si propone la Provincia di Perugia, che ha fatto della sicurezza stradale una questione centrale e prioritaria nell'attività di gestione delle strade di sua competenza.

L'avvio ad un programma sperimentale sulla sicurezza stradale comincia da Apecchio sul cui territorio transita una delle strade più frequentate proprio dai motociclisti: la S.R. n. 257 detta appunto "Apecchiese" dove è già stato effettuato un primo sperimentale intervento di protezione dagli impatti laterali contro le barriere stradali tradizionali, nel tratto compreso tra il Km 13 e il Km 14.

Tale progetto è stato presentato nella mattinata di oggi (giovedì) presso la Sala del Bar Ristorante "La Collina", in Loc. Fraccano al Km 9,900 dell'Apecchiese, alla presenza, tra gli altri, dell'assessore provinciale alle Infrastrutture, Giovanni Moriconi, il presidente del Consiglio provinciale, Daniela Frullani, il sindaco di Apecchio, Stefano Cristiani, quello di Città di Castello, Fernanda Cecchini, rappresentanti della Prefettura, della Provincia di Pesaro e Urbino,

della Polizia Stradale, dei Carabinieri, dell'Anas, e di alcune associazioni impegnate sul fronte della sicurezza sulle strade. "Si tratta di un progetto – spiega Moriconi – che dall'Apecchiese si estenderà alla viabilità stradale, regionale e provinciale di competenza dell'Ente, a maggiore valenza turistico paesaggistica, per affrontare in maniera specifica il problema legato alla sicurezza stradale con particolare riferimento alla circolazione dei motociclisti, considerando i vari aspetti di tale sicurezza: barriere, ostacoli ai bordi carreggiata, segnaletica, pavimentazione.

In questo ambito la Provincia ha intrapreso numerose azioni e iniziative, oltre alla normale e continua attività di controllo e manutenzione, quali ad esempio il cosiddetto Progetto Pilota e il Catasto delle Strade. Sull'argomento – conclude Moriconi – è stato anche tenuto, nel dicembre 2005, un apposito Consiglio Provinciale aperto". Le cifre danno conferma dell'urgenza di intervenire. Infatti, dai dati a livello nazionale risulta che ogni anno su oltre 6.000 morti per incidenti stradali, ben 1500 sono motociclisti. Essendo le caratteristiche delle barriere stradali oggi utilizzate uno degli aspetti più critici dal punto di vista della sicurezza dei motociclisti, fatto che emerge dall'analisi della incidentalità, e grazie alla denuncia di tale realtà da parte delle associazioni impegnate sul fronte della sicurezza

delle strade, le aziende produttrici di barriere hanno iniziato a studiare, mettere a punto e a produrre barriere maggiormente sicure.

Tra queste, la Provincia di Perugia ha installato sperimentalmente, due tipologie di protezione degli elementi verticali: uno che sarà presentato giovedì in materiale plastico – si tratta di polietilene – con una sezione a nastro ondulato appositamente calcolata. Forma e materiali permettono una deformazione plastica tale da assorbire parzialmente l'urto diretto contro la struttura portante della barriera, e un altro in lamiera zincata con le stesse funzioni.

Questi dispositivi, modulari, sono facilmente installabili, con semplici connessioni, sotto i nastri delle barriere metalliche. "In questi anni la Provincia di Perugia – ha detto Cecchini – è stata molto attenta all'aspetto della sicurezza stradale".

Giuseppe Guccione, presidente della Fondazione Luigi Guccione e di FISICO, ha puntato il dito contro "la scarsa sensibilità" che si avverte intorno al tema della sicurezza stradale, a livello nazionale e locale. "Occorre una inversione di tendenza – ha detto – e per fare questo si può cominciare dall'istituzione di due organi di governance, uno politico ed uno tecnico, affinché ci si impegni a 360° sul problema. Bisogna – ha aggiunto – finanziare il piano nazionale della sicurezza che è fermo da tre anni".



A sinistra:
il nuovo guard-rail
installato con il particolare
cordolo in gomma.

A destra (in primo piano):
l'Assessore alle
Infrastrutture Viarie della
Provincia di Perugia,
Giovanni Moriconi



Buche & appalti

Le responsabilità degli Enti gestori delle strade
I pochi fondi vanno spesi bene e non per tappare le buche
Maggiori controlli da parte della pubblica amministrazione

SE LA "CURA viarum" sollecitata agli Antichi (amministratori) delle strade imperiali la loro personale responsabilità tanto da spingerli a mettere mano al proprio portafoglio (evergeti doc furono Agrippa che a sue spese rifece tutte le strade di Roma o lo stesso Augusto con la via Flaminia) per garantire una manutenzione stradale degna della loro reale importanza, ecco... forse dovremmo anche noi, cittadini non sudditi, spingerci a chiedere ai nostri rappresentanti istituzionali un personale sforzo pecuniario, e garantirci così la diretta responsabilità di chi d'ora in poi, passata la "fe-sta", dovrà mantenere gli impegni presi (finalmente lontani da microfoni e luci della ribalta). Dunque un impegno teso a garantire ai cittadini di adesso come fu ai cittadini di duemila anni fa, quella libera circolazione di genti che fa di una cultura, una Civiltà.

Parliamo di Amministrazioni Locali, parliamo di strade e di viabilità sicura. Delle responsabilità dirette degli Enti custodi delle nostre vie, vero tessuto connettivo fondamentale per le comunicazioni ma così maltrattate da farne terreno di scontri verbali, da una parte all'altra. Povere buche, usate strumentalmente ora da maggioranze distratte ("abbiamo fatto") ora da opposizioni pronte a promettere ("faremo"). Se Sparta piange Atene non ride: alle ultime elezioni amministrative Milano e Roma confermano le precedenti giunte. La stampa ci informa che a Milano un giudice condanna il Comune e ditta appaltatrice a pagare più di 100 mila euro ad una scooterista caduta di sella a causa di un dislivello della strada di 4 centimetri. A Roma il Comune si impegna per 8 milioni

di euro per interventi straordinari e legati alla cosiddetta "grande viabilità" (strade di competenza diretta del Comune e non dei municipi in cui è divisa Roma). Ma... e il resto?! A volte nei comunicati stampa si percepisce una volontà lontana dalla reale condizione, un roboante desiderio di "distanza", di voler quantificare l'immisurabile. Si enumerano cifre, interventi eseguiti, rappezi vari come se affermare che 200 buche chiuse al giorno significasse qualcosa. "Quanto mi ami?!" La risposta arriva ovvia quanto desiderata: "Tanto...": non è così scontata però a chi, ignorando fredde statistiche e tiepidi numeri, si imbatte giornalmente in quel qualcosa ignorato dai rilevatori, e che semplicemente non esiste perché non inserito in un file elaborato da remoti e distratti curatori. Purtroppo le strade ferite esistono e il ripetuto assalto di ogni forma di buche e problemi al manto stradale non testimonia l'esistenza di un'altra forma virale quanto forse di altre (indicibili?) cause. La cittadinanza, una

volta irritata, è ormai esausta, quasi non più sensibile a richiamare chi ci rappresenta ad un maggiore controllo; ecco, la parola che vorremmo fosse davvero spesa insieme ai milioni di euro, convertiti in asfalto non all'altezza di stanche gambe o di esausti pneumatici. Un maggiore, continuo e "normale" controllo. Quello che i nostri occhi vedono non sono il frutto di fantasie e desideri frustrati, ma la realtà con cui quotidianamente dobbiamo fare i conti. Un maggiore controllo nelle fasi di aggiudicazione degli appalti, nelle diverse fasi di esecuzione dei lavori, nella documentazione attiva e aggiornata a lavori conclusi, la verifica continua e sul campo della qualità delle opere svolte.

A nostra tutela, semplicemente, e a doverosa salvaguardia di bilanci disastriati e bisognosi di particolare "cura" e attenzione; il tormentone "non ci sono i fondi" va bene, ma andrebbe meglio se ogni tanto qualche amministratore alzasse la voce, e non solo per castigare chi lamenta incuria e miopia amministrativa, ma anche nei confronti di chi lucra sulla salute di chi la pelle la rischia ogni giorno. I pochi fondi vanno spesi bene, e con attenzione. Non sprechiamo il poco che abbiamo in continui e misteriosi rifacimenti degli stessi lavori.

Le stesse buche non si chiudono più e più volte. I marciapiedi devono essere ben curati. Cose semplici, se ben organizzate. Forse ovvie e scontate, come la responsabilità di chi ha l'onore di officiare la "Cura viarum", come chi, da Appio Claudio in poi, ha potuto garantire con il proprio impegno civico le comunicazioni e la salute delle strade. Buone strade, a chi ci amministrerà per i prossimi anni.



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

“ Occorre un maggiore controllo nelle fasi di aggiudicazione degli appalti, nelle diverse fasi di esecuzione dei lavori, nella documentazione attiva e aggiornata a lavori conclusi, la verifica continua e sul campo della qualità delle opere svolte. ”



Ti credi immortale? Auguri

Le campagne promozionali sulla sicurezza stradale più e meno efficaci. Le migliori quando sono finalizzate ad un obiettivo o a comportamenti misurabili.

SULL'ULTIMO numero di Motociclismo mi sono imbattuta in una lettera infuocata di un motociclista che si lamentava del significato e della mancanza di buon gusto di un cartellone pubblicitario che testualmente citava: "Ti credi immortale? Auguri. In moto si muore tre volte più che in auto. Pensaci". E in effetti ci ho pensato: ma che vuol dire? Si è molto discusso sull'efficacia delle campagne di promozione della sicurezza stradale, il cui compito dovrebbe essere, oltre a quello di informare, anche quello di modificare i comportamenti del pubblico.

Tali iniziative in quanto tali, si pongono quindi degli obiettivi ben più ambiziosi delle classiche campagne pubblicitarie. Ricerche sul campo hanno dimostrato che la realizzazione di una campagna promozionale della sicurezza stradale ottiene risultati modesti se presa singolarmente, diventando invece uno strumento efficace se accompagnata ad altri tipi di interventi, come maggiori controlli o l'introduzione di nuove normative (come il casco o la cintura di sicurezza).

Un individuo ha generalmente un incentivo molto limitato ad adottare un comportamento meno rischioso sulla strada: ad esempio, per un guidatore che regolar-

mente supera i limiti di velocità e non è mai stato coinvolto in un incidente stradale non avrà alcun valore l'evidenza statistica che collega la velocità con la frequenza/gravità di un incidente stradale. Sarà per lui invece più rilevante la paura di essere fermato e punito per un'infrazione stradale. In questo caso, la campagna promozionale avrà lo scopo di focalizzare l'attenzione verso un certo comportamento e legittimare futuri controlli.



Viene quindi fuori un punto fondamentale di una campagna di promozione della sicurezza stradale, che è invece sottintesa in una campagna pubblicitaria: definire un obiettivo specifico, un comportamento particolare e misurabile, che può riguardare l'applicazione di una normativa (come indossare il casco o la cintura di sicurezza) o di un comportamento meno rischioso sulla

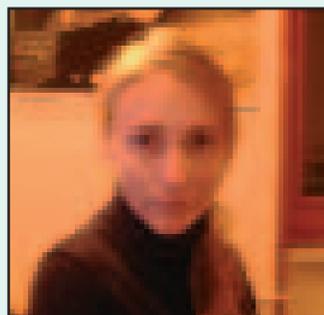
strada (come guidare più lentamente). Questo obiettivo va quindi adattato all'utenza target, cercando di creare messaggi che meglio raggiungono lo scopo. Questi messaggi dovrebbero poi essere chiari, sintetici ed efficaci.

Andando ad analizzare alcune campagne promozionali della sicurezza stradale (oltre quella che ha indignato il lettore di Motociclismo) con questo in mente mi è saltato agli occhi questa terribile lacuna: la maggior parte di esse semplicemente non si pone un obiettivo, se non quello di suscitare un sentimento di paura nell'osservatore (se non addirittura essere interpretato come una iettatura!).

Il più delle volte il messaggio passato è che sulle strade si muore o si rimane disabili. Va bene, e poi?

Andando poi all'efficacia del messaggio proposto troppe volte si ricade in un generico appello alla civiltà ed ai buoni sentimenti.

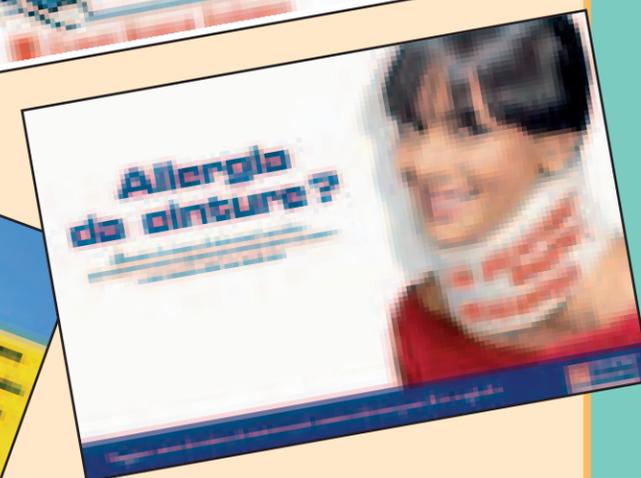
Solo alcuni paesi – come l'Australia – che hanno applicato lo strumento con metodo e con alle spalle un'accurata analisi della psicologia sociale che vi è dietro il comportamento sulla strada, hanno ottenuto risultati interessanti e significativi, evitando di spendere inutilmente le poche risorse e mezzi finanziari a disposizione alla sicurezza stradale. Un'occhiata per credere!



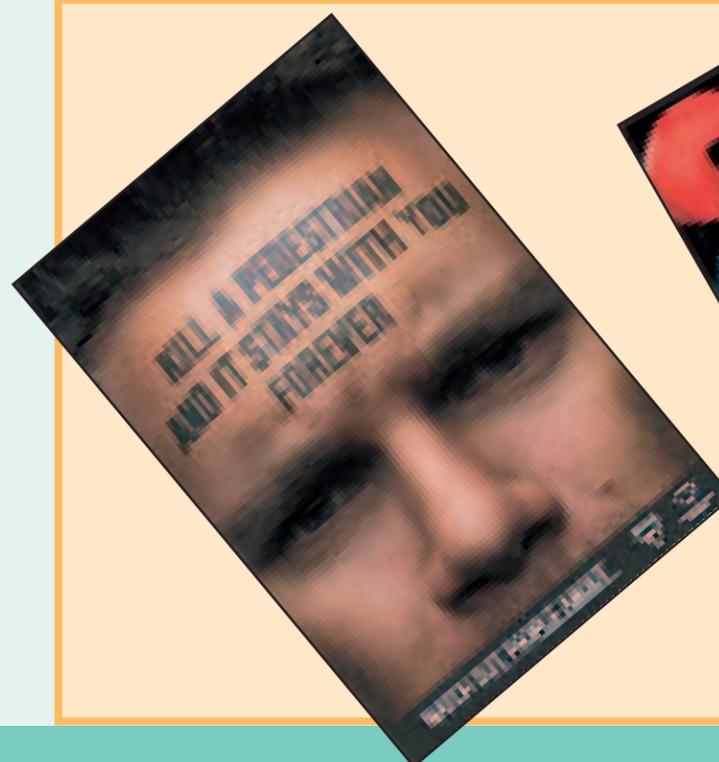
Tamara Haegi
Vice Presidente di FISICO

“ Si è molto discusso sull'efficacia delle campagne di promozione della sicurezza stradale, il cui compito dovrebbe essere oltre a quello di informare anche quello di modificare i comportamenti del pubblico. ”

CAMPAGNE INEFFICACI



CAMPAGNE EFFICACI



Imprese e associazioni giocano a carte scoperte

Sicurezza stradale al SISS di Riva del Garda: sul tavolo le richieste degli operatori al nuovo Parlamento

LE TAVOLE rotonde promosse da Adnet al Salone internazionale della sicurezza stradale a Riva del Garda sono state il primo banco di prova del dialogo tra imprese, associazioni, operatori e nuovo Parlamento. Il dibattito è stato finalizzato a scoprire le carte dei giocatori in una congiuntura difficile che sembra vivere un momento di impasse, dal rischio del blocco delle opere pubbliche, mentre si raschia il fondo del barile delle disponibilità finanziarie, al nodo Anas, mentre si affaccia la riforma dello scenario dei lavori pubblici con il nuovo Codice appalti, il cosiddetto Codice De Lise, rispetto al quale, se l'entrata in vigore è prevista per il 1° luglio, il nuovo Parlamento ha già manifestato diverse perplessità.

Primo dei temi affrontati, la promozione dell'innovazione in ambito autostradale - laboratorio pilota al riguardo - attraverso una sperimentazione regolamentata che tuteli da una parte la concorrenza sul mercato e dall'altra l'utente - dato che si tratta di un ambito delicato come quello della sicurezza stradale - ma anche le imprese che si trovano a sostenere percorsi di ricerca pesanti economicamente e quanto alle risorse umane senza alcuna garanzia. La richiesta è quella di avere protocolli certi di sperimentazioni e commissioni tecniche che sostengano il lavoro delle aziende in modo da non disperderlo (secondo quanto emerso da Aiscat, Autostrade, Acai e dal Centro Studi per la sicurezza stradale di 3M Italia). Maggiore possibilità anche di sperimentare sul campo perché l'Italia patisce il gap europeo soprattutto nell'ambito applicativo. Uno dei temi trasversali affrontati è stato l'adeguamento normati-

vo nel settore, per l'incentivazione dell'innovazione in generale e, nello specifico, per la necessità di adeguare il Codice della strada ormai obsoleto rispetto alla trasformazione della popolazione (invecchiamento medio) e flussi di traffico. In tema di segnaletica - secondo quanto emerso dalla tavola rotonda organizzata dal centro studi 3M Italia - la richiesta al legislatore è la possibilità di prevedere una maggiore discrezionalità per gli enti locali sulla contestualizzazione del segnale stradale rispetto ai flussi di traffico locali, alla tipologia della strada e alle condizioni climatiche. L'auspicio è ad una rivoluzione copernicana dalla parte dell'utente, tenendo presente che la segnaletica è strumento interattivo con il conducente. All'attivo lo studio della Commission Inter-national d'Eclairage le cui linee guida da norma tecnica potrebbero diventare obbligo di legge. Anche per quanto riguarda i sistemi di contenimento stradali, in particolare le barriere di sicurezza, esistono delle linee guida, nate da uno studio della Facoltà di ingegneria dell'Università di Bologna, promosso e sostenuto dall'Ami a misura di utenza debole (i motociclisti), destinate a sollecitare le aziende e il legislatore a tener maggior conto delle ragioni dell'utente che non si costituisce più parte civile contro ma stimolo per un'offerta calibrata sulle reali esigenze. I sistemi di contenimento stradali sono stati al centro dell'attenzione anche per il dibattito promosso da Acai in relazione al nuovo Codice De Lise rispetto al quale le imprese non stanno a guardare ma chiedono una selezione delle imprese sane attraverso l'introduzione dell'obbligo di fidejussione bancaria quale garanzia di solvibilità finanziaria; mag-

giori certezze di programmazione e nei pagamenti perché le aziende possano pianificare gli investimenti; oltre alla previsione dell'obbligo dell'offerta economicamente più vantaggiosa - dove la variabile prezzo incide meno - rispetto al massimo ribasso, almeno per le opere che concernono la sicurezza. Altra questione sollevata dall'onorevole Mauro Fabris, impegnato in prima linea come Presidente del Comitato scientifico del SISS, che ha accolto le richieste delle aziende declinandole in proponenti legislativi, l'introduzione dell'obbligo della manutenzione programmata e di requisiti specifici per le barriere di sicurezza per i motociclisti. In tema sociale, nella giornata di chiusura, aziende - produttori di alcolici e gestori di locali notturni - associazioni (Fondazione Luigi Gruccone, Fisco e Associazione Vittime della strada) e parti politiche si sono confrontate per portare avanti una battaglia comune per la diffusione di una cultura della sicurezza, lontana da moralismi ed estremismi, per essere efficaci e scientifici nell'approccio dell'informazione, soprattutto per quanto riguarda i giovani. In primo piano rispetto al consumo di alcolici la cosiddetta figura del 'guidatore designato' che potrebbe essere strutturata in termini giuridici, introducendo l'obbligo di informazione chiara per la vendita di alcolici rispetto agli effetti sulla guida, per tutti i gestori di locali pubblici. In relazione alla complessità e all'urgenza di trovare una soluzione per la questione della Violenza routiniera si è delineata in modo chiaro la proposta dell'onorevole Fabris nella promozione di un'Agenzia ad hoc per la sicurezza stradale.



Ilaria Guidantoni



Sopra:
Due dibattiti al SISS a Riva del Garda

Sotto:
Lo stand di FLG e FISICO



I 25 ANNI DEL CENTRO ALFREDINO RAMPI

Il Centro Alfredo Rampi è l'Associazione nata dopo la tragedia di Vermicino. In questi anni l'Associazione ha lavorato per creare una cultura della prevenzione e dell'autoprotezione dal rischio ambientale in Italia.

In occasione del Ventiquennale (1981-2006) l'associazione organizza le Giornate della Cultura della Prevenzione. Sabato 24 Giugno si svolgerà il Forum Permanente per la Cultura della Prevenzione presso la sede della Regione Lazio, a Roma, in via Rosa Raimondi Garibaldi 7 (ore 9.00 - 18.00). Il Forum vuole attivare un confronto e una verifica fra coloro che sono quotidianamente impegnati nel campo della cultura della prevenzione (dalle istituzioni locali ai corpi istituzionali, dalle associazioni del terzo settore alle istituzioni scientifiche e professionali) con gli esperti del settore: interverranno fra gli altri Tullio De Mauro (Facoltà di lettere dell'Università "La Sapienza" di Roma, Enzo Boschi (Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia), Giuseppe Zamberletti (Commissione Grandi Rischi del Dipartimento della Protezione Civile), Franco Taggi (Istituto Superiore di Sanità).

La prof.ssa Gioia Di Cristofaro Longo presenterà il libro di Daniele Biondo "Educazione stradale e Rischio Accettabile" appena pubblicato dalla Erickson. Inoltre sono previste, al fine di promuovere un confronto tra le istituzioni e coloro i quali si occupano di prevenzione, due tavole rotonde:

Come mettere in rete le buone pratiche di prevenzione dei rischi e Costruire la rete della società civile: dalla mission individuale alla responsabilità collettiva. Il giorno 25 Giugno sarà allestito il Villaggio della Sicurezza in via dei Fori Imperiali che avrà l'obiettivo di coinvolgere i cittadini per sensibilizzarli al problema



della prevenzione dei rischi ambientali nei diversi ambienti di vita.

I diversi stand proporranno ai cittadini materiali informativi sulla prevenzione dei piccoli e grandi rischi ambientali, spazi gioco ed animazione dedicati ai bambini, l'esposizione di mezzi, materiali e attrezzature delle Istituzioni impegnate nel campo della sicurezza e della protezione civile.

All'interno del Villaggio della Sicurezza il Comando Provinciale dei V.V.F. sarà presente nel corso della manifestazione con propri mezzi, attrezzature e con le collezioni delle divise dei V.V.F.

I cittadini potranno cimentarsi in alcune azioni tipiche del Vigile del Fuoco e assistere a dimostrazioni dei nuclei specializzati, in particolare del Gruppo Speleo Alpino Fluviale.

Sarà allestita un'apposita parete SAF per tutti i bambini che avranno voglia di assaporare, le emozioni di una arrampicata effettuata con le tecniche speleo alpiniste utilizzate dai pompieri.

Gli ospiti della manifestazione potranno provare l'emozione di lanciarsi sul cuscino da salto utilizzato in molti interventi di soccorso.

La Polizia di Stato sarà presente nell'ambito dell'area tematica dedicata alla sicurezza stradale al fine di divulgare ai cittadini le tecniche e le metodologie di prevenzione di cui si avvale nel suo impegno quotidiano nonché di sensibilizzare bambini e ragazzi coinvolgendoli nelle attività ludico - didattiche del Progetto

"Icaro junior", oltre a esporre parte dei mezzi in sua dotazione tra cui la Lamborghini.

L'INGV (Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia) presenterà alcuni elementi della mostra interattiva "terra, viaggio al cuore del pianeta" dove tutti i cittadini potranno scoprire le origini dei terremoti, delle eruzioni vulcaniche e degli tsunami.

Nell'ambito della Manifestazione di Via dei Fori Imperiali, è prevista la prima edizione di Happy Survival un originale e divertente connubio tra corsa, gioco e "prove di emergenza".

Gli organizzatori dell'International Marathon Club sono abituati alle sperimentazioni sportive e alle contaminazioni tra generi diversi (da ricordare Maratona di Roma, Roma no Limits etc.).

Questa volta hanno puntato ad avvicinare gli sportivi e i ragazzi all'Emergenza, attraverso la pratica sportiva, l'impegno e il gesto atletico e ludico. Pertanto, in concomitanza con le altre iniziative espositive e culturali del Centro Rampi si correrà all'interno di un apposito circuito di circa 600 metri realizzato in via dei Fori Imperiali e disseminato di facili e divertenti "prove" che andranno dal salto delle balle di fieno, al passaggio a carponi in tubi di plastica passando per il salto sul sacco etc. Insomma, ci sarà da divertirsi e perché no, imparare.

I partecipanti gareggeranno indossando una maglietta del Centro Alfredo Rampi appositamente ideata.

Inoltre dal 20 al 30 giugno sarà possibile sostenere il Centro Alfredo Rampi inviando un sms solidale al numero 46200, solo per i clienti Wind al costo di 1 euro.

La Wind destinerà l'intero ricavato al Centro Alfredo Rampi.



**Per informazioni e adesioni:
Centro Alfredo Rampi onlus
via dei Laterani 28
00184 Roma
tel. 06.77.20.81.97
(lun-ven ore 9-14)
fax 06.70.49.15.67
centrorampi@tiscali.it
www.centrorampi.it**

Strade amare non solo in provincia di Ferrara

La produttività e la redditività della rete viaria non vengono prese in alcuna considerazione

SE SI PARLA di "infrastrutture", infrastrutture viarie, la nostra immaginazione 'forgiata' dai mass-media a pensare prevalentemente se non esclusivamente in termini economici va, appunto, all'economia; ai vantaggi e svantaggi, alla "produttività", alla "redditività" di una rete viaria.

Non è forse vero? E' sufficiente ricordare l'incidente ferroviario di Crevalcore (BO), del Gennaio 2005, in cui persero la vita 17 persone, e, con esso, ripercorrere gli standard di sicurezza di cui beneficia la nostra incolumità fino a tornare con la memoria a quello di Piacenza, del 12 Gennaio 1997, in cui fu coinvolto addirittura un treno Eurostar, un treno di lusso, il top della nostra tecnologia, non il treno dei poveri pendolari di Crevalcore. Questo, per capire quanto sia inversamente proporzionale in Italia l'attenzione alla "sicurezza" rispetto ad altri fattori. Se poi il discorso lo trasferiamo dalla "ferrovia" alla "strada", ai nastri d'asfalto che incrociano e fasciano ormai la nostra vita quotidiana, la situazione addirittura peggiora, inesorabilmente, e sempre a scapito della sicurezza.

Ecco, solo nella nostra provincia di Ferrara (351mila abitanti), i dati sulla mortalità negli ultimi 8 anni:

- Anno 1998: 102
- Anno 1999: 89
- Anno 2000: 99
- Anno 2001: 83
- Anno 2002: 97
- Anno 2003: 80
- Anno 2004: 82
- Anno 2005: 68

(Età media: 42,21 anni)
(Fonte: Rilevazioni dello stesso Comitato Paglierini ed altre fonti)



PROVINCIA DI FERRARA
ANNO 2005
situazione al 17 Maggio
Deceduti in incidenti stradali

Mortalità (personali)	
Città	11
Comuni	12
Comuni - 20	13
Comuni - 30	14
Comuni - 40	15
Comuni - 50	16
Comuni - 60	17
Comuni - 70	18
Comuni - 80	19
Comuni - 90	20
Comuni - 100	21
Comuni - 110	22
Comuni - 120	23
Comuni - 130	24
Comuni - 140	25
Comuni - 150	26
Comuni - 160	27
Comuni - 170	28
Comuni - 180	29
Comuni - 190	30
Comuni - 200	31
Comuni - 210	32
Comuni - 220	33
Comuni - 230	34
Comuni - 240	35
Comuni - 250	36
Comuni - 260	37
Comuni - 270	38
Comuni - 280	39
Comuni - 290	40
Comuni - 300	41
Comuni - 310	42
Comuni - 320	43
Comuni - 330	44
Comuni - 340	45
Comuni - 350	46
Comuni - 360	47
Comuni - 370	48
Comuni - 380	49
Comuni - 390	50
Comuni - 400	51
Comuni - 410	52
Comuni - 420	53
Comuni - 430	54
Comuni - 440	55
Comuni - 450	56
Comuni - 460	57
Comuni - 470	58
Comuni - 480	59
Comuni - 490	60
Comuni - 500	61
Comuni - 510	62
Comuni - 520	63
Comuni - 530	64
Comuni - 540	65
Comuni - 550	66
Comuni - 560	67
Comuni - 570	68
Comuni - 580	69
Comuni - 590	70
Comuni - 600	71
Comuni - 610	72
Comuni - 620	73
Comuni - 630	74
Comuni - 640	75
Comuni - 650	76
Comuni - 660	77
Comuni - 670	78
Comuni - 680	79
Comuni - 690	80
Comuni - 700	81
Comuni - 710	82
Comuni - 720	83
Comuni - 730	84
Comuni - 740	85
Comuni - 750	86
Comuni - 760	87
Comuni - 770	88
Comuni - 780	89
Comuni - 790	90
Comuni - 800	91
Comuni - 810	92
Comuni - 820	93
Comuni - 830	94
Comuni - 840	95
Comuni - 850	96
Comuni - 860	97
Comuni - 870	98
Comuni - 880	99
Comuni - 890	100
Comuni - 900	101
Comuni - 910	102
Comuni - 920	103
Comuni - 930	104
Comuni - 940	105
Comuni - 950	106
Comuni - 960	107
Comuni - 970	108
Comuni - 980	109
Comuni - 990	110
Comuni - 1000	111

PROVINCIA DI FERRARA
ANNO 2006
situazione al 17 maggio
Deceduti in incidenti stradali

Mortalità (personali)	
Città	11
Comuni	12
Comuni - 20	13
Comuni - 30	14
Comuni - 40	15
Comuni - 50	16
Comuni - 60	17
Comuni - 70	18
Comuni - 80	19
Comuni - 90	20
Comuni - 100	21
Comuni - 110	22
Comuni - 120	23
Comuni - 130	24
Comuni - 140	25
Comuni - 150	26
Comuni - 160	27
Comuni - 170	28
Comuni - 180	29
Comuni - 190	30
Comuni - 200	31
Comuni - 210	32
Comuni - 220	33
Comuni - 230	34
Comuni - 240	35
Comuni - 250	36
Comuni - 260	37
Comuni - 270	38
Comuni - 280	39
Comuni - 290	40
Comuni - 300	41
Comuni - 310	42
Comuni - 320	43
Comuni - 330	44
Comuni - 340	45
Comuni - 350	46
Comuni - 360	47
Comuni - 370	48
Comuni - 380	49
Comuni - 390	50
Comuni - 400	51
Comuni - 410	52
Comuni - 420	53
Comuni - 430	54
Comuni - 440	55
Comuni - 450	56
Comuni - 460	57
Comuni - 470	58
Comuni - 480	59
Comuni - 490	60
Comuni - 500	61
Comuni - 510	62
Comuni - 520	63
Comuni - 530	64
Comuni - 540	65
Comuni - 550	66
Comuni - 560	67
Comuni - 570	68
Comuni - 580	69
Comuni - 590	70
Comuni - 600	71
Comuni - 610	72
Comuni - 620	73
Comuni - 630	74
Comuni - 640	75
Comuni - 650	76
Comuni - 660	77
Comuni - 670	78
Comuni - 680	79
Comuni - 690	80
Comuni - 700	81
Comuni - 710	82
Comuni - 720	83
Comuni - 730	84
Comuni - 740	85
Comuni - 750	86
Comuni - 760	87
Comuni - 770	88
Comuni - 780	89
Comuni - 790	90
Comuni - 800	91
Comuni - 810	92
Comuni - 820	93
Comuni - 830	94
Comuni - 840	95
Comuni - 850	96
Comuni - 860	97
Comuni - 870	98
Comuni - 880	99
Comuni - 890	100
Comuni - 900	101
Comuni - 910	102
Comuni - 920	103
Comuni - 930	104
Comuni - 940	105
Comuni - 950	106
Comuni - 960	107
Comuni - 970	108
Comuni - 980	109
Comuni - 990	110
Comuni - 1000	111



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

Ci ripromettiamo, con il prossimo anno scolastico, di integrare e trasformare la sequenza fotografica che abbiamo in un album a scopo didattico.

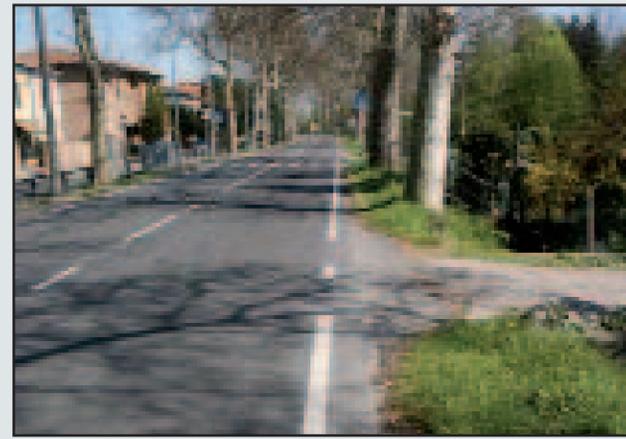


E, nell'anno appena concluso, 2005, per la prima volta, a forza di dai e dai, un risultato positivo si è finalmente ottenuto: - 14 morti, 14 vite umane salvate rispetto al 2004.

Quest'anno, 2006, mollata la presa da parte dell'unica Istituzione che, negli ultimi due anni, sul problema aveva concentrato un'attenzione particolare, tenendo sotto costante, quotidiana pressione organi di polizia e comunità locali, la situazione è tornata a peggiorare. Ecco di seguito i dati a confronto alla data del 17 Maggio 2006 rispetto al 17 Maggio 2005, e in particolare, si osservi come sia schizzata verso l'alto l'età media dei deceduti: nel totale disinteresse delle autorità territoriali locali, a cui già più volte abbiamo segnalato l'anomalo dato: (fonte: Comitato per la Sicurezza Stradale "F. Paglierini" - rilevazioni e archiviazioni quotidiane)

Questa carneficina non fa differenze di appartenenze politiche, religiose, di razze, di condizioni economiche o sociali. L'opinione pubblica ha ormai metabolizzato l'incivile portata del fenomeno, in cui, la "strada", l'"infrastruttura", senza distinzioni, dalle autostrade fino alle strade intercomunali sono, come ampiamente accertato e, addirittura, riconosciuto dagli stessi organi ed enti gestori, in misura non trascurabile esse stesse cause di incidenti e di morti.

Si provi a pensare solo quanti innocenti muoiono ogni anno sulle strisce pedonali, per colpa di automobilisti indisciplinati, certo, forse addirittura delinquenti ma, quante volte, travolti anch'essi dagli eventi, per colpa della pessima manutenzione della segnaletica o assoluta mancanza della stessa.



La nostra "perla": la SS 409 Rimea.

Se si considera che la nostra provincia, tra strade di ogni ordine e grado, pare sommi circa 6mila chilometri di tracciati, ci si può rendere facilmente conto quanto sia stato sottovalutato il problema negli ultimi ventitrent'anni, mentre la mobilità e il traffico aumentavano esponenzialmente. E come sia materialmente impossibile, oggi, in breve tempo, rimediare contemporaneamente a tanta incuria e incapacità programmatica.

Ci ripromettiamo, con il prossimo anno scolastico, di integrare e trasformare la sequenza fotografica allegata in un album a scopo didattico; affinché diventi spunto per riflessioni ma anche per ulteriori ricerche, di civica formazione e informazione, come usava una volta nel-



le scuole, da condurre nell'ambito del territorio di residenza.

Riflessioni che portino i ragazzi, i loro insegnanti e le loro famiglie su quali e quante responsabilità ricadono oggi, in molti incidenti, sui gestori e proprietari di strade.

Da un testo sull'educazione stradale nelle scuole primarie, edito e diffuso dall'ACI nel lontano 1963, per dare compiutezza allo spirito della Circolare n° 2646 del 10 Novembre 1954, del Ministro della Pubblica Istruzione Ermine, nella prefazione si legge: "La sola conoscenza delle norme di circolazione stradale (e siamo appena nel 1963) non basta certo a garantire il fanciullo dai pericoli della strada, per oggi e per domani: di qui la necessità che imparino a conoscere la strada in tutti i suoi aspetti e a comportarsi su di essa in

maniera tale da garantire la propria e l'altrui sicurezza".

Nel testo, poi, con riferimento agli accorgimenti costruttivi delle strade che affondano le loro radici al tempo dei romani, si legge: "<< Benché la mano d'opera potesse considerarsi all'epoca a buon mercato la costruzione di opere imponenti come le strade richiedeva all'era-rio ingenti sacrifici economici. Ma i romani non lesinarono mai su questo capitolo del loro bilancio, comprendendo che una strada ben costruita era la prima dimostrazione tangibile della loro "civiltà" e "potenza">>.

Inoltre: "<< Costruzioni tanto solide rispondevano al criterio di ridurre al minimo i lavori di manutenzione e di fare della strada un'opera permanente e durevole">>.

Esattamente come avviene ora. Esattamente com'è la SS. 309 Rimea.

Eppure sta per andare in onda, a livello nazionale, l'ennesima campagna sulla sicurezza stradale focalizzata tutta su: "velocità", "alcol" (mentre si lascia tranquillamente pubblicizzare una "birra in regola con il codice della strada") e "droga".

Nulla, ancora una volta, sulle CONDIZIONI da TERZO MONDO delle nostre STRADE.



**Nel 2005
meno 14
morti.
Nel 2006
"schizzata"
verso l'alto
l'età media
dei deceduti.**



Morire nel fiore degli anni

**Secondo anniversario della scomparsa di Walter Schepis
Dirigente nazionale della sinistra giovanile,
impegnato anche a favore della sicurezza stradale**

L 14 MAGGIO scorso ricorreva il secondo anniversario della scomparsa di Walter Schepis, giovane dirigente nazionale della sinistra giovanile deceduto in un tragico incidente stradale a Roma. Si dice che il tempo possa lenire anche le ferite più profonde, che possa dare un senso a ciò che un senso, molte volte, non ce l'ha. Ci si aggrappa alle piccole



cose, ai mille modi per non dimenticare chi avremmo voluto sempre al nostro fianco.

In questi due lunghi anni, il papà di Walter ed io abbiamo attraversato l'Italia per partecipare alle inaugurazioni di circoli a lui dedicati e alle molteplici feste de "l'Unità". Soprattutto in queste manifestazioni, forte è stato l'affetto dei dirigenti dei Democratici di Sinistra: Massimo D'Alema, Piero Fassino, Luciano Violante, Ugo Spalletti, Anna Serafini e degli innumerevoli dirigenti e militanti della sinistra giovanile e del partito, che non hanno perso occasione per ricordare le indubbie doti di grande organizzatore, risolutore di problemi e di acume politico del nostro caro Walter.

Oggi mi piace immaginare che da qualche parte, il mio fraterno amico possa gioire per l'avvento del governo Prodi, poiché egli stesso, poco prima della sua prematura scomparsa, aveva ideato a Firenze un incontro tra Prodi e i giovani dell'Ulivo.

In quella interminabile notte di aprile, spesso il pensiero è volato a Walter e al suo infaticabile impegno.

Anche l'elezione di Giorgio Napolitano a Presidente della Repubblica sarebbe stato per Walter motivo di grande orgoglio.

Mi piace pensare che quell'ardore politi-

co che tanto lo aveva animato in vita, possa ora, in qualche modo, trovare ristoro.

Recentemente, leggendo un libro, l'autore riportava una frase di Winchell: "l'amico è colui che entra quando tutto il mondo è uscito", e tu caro Walter sei dentro me.

Giovanni Accardi



UN GIOVANE CAPACE E GENEROSO

Ho conosciuto Walter Schepis nel 2003. Preparavamo il convegno "I Giovani e la strada" che poi tenemmo a Scilla il 3 e 4 ottobre di quell'anno. Incontrammo i responsabili dei movimenti giovanili tra loro anche Giorgia Meloni oggi giovane Vicepresidente della Camera dei Deputati ed allora Reggente di Azione Giovani (movimento giovanile di Alleanza Nazionale).

La Sinistra Giovanile incaricò proprio Walter a seguire quell'evento. Generoso e competente, con una fitta rete di relazioni in Italia e in Europa, rimase molto colpito dalle elaborazioni programmatiche che Romina Parodi, responsabile politiche giovanili di FLG, preparò per Scilla: la Carta dei diritti dei Giovani e dei bambini, la carta dei diritti delle vittime.

Ci mise in contatto con il Forum Giovani italiano ed europeo e ci inviò dei documenti molto utili. Avremmo continuato un proficuo lavoro se la morte non lo avesse prematuramente colto, nel fiore degli anni, in una piovosa sera di maggio.

Giuseppe Guccione
Presidente FLG e FISICO

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:
giovaniiguide@gmail.com
Telefona al 393.7151290*

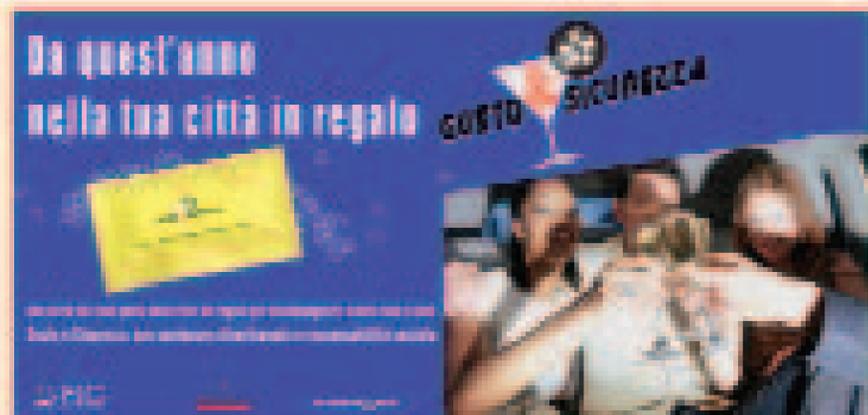
Gusto & sicurezza

Bere consapevole e responsabilità sociale

Il contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale

ALCUNI LA SIDA, un agguato difficile. Non sempre è il più comune. Incontrarlo in una strada, spesso è il primo colpo sotto tra i produttori di bevande alcolizzate. Per questo l'Unione Europea ha avviato il progetto "Gusto & Sicurezza" che mira a ridurre il consumo di bevande alcolizzate, in particolare birra e vino, e a promuovere la guida sicura. Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale. Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale.

Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale. Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale.



Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale. Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale.

Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale. Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale.

Giuseppe Traccesi
Presidente

Flavia De Luca
Presidente
Flavia De Luca
Presidente



Il "guidatore designato" è sempre l'individuo che è in grado di guidare un veicolo o un mezzo che si intende usare in un'attività che richiede una guida sicura. Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale.

Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale. Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale.

Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale. Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale.

Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale. Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale.

Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale. Il progetto è stato realizzato grazie al contributo di produttori ed enti locali per la sicurezza stradale.

BEVANDA



BEVANDA

BEVANDA

BEVANDA

BEVANDA

STOP-CRASH



By Confedertool,
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 Osterie, 119 - 00154 Roma - tel. & fax 06/57118813 - www.flg.it

5x 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'importo, 8 e 5 per mille, non sono un costo aggiuntivo per il contribuente e si possono cumulare. Puoi, infatti, sceglierle entrambe.

Il check, in fase di compilazione della dichiarazione dei redditi, (modello "modello Integrativo 7110/2005"/"modello 730/1 bis redditi 2005"/"modello Unico persone fisiche 2005") appone la propria firma e il nome dell'opzione A e indicare il codice fiscale 07939491002 della "FONDAZIONE ITALIANA PER LA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE ONLUS".

